

Obsługa samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu RASP-4F

Uwaga: działanie niektórych funkcji systemu w symulatorze zostało uproszczone w porównaniu do systemu rzeczywistego.

1. Informacje ogólne

Samoczynna sygnalizacja przejazdowa typu RASP-4F kontrolowana jest przy pomocy urządzenia zdalnej kontroli (uzk) typu RASP-UZK, mającego postać zobrazowania komputerowego z obsługą przy pomocy myszy i klawiatury. Urządzenie kontrolować może do 8 przejazdów. Przełączanie widoków poszczególnych przejazdów dokonywane jest przyciskami znajdującymi się na listwie w dolnej części ekranu. Przycisk „Wszystkie” wyświetla widok ogólny z informacjami o stanie wszystkich kontrolowanych przejazdów.

2. Widok przejazdu

Widok wybranego przejazdu składa się z trzech części:

- górna listwa z polami podświetlanymi na czerwono w przypadku usterki danego urządzenia,
- plan schematyczny urządzeń na przejeździe z pokazanym ich aktualnym stanem,
- przyciski poleceń po lewej stronie planu schematycznego przejazdu, których kolor dodatkowo sygnalizuje niektóre stany systemu.

W celu wysłania polecenia należy kliknąć na przycisk prawym klawiszem myszy przytrzymując klawisz Ctrl, a następnie potwierdzić wybór klawiszem Enter. Dla niektórych przycisków wymagane jest dodatkowe potwierdzenie w oknie dialogowym. Przyciski mają następujące funkcje i stany:

przycisk	funkcja	stan
„Zezwolenie na ster. LOKALNE”	inicjacja przełączenia przejazdu na sterowanie lokalne z pulpitu w kontenerze	<ul style="list-style-type: none">• szary - sterowanie automatyczne• pomarańczowy migający - oczekiwanie na przejęcie sterowania z pulpitu lokalnego• pomarańczowy - sterowanie z pulpitu lokalnego
„Sterowanie AUTOMATYCZNE”	przywrócenie sterowania automatycznego	<ul style="list-style-type: none">• zielony - sterowanie automatyczne• zielony migający - sterowanie z pulpitu lokalnego
„T1/2 ZAŁ”	załączenie czujników w torze	<ul style="list-style-type: none">• zielony - czujniki załączone• szary - czujniki wyłączone
„T1/2 WYŁ”	wyłączenie czujników w torze	<ul style="list-style-type: none">• szary - czujniki załączone• czerwony - czujniki wyłączone
„ZEROWANIE”	zerowanie (reset) systemu	<ul style="list-style-type: none">• szary - stan zasadniczy• fioletowy - oczekiwanie na pierwszy przejazd po wyzerowaniu

Usterka sygnalizowana jest sygnałem dźwiękowym - ciągłym dla usterki kat. I lub przerywanym dla usterki kat. II. Wyłączenie sygnału dokonywane jest kliknięciem na ikonę głośnika u góry ekranu.

3. Widok ogólny

W widoku ogólnym stany ssp sygnalizowane są przy pomocy pól o odpowiednim kolorze:

pole	stan
„STEROWANIE”	<ul style="list-style-type: none">• zielony - sterowanie automatyczne• pomarańczowy - sterowanie lokalne
„STAN”	<ul style="list-style-type: none">• szary - oczekiwanie• fioletowy - ostrzeżenie
„WYZEROWANIE”	<ul style="list-style-type: none">• szary - stan zasadniczy• fioletowy - urządzenia wyzerowane, oczekiwanie na pierwszy przejazd
„USTERKA I”	<ul style="list-style-type: none">• szary - stan zasadniczy• czerwony migowy - usterka kategorii I
„USTERKA II”	<ul style="list-style-type: none">• szary - stan zasadniczy• czerwony stały - usterka kategorii II
„TRANSMISJA”	<ul style="list-style-type: none">• szary (TRANSMISJA OK) - transmisja poprawna• czerwony (BRAK TRANSMISJI) - zanik transmisji pomiędzy uzk a ssp
„TOR I” / „TOR II”	<ul style="list-style-type: none">• szary - czujniki toru załączone• czerwony - czujniki toru wyłączone

4. Powiązanie z urządzeniami stacyjnymi

W przypadku, gdy przejazd powiązany jest z urządzeniami stacyjnymi i załączenie ostrzeżenia następuje po nastawieniu przebiegu, na pulpicie nastawczym przewidziany jest dodatkowy przycisk „AwSSP”, którego użycie (wyciągnięcie) powoduje załączenie ostrzeżenia. Przycisk ten używany jest w przypadku jazdy w kierunku przejazdu po danym torze na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny. W przypadku uzależnienia przejazdu w przebiegach w obu kierunkach dla każdego toru stosowane są dwa przyciski „AwSSP”.