

Obsługa samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA-1

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

1. Informacje ogólne

Samoczynna sygnalizacja przejazdowa typu SPA-1 kontrolowana jest przy pomocy urządzenia zdalnej kontroli (uzk) typu ERP-5. Stan ssp sygnalizowany jest lampkami kontrolnymi na obudowie urządzenia:

- lampka zielona „K” - światło ciągle oznacza stan oczekiwania, światło migowe oznacza stan ostrzegania, długotrwałe wygaszenie lampki oznacza stan usterki (krótkie wygaszenie na ok. 2 sekundy nie oznacza usterki),
- lampka żółta „U” - świecenie oznacza sprawność ssp, wygaszenie oznacza że wystąpiła usterka (jeżeli jednocześnie świeci lampka „K” i wygaszona jest lampka „U”, oznacza to że usterka miała miejsce i urządzenia powróciły do stanu sprawności),
- lampka czerwona „S” - świecenie oznacza obecność napięcia w sieci zasilającej.

2. Sygnalizacja usterek

Wystąpienie usterki urządzeń ssp powoduje zgaśnięcie lampki kontrolnej „K”. Jeżeli stan taki trwa dłużej niż ok. 6 sekund, gaśnie lampka kontrolna „U” a usterka zliczana jest licznikiem „LU”. Lampka kontrolna „U” nie zapala się sama po ustąpieniu usterki - jej ponowne włączenie po ustąpieniu usterki dokonywane jest przełącznikiem „U”.

Jeżeli usterka trwa dłużej niż ok. 2 minuty, włączony zostaje dzwonek sygnalizujący długotrwałą usterkę urządzeń ssp. W takiej sytuacji dyżurny ruchu po upewnieniu się o braku zbliżania się pociągu do przejazdu może obsłużyć przełącznik „W”, służący do próby awaryjnego wyłączenia ostrzegania. Użycie przełącznika „W” zliczane jest licznikiem „LW”.

Stan długotrwałej usterki urządzeń ssp sygnalizowany jest dodatkowo dzwonkiem. Dzwonek może zostać wyłączony przy pomocy stabilnego przełącznika „D”. Po ustąpieniu usterki dzwonek jest ponownie włączany, a jego wyłączenie następuje po doprowadzeniu przełącznika „D” do położenia zasadniczego.

3. Powiązanie z urządzeniami stacyjnymi

W przypadku, gdy przejazd powiązany jest z urządzeniami stacyjnymi i załączenie ostrzegania następuje po nastawieniu przebiegu, na pulpicie nastawczym przewidziany jest dodatkowy przycisk „AwSSP”, którego użycie (wyciągnięcie) powoduje załączenie ostrzegania. 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”.