

LIBRO QUINTO. ESPECIFICACIÓN TRANSITORIA 1 SISTEMA DE ANUNCIO DE SEÑALES Y FRENADO AUTOMÁTICO (ASFA) ANALÓGICO

BORRADOR

Índice

LIBRO QUINTO. ESPECIFICACIÓN TRANSITORIA 1 SISTEMA DE ANUNCIO DE SEÑALES Y FRENADO AUTOMÁTICO (ASFA) ANALÓGICO	1
<i>Capítulo 1.-ASFA ANALÓGICO</i>	<i>4</i>
Sección 1.- GENERALIDADES	4
5ET1.1.1.1.- Objeto.	4
5ET1.1.1.2.- Señales relacionadas con el ASFA (analógico).....	4
Sección 2.- ACTUACIÓN DEL MAQUINISTA	4
5ET1.1.2.1.- Ante señal de vía libre y PN protegido.	4
5ET1.1.2.2.- Ante señal de vía libre condicional.....	4
5ET1.1.2.3.- Ante señal de anuncio de precaución, preanuncio de parada, anuncio de parada, anuncio de parada inmediata, parada diferida, anuncio de velocidad limitada y PN sin protección.	5
5ET1.1.2.4.- Ante señal de parada.	5
5ET1.1.2.5.- Ante señal de rebase autorizado.....	6
5ET1.1.2.6.- Circulación en banalización temporal de vía.....	6

Capítulo 1.-ASFA ANALÓGICO

Sección 1.- GENERALIDADES

5ET1.1.1.1.- Objeto.

El sistema ASFA (Anuncio de señales y frenado automático) analógico tiene por objeto informar y ayudar al Maquinista en la observación de las indicaciones o el conocimiento del estado de las señales fijas, transmitiendo automáticamente a la cabina, información sobre el aspecto que presentan.

La transmisión de información vía – vehículo es de tipo puntual.

Su uso aumenta la seguridad de la circulación ferroviaria porque disminuye o anula, según los casos, los efectos del posible fallo humano al asegurar automáticamente la detención del tren en el caso de actuación incorrecta del Maquinista.

5ET1.1.1.2.- Señales relacionadas con el ASFA (analógico).

Se relacionan con este sistema las señales intermedias, de Paso a Nivel, avanzadas, de entrada, de salida, de protección, las interiores que puedan ordenar vía libre, de anuncio de cambio significativo de velocidad, de anuncio de limitación temporal de velocidad máxima en los casos en los que ésta tenga consideración de cambio significativo de velocidad y, en algunos casos, las de retroceso.

El AI dará a conocer a través de Consigna, con el correspondiente signo, las líneas en las que las señales están relacionadas con este sistema.

Sección 2.- ACTUACIÓN DEL MAQUINISTA

5ET1.1.2.1.- Ante señal de vía libre y PN protegido.

Cuando la señal presente la indicación de vía libre o PN protegido, no es requerida actuación alguna al Maquinista.

5ET1.1.2.2.- Ante señal de vía libre condicional.

Cuando la señal presente la indicación de vía libre condicional, al paso por la baliza previa o de señal, el Maquinista de un tren con velocidad máxima superior a 160 accionará el pulsador de reconocimiento antes de 3 segundos y reducirá la velocidad, desde que rebasa la baliza previa, o de señal en caso de no existir aquella, a 180 km/h, antes de 18 segundos, y a 160 km/h, 11 segundos después.

No podrá exceder la velocidad de 160 km/h hasta que el sistema lo permita, lo que conocerá por la indicación del visor correspondiente.

Si no se cumplen estas condiciones se produce automáticamente el frenado del tren.

5ET1.1.2.3.- Ante señal de anuncio de precaución, preanuncio de parada, anuncio de parada, anuncio de parada inmediata, parada diferida, anuncio de velocidad limitada y PN sin protección.

Cuando la señal presente la indicación de anuncio de precaución, preanuncio de parada, anuncio de parada, anuncio de parada inmediata, parada diferida, anuncio de velocidad limitada y PN sin protección; al paso por la baliza previa o de señal, deberá accionarse el pulsador de reconocimiento antes de 3 segundos.

Además, iniciará inmediatamente una reducción de la velocidad desde que rebasa la baliza previa, o de señal en caso de no existir aquella, con objeto de asegurar el cumplimiento de la orden de la señal correspondiente.

Cuando la señal disponga de pantalla de información fija o variable, el Maquinista iniciará una reducción de la velocidad del tren en la forma indicada, hasta alcanzar la velocidad que indique la pantalla.

En los demás casos, para facilitar una reacción adecuada en la reducción de la velocidad del tren, y poder asegurar el cumplimiento de la orden de la señal correspondiente, el Maquinista de un vehículo motor que circule:

- a) A velocidades superiores a 100 km/h, iniciará de forma inmediata el frenado del tren con objeto de reducir su velocidad a 100 km/h.
- b) A velocidades entre 100 y 80 km/h, iniciará de forma inmediata el frenado del tren con objeto de reducir su velocidad a 60 km/h.
- c) A velocidad inferior a 80 km/h, iniciará una reducción de velocidad de forma que asegure el cumplimiento de la orden de la señal.

Excepcionalmente, podrá demorar la actuación sobre el frenado cuando las características del tren y del perfil de vía aconsejen no hacer su aplicación inmediata garantizando, no obstante, el cumplimiento de la orden de la señal.

En las líneas de Alta Velocidad de Madrid a Sevilla y Madrid a Barcelona y Figueras, así como en la línea de Bif. Huesca a Huesca, desde que rebase la baliza previa reducirá la velocidad a 160 km/h antes de 22 segundos.

Un vehículo motor de Tipo superior a 160 no podrá exceder la velocidad de 160 km/h hasta que el sistema lo permita, lo que conocerá por la indicación del visor correspondiente.

Si no se cumplen las condiciones indicadas se produce automáticamente el frenado del tren.

5ET1.1.2.4.- Ante señal de parada.

Cuando la señal presente la indicación de parada, deberá:

a) Al paso por la baliza previa.

No se excederá: Vehículos motores sin selector de tren, 60 km/h.

Locomotoras con selector:

- 60 km/h cuando el selector se encuentra en posición 1 (T.110 y superiores).
- 50 km/h cuando el selector se encuentra en posición 2 (T.80, 90 y 100).
- 35 km/h cuando el selector se encuentra en posición 3 (T.70 e inferiores).

El incumplimiento de la limitación impuesta produce el frenado automático del tren.

b) Al paso por la baliza de señal.

Se produce el frenado automático del tren.

5ET1.1.2.5.- Ante señal de rebase autorizado.

Se girará la llave del conmutador o se accionará el interruptor del panel a la posición rebase autorizado.

Esta operación puede hacerse a tren parado o en marcha y, a partir del momento de efectuarla, se dispone de 10 segundos para el rebase.

El rebase efectuado en un tiempo mayor que el concedido produce el frenado automático del tren.

Efectuado el rebase, se girará la llave del conmutador o accionará el interruptor del panel a la posición inicial de conectado.

5ET1.1.2.6.- Circulación en banalización temporal de vía.

En estaciones sin señalización de entrada a contravía, con baliza previa a la altura de las señales avanzada y de entrada de la vía normal, el Maquinista actuará como se indica en los apartados 3 y 4, respectivamente.