


 MINISTERIO DE FOMENTO		SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
		SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
		DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

**Anejo 2 : Restricciones operativas y
comentarios para aquellos equipos
embarcados que no tengan
implementadas las FN**

 MINISTERIO DE FOMENTO		SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
		SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
		DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Razón: Creación

Fichero: TFM021046-DF-4-Anejo 2-V1.docx

Lugar: Ministerio de Fomento

Historia de modificaciones:


Versión	Fecha	Autor	Razón
1	18/10/2011	Ministerio de Fomento	Creación y distribución interna

Doc: TFM021046-DF-4-Anejo 2-V1.docx

 MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
	SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
	DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Índice

ANEJO 2 : RESTRICCIONES OPERATIVAS Y COMENTARIOS PARA AQUELLOS EQUIPOS EMBARCADOS QUE NO TENGAN IMPLEMENTADAS LAS FN	1
1. INTRODUCCIÓN	4
2. RESTRICCIONES OPERATIVAS Y COMENTARIOS	4
2.1 <i>FUNCIÓN FN-20: GESTIÓN SEPARADA DE LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD SEGÚN EL NIVEL</i>	4
2.2 <i>FUNCIÓN FN-24: GESTIÓN DEL MENSAJE POR DEFECTO DE EUROBALIZA</i>	4
2.3 <i>FUNCIÓN FN-27: GESTIÓN ERTMS DEL EQUIPAMIENTO ASFA INDEPENDIENTE</i>	4
2.4 <i>FUNCIÓN FN-77: TRANSICIÓN DEGRADADA DESDE NIVEL 2 A NIVEL 1 POR PÉRDIDA DE COMUNICACIÓN CON RBC CIRCULANDO EN VÍA CON EQUIPAMIENTO DE NIVEL 1</i>	5
2.5 <i>FUNCIÓN FN-121: INHIBICIÓN DE NIVELES DISPONIBLES</i>	5
2.6 <i>FUNCIÓN FN 124: GESTIÓN DE LA REACCIÓN DE ENLACE</i>	5
2.7 <i>FUNCIÓN FN-125: OPERACIÓN EN ÁREAS ERTMS FUERA DE SERVICIO</i>	6

 <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
	SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
	DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1. Introducción

1.1.1.1 El presente documento contiene la descripción de las restricciones operativas que aplicarán a los equipos embarcados en caso de la no implementación de las funciones nacionales descritas en el documento TFM021046-DF-4 partes 1 y 2.

2. Restricciones operativas y comentarios

2.1 Función FN-20: Gestión Separada de limitaciones temporales de velocidad según el nivel

2.1.1.1 Restricción operativa: la velocidad máxima del equipo será limitada a la velocidad máxima para nivel 1 de la línea.

2.1.1.2 Comentario: en aquellas líneas que tengan en su ingeniería de nivel 1 las limitaciones temporales de velocidad más restrictivas en velocidad o en distancia que en nivel 2, es posible la penalización en la explotación puesto que los trenes aplicarán las limitaciones temporales de velocidad de nivel 1, que son más aunque circulen en nivel 2.


2.2 Función FN-24: Gestión del mensaje por defecto de Eurobaliza

2.2.1.1 Esta FN es de obligado cumplimiento en aquellas líneas no migradas a la versión 2.3.0.d de las especificaciones ERTMS.

2.2.1.2 Comentario: En aquellas líneas 2.3.0.d o compatibles con 2.3.0.d tras su migración, los trenes deberán ser 2.3.0.d o tener implementado el CR 620.

2.3 Función FN-27: Gestión ERTMS del equipamiento ASFA independiente

2.3.1.1 En aquellos tramos equipados exclusivamente con el sistema nacional ASFA, es necesario disponer de este sistema independiente o a través del STM.

 <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
	SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
	DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

2.3.1.2 Restricción operativa: el maquinista tendrá que realizar una parada antes de las zonas de transición del tramo de ASFA y aislar el equipo ERTMS. Será necesario también para estos trenes realizar una parada antes de volver a entrar en una zona equipada con ERTMS para volver a conectar el equipo.

2.4 Función FN-77: Transición degradada desde Nivel 2 a Nivel 1 por pérdida de comunicación con RBC circulando en vía con equipamiento de Nivel 1

2.4.1.1 Comentario: La reacción del equipo ERTMS llevará al tren hasta parada, el maquinista tendrá que ponerse en contacto con el puesto de mando antes de volver a iniciar misión en modo SR hasta que el tren vuelva a entrar en N2 FS. Este escenario impone penalizaciones en la explotación y en el uso de la infraestructura.


2.5 Función FN-121: Inhibición de niveles disponibles

2.5.1.1 Restricción operativa: el operador deberá asegurar que el equipo embarcado no aceptará información de los RBC que aún no esté en servicio comercial sin requerir ninguna funcionalidad adicional a la línea en construcción.

2.5.1.2 Restricción operativa: si existe alguna incidencia en el nivel 2 (tanto por parte de vía como de tren), el tren tendrá que aislar el equipo ERTMS y circular con el sistema nacional ASFA independiente o si no dispone de este nivel se aplicarán los procedimientos operacionales asociados al tren inútil.

2.6 Función FN 124: Gestión de la reacción de enlace

2.6.1.1 Comentario: el tren no se beneficiará de las ventajas operacionales que supone no tener que parar al recibir una inconsistencia de mensaje con aplicación de freno.

 MINISTERIO DE FOMENTO		SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
		SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
		DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

2.7 Función FN-125: Operación en áreas ERTMS fuera de servicio

2.7.1.1 Restricción operativa: estas zonas en construcción, deben ser tratadas como tramos de ASFA y por tanto, es necesario que dispongan de un equipamiento ASFA independiente del ERTMS.

2.7.1.2 Restricción operativa: Los trenes deberán detenerse e inhibir el sistema ERTMS antes de la zona en construcción. Una vez el tren llegue a la siguiente zona cuyo ERTMS tenga autorización de puesta en servicio, el tren volverá a detenerse para que el maquinista active el sistema ERTMS.