Paseo de las delicias, 20, planta 3ª 28045 Madrid
comunicacion@semaf.org

09-07-2020 recomendación 2020-3

CURVA DE CONTROL DEL ASFA DIGITAL

Después de unas incidencias producidas con el resultado de rebase indebido de señal que ordena parada y después de investigar lo sucedido, hemos detectado que el control final de velocidad que realiza **el ASFA Digital no ha sido suficiente para ayudar al Maquinista**.

Con la publicación del **AVISO SC-G Nº08/20** por parte de la DPI-SC, los Maquinistas del Grupo Renfe tienen **un recordatorio de la forma de actuar** para asegurar el cumplimiento de las órdenes de las señales que imponen una reducción de velocidad.

No obstante, entendemos que, **para una mejor comprensión y**, como consecuencia, **actuación por parte de los Maquinistas**, no solo del Grupo Renfe, sino de todas las empresas ferroviarias, es necesaria **una aclaración referente al comportamiento del equipo ASFA Digital**, en su actual versión de software, en relación con las curvas de control de velocidad final que realiza.

El ASFA Digital realiza una supervisión continua de la velocidad mediante curvas de control.

En la versión de software actual, **la curva de control de velocidad final es calculada** por el equipo embarcado desde una velocidad inicial que es la menor de entre la configurada para el tipo de material y la seleccionada para el Tipo de tren en el combinador general y **comienza al paso por una baliza de una señal fija con una orden restrictiva**.

Cuando este paso por baliza **se produce a una velocidad real inferior a la que el equipo toma de referencia**, en esta versión de software, **el margen de tiempo puede ser superior** al necesario para alcanzar la velocidad de control final y, por este motivo, **el Maquinista debe iniciar, inmediatamente, una reducción de la velocidad del tren para alcanzar lo antes posible la velocidad de control final y asegurar así el cumplimiento de la orden de la señal correspondiente.**

Independientemente de la velocidad de control final que muestre el equipo, el Maquinista circulará en condiciones de cumplir la orden de la señal y las normas de circulación.

Es muy importante esta forma de proceder por parte del Maquinista para evitar estos incidentes, especialmente mientras se procede a instalar la siguiente versión de software en la que, además de incorporar más funcionalidades, las curvas de control de velocidad final se calcularán desde la velocidad real del tren al paso por una baliza de una señal con indicación

restrictiva.

NO TE CONFIES ANTE UNA SEÑAL RESTRICTIVA,

ALCANZA LA VELOCIDAD DE CONTROL LO ANTES POSIBLE

ÁREA TÉCNICA SEMAF