

|             |                                                                                                                                                                       |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LZB3</b> | «Autorizo al Maquinista del tren _____ a continuar la marcha al amparo del BSL con “marcha a la vista” hasta la señal <u>(siguiente señal de entrada o salida)</u> .» |
| 5ET3.2      |                                                                                                                                                                       |

- d) El Maquinista que reciba esta instrucción de explotación accionará el pulsador [REBASAR] y reanudará la marcha. Esta instrucción de explotación, en ningún caso llevará implícita la autorización para rebasar señales.
- e) Comprobará la eficacia del ASFA mediante los indicadores correspondientes y el Modo AV en funcionamiento, al haber quedado eliminada la supervisión del LZB.

#### 4.5.3 Recuperación de la transmisión

1. Si después de haberse producido una pérdida de transmisión o haberse ordenado la desconexión/conexión del equipo, se recupera la transmisión de datos, el Maquinista continuará circulando al amparo del BSL hasta rebasar la siguiente pantalla de LZB o señal de entrada o de salida de la estación.
2. Una vez rebasado uno de los puntos mencionados, si continúa la transmisión, se considerará que el tren circula de nuevo al amparo del BCA y la instrucción de explotación recibida para circular con BSL perderá su validez. El Maquinista informará de ello al Responsable de Circulación.

Si rebasados los puntos mencionados no se recibe transmisión de datos del sistema, el Maquinista continuará circulando al amparo del BSL e informará de ello al Responsable de Circulación.

#### 4.5.4 Desconexión y averías del equipo embarcado

1. Cuando sea necesario circular con el equipo de LZB desconectado, por avería de éste o por necesidades de la explotación, el Responsable de Circulación autorizará al Maquinista su desconexión y la circulación al amparo del BSL, mediante la instrucción de explotación siguiente:

|             |                                                                                                                                                      |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LZB4</b> | «Maquinista de tren _____ , desconecte [y vuelva a conectar] el LZB y reanude la marcha al amparo del BSL con <u>(condiciones de circulación)</u> .» |
| 5ET3.3      |                                                                                                                                                      |

2. Cuando se produce una avería en el equipo embarcado, se produce un fallo en las señales fundamentales en cabina o magnitudes guía de conducción y, en consecuencia, un frenado de emergencia.

Si los indicadores [S] y [T] se apagan y no se produce el frenado de emergencia, el Maquinista efectuará parada con frenado de servicio.

En ambos casos, el Maquinista informará al Responsable de Circulación de las causas y lugar de la detención, no reanudando la marcha hasta recibir la correspondiente autorización cursada por una de las siguientes instrucciones de explotación:



de salida, las intermedias, las de PN, las de anuncio de LVI que tengan consideración de CSV y las de contravía.

- b) **Baliza previa.** Conectadas con las señales preavanzadas, avanzadas, las de entrada, algunas de salida y con las intermedias.
  - c) **Balizas de cambio de modo.** Dos balizas situadas a menos de 35 m, instaladas tras el cartelón de cambio de modo (FI15-AF), para verificar que el Maquinista ha efectuado dicho cambio.
  - d) **Balizas de zona límite de parada.** Dos balizas situadas a menos de 80 m antes de un punto de fin de vía.
2. Las informaciones que utilizará el sistema ASFA y que serán transmitidas al equipo embarcado por las balizas, en función de la fase de implantación del sistema, serán:

a) Fase 1:

**L1.** Corresponde a baliza previa y baliza de pie de señal con aspecto de anuncio de parada, anuncio de parada inmediata, preanuncio de parada, anuncio de precaución. Baliza de pie de señal con aspecto de PN sin protección y baliza de LVI.

**L2.** Corresponde a baliza previa y baliza de pie de señal con aspecto de vía libre condicional.

**L3.** Corresponde a baliza previa y baliza de pie de señal con aspecto de vía libre y baliza de pie de señal con aspecto de PN protegido.

**L4.** Corresponde a baliza de pie de señal con aspecto de PN protegido. Dos balizas consecutivas de L4 situadas a  $25\text{m} \pm 10\text{m}$  indican cambio de señalización.

**L5.** Corresponde a baliza previa y baliza de pie de señal con aspecto de preanuncio de parada.

**L6.** Corresponde a baliza previa y baliza de pie de señal con aspecto de anuncio de precaución.

**L7.** Corresponde a baliza previa de señal con aspecto de parada, movimiento autorizado, rebase autorizado, señal apagada si pudiera ordenar parada. Dos balizas consecutivas con L7 situadas a menos de 80 m indican zona límite de parada (en función del software).

**L8.** Corresponde a baliza de pie de señal con aspecto de parada, movimiento autorizado, rebase autorizado y señal apagada si pudiera ordenar parada. Baliza de pie de señal de paso a nivel no protegido en RAM.

