Requisitos para el desarrollo de un enclavamiento ferroviario didáctico

EFD

Óscar Herrero Gordaliza

# Introducción

## Propósito

Este documento determina las funcionalidades descritas para un sistema de tiempo real que controla los elementos de una estación y establecer movimientos seguros dentro de una estación para impedir accidentes y colisiones, tomando como referencia la normativa ferroviaria de ADIF.

## Alcance

Este proyecto se dividirá entre:

**Enclavamiento ferroviario didáctico:** Sistema de tiempo real que controla los controla el comportamiento de los elementos de vía y gestiona las rutas de los trenes

**Controlador de Agujas:** Sistema que lee y modifica los estados de las agujas, asegurándose del correcto funcionamiento de dichos elementos y notificando a la unidad en caso de un error.

**Controlador de secciones de vía:** Sistema que realiza una lectura del estado de una sección de vía usada en la unidad central. En caso de errores o incidentes con la ocupación de una sección de forma intempestiva, este notificará al EFD.

**Controlador de señales:** Sistema que se determina los valores de las señales para establecer un movimiento seguro en la estación.

**Registro de Señales:** Secuencia de 12 registros universales que se usaran para dar valor a las señales.

## Definiciones y acrónimos

**Enclavamiento:** Sistema de tiempo real que organiza los movimientos relativos a los trenes para que alcancen su destino de forma segura sin sufrir accidentes o colisiones.

**ADIF:** Empresa administrativa española dedicada a la gestión de sistemas ferroviarios.

**Agujas:** Elementos de campo encargados de modificar la dirección de un tren a vías alternativas de una estación

**Señales:** Elementos visuales que informan del comportamiento pertinente que debe tener un tren en ese instante.

**Circuitos de vía:** Dispositivo para detectar la posición de un tren.

**Bloqueos:** Elemento usado por el enclavamiento para representar las posibles estaciones colaterales o la estación propia.

**Sección de vía:** Carriles por donde circula un tren y donde se encuentran distintos elementos de vía, como pueden ser: circuitos de vía, agujas y señales.

**Ruta:** Conjunto de secciones de vía reservadas para un tren que va a realizar un movimiento dentro de la estación.

**Marcada**: Se considera marcada a toda ruta compatible con otros movimientos, que no permite el paso de un tren debido a que las agujas necesarias para establecer el movimiento no se encuentran enclavadas en la posición requerida.

**Formada:** Se considera formada toda ruta establecida que posee las agujas enclavadas en una posición adecuada pero no se cumple:

* + La ruta no tiene circuitos de deslizamiento
  + No se han establecido protección de flanco

**Supervisada:** Se considera supervisada a toda ruta establecida, compatible con otros movimientos, y que tiene todos los elementos disponibles para poner en marcha su desplazamiento. Estableciendo estas consignas se abrirá la señal de partida para el movimiento.

**Deslizamiento:** Elemento lógico del enclavamiento utilizado como protección frontal, la cual utiliza la sección de vía siguiente como tramo añadido en caso de que el tren no tenga distancia suficiente de frenado. Para ello se bloquea el uso de esa sección y se dispone todos los elementos que posee a servicio de la ruta establecida

**Protección de flanco:** Elemento lógico del enclavamiento utilizado como protección lateral, la cual bloquea el uso de agujas que no están protegidas por una señal con el objetivo de no establecer movimientos adyacentes que resulten peligrosos para la ruta principal.

**Proximidad:** Elemento lógico del enclavamiento como protección trasera en la cual, en caso de hacer un mando de disolución por emergencia el enclavamiento no permita utilizar ningún elemento de esa ruta por un tiempo de diferímetro de 5s para salvaguardar el vehículo que transitaba por esa dirección.

**Escape de material:** Indicador que tiene un enclavamiento de que un tren está realizando un movimiento no autorizado dentro de la estación

## Referencias

# Descripción general

## Perspectiva del producto

## Funciones del producto

## Interfaces

**Interfaz de usuario:** Interfaz gráfica diseñada con Python que mostrará el comportamiento del sistema en tiempo real.

**Interfaz electrónica:** Conexiones físicas entre los distintos componentes de campo y el sistema.

# Requisitos específicos

***Requisitos generales:*** Esta sección denota los comportamientos generales que debe realizar un sistema

**RG-10:** El sistema generará rutas para que el tren llegue a su destino seguro

**RG-20:** El sistema colocará las agujas en la posición pertinente para alcanzar su destino

**RG-30:** El sistema activará los focos de las señales pertinentes para cualquier movimiento.

**RG-40:** El sistema detectará la posición del tren para localizar la sección de vía en la que se encuentra.

***Encendido del sistema:*** Esta sección establece el estado predefinido de todos los elementos al activar el sistema:

**ENC-10**: Todas las secciones de vía deben de estar en un estado no accesible hasta que:

**ENC-10.1**: Todas las agujas estén en posición normal y el sistema haya comprobado su correcto funcionamiento.

**ENC-10.2**: Todas las señales estén en estado de parada, siendo esta solamente la señal lumínica roja. Salvo, las señales de avanzada, denotadas como E’X, que se encontrarán es estado de anuncio de parada; encendiendo solamente la señal lumínica amarilla.

**ENC-20**: Una vez establecidos todos los estados para agujas y señales. Se liberan todas las secciones de vía y se ponen a disposición del sistema.

**ENC-30:** Todos los bloqueos de la estación, tanto el propio como los colaterales, se quedarán bloqueados hasta que se encuentren disponibles todos los elementos de campo.

***Movimientos de estación:*** En esta sección se especificarán los requisitos y especificaciones necesarias para establecer movimientos.

**MO-10:** Para establecer un movimiento de entrada una de las secciones de estacionamiento CV1, CV2 y CV3, además la secuencia de secciones que llegan hasta ellas debe de estar libres para su ocupación.

**MO-10.1:** En caso de que estar en un escenario ideal, donde todos los componentes se comportan adecuadamente, se podrá establecer movimientos de itinerario a cualquiera de las vías principales de la estación

**MO-10.2:** En caso de excepcionales donde algún elemento de campo no funcione adecuadamente. Se establecerá un movimiento de rebase autorizado de señal hacia la vía pertinente.

**MO-**11: Siempre que el sistema establezca un movimiento, el sistema establecerá que la sección siguiente a la sección de final de movimiento estará reservada para la ruta establecida como elemento de protección ante un deslizamiento del tren.

**MO-20:** Para establecer un movimiento de salida desde cualquiera de las secciones CV1, CV2 y CV3 hacia un bloqueo, el sistema deberá asegurar que las secciones hacia la salida están libres y protegidas frente a cualquier colisión o accidente.

**MO-20.1:** En caso de que estar en un escenario ideal, donde todos los componentes se comportan adecuadamente, se podrá establecer movimientos de itinerario a cualquier bloqueo colateral.

**MO-20.2:** En caso de excepcionales donde algún elemento de campo no funcione adecuadamente. Se establecerá un movimiento de rebase autorizado de señal hacia el bloqueo colateral pertinente

**MO-30:** Para establecer movimientos de paso en una estación se deberá especificar que es un movimiento desde una señal de entrada a un bloqueo.

**MO-30.1:** En caso de que la vía directa CV1 no esté disponible, se deberá desglosar el movimiento en:

* un movimiento de entrada a una vía de apartado.
* un movimiento de salida hacia el bloqueo colateral pertinente tras 30s.

***Movimientos de Agujas:*** Esta sección establece el comportamiento de las agujas en el sistema

**AG-10:** El sistema definirá las posiciones de una aguja con 3 estados:

* Normal
* Invertida
* No coincidente

**AG-20:** El sistema usará como posición predefinida la posición normal.

**AG-30:** El sistema determinará que la aguja está en una posición no coincidente cuando la posición real y relativa de la aguja no coincidan.

**AG-30.1:** El sistema determinará la posición real de la aguja leyéndola del dispositivo de campo.

**AG-40:** Las agujas no podrán ser usadas una vez establecida una ruta que la requiera.

***Manejo de señales:*** Esta sección establece el comportamiento de las señales en el sistema.

**SN-10:** En una señal solo podrá haber un solo estado

**SN-20:** Las señales de avanzada solamente podrán tener uno de los siguientes estados:

* Vía Libre
* Parada
* Anuncio Parada
* Anuncio de desvío

**SN-30:** Las señales de entrada solamente podrán tener uno de los siguientes estados:

* Vía libre
* Parada
* Anuncio parado
* Rebase de Señal

**SN-40:** Las señales de rebase solamente podrán tener uno de los siguientes estados:

* Parada
* Avance por agujas en posición normal
* Avance por una aguja en posición invertida
* Rebase de señal

**SN-50:** Las señales de salida solamente podrán tener uno de los siguientes estados:

* Parada
* Vía Libre
* Rebase de señal

***Detección de posición:*** Esta sección contempla el comportamiento del sistema en el instante en el que detecta un tren sobre una sección de vía.

DP-10: El sistema leerá los detectores de posición para determina si hay un tren sobre ella.

DP-20: El sistema identificará dos estados sobre cualquier sección de vía:

* Libre
* Ocupado

DP-30: En caso de que el sistema detecte una secuencia de ocupación sin tener establecida una ruta. El sistema avisará a la estación colateral de un escape de material

**DP-40:** Siempre que una sección de vía esté ocupada por un vehículo, la sección anterior estará reservada por el sistema para asegurar una distancia de seguridad.