

17-10-2018

recomendación

2018-5

EL MODO B.T.S. DEL A.S.F.A. DIGITAL

Según la normativa reglamentaria vigente (R.C.F., L.N.M.), el Modo B.T.S. del A.S.F.A. Digital se seleccionará y, por tanto, se utilizará por el Maquinista cuando deba considerar inexistentes las señales intermedias relacionadas con el A.S.F.A..

En Modo B.T.S., la lectura de balizas queda inhibida, la velocidad de control supervisada por el sistema es de 140 km/h o la menor si la velocidad máxima configurada en la E.C.P. es inferior a esta velocidad. Además, desaparecen de la pantalla todas las indicaciones de controles, y al detectar velocidad se eliminan los controles que permanecían en la memoria.

Con estas limitaciones, hay muy poca diferencia entre llevar el equipo en Modo B.T.S. y llevar el equipo desconectado.

EL RIESGO DE CIRCULAR EN MODO B.T.S. DEL A.S.F.A. DIGITAL

Circulando en Modo B.T.S., un lapsus momentáneo del Maquinista puede provocar, por ejemplo, que se pase por un paso a nivel sin protección sin efectuar parada ante él, por una L.T.V. a velocidad muy superior a la permitida o efectuar la entrada indebida a una estación estando la vía ocupada. Estos errores podrían tener gravísimas consecuencias que nadie desea y que tenemos la obligación de prevenir y tomar medidas que minimicen y/o eliminen estos riesgos.

Un fallo en la infraestructura puede hacer necesario el establecimiento del B.T. por anomalía del B.A. u ordenar el retroceso de un tren en un B.A.U. o B.A.B. y por lo tanto considerar señales intermedias inexistentes. Esta circunstancia es ajena a las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) y por ello, el Administrador de la Infraestructura es el que tiene que tomar las medidas para minimizar y eliminar los riesgos provocados por las anomalías en sus instalaciones y estas medidas no deben ser exportadoras de los riesgos a las EE.FF. y con ello a los Maquinistas.

MEDIDAS ADOPTADAS Y RECOMENDACIÓN

Hemos enviado una carta a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (A.E.S.F.) y a los Responsables de Seguridad en la Circulación de todas las EE.FF. en la que proponemos que, NO se utilice el Modo B.T.S., su desaparición del equipo embarcado y la realización y publicación de un procedimiento que permita mantener el ASFA DIGITAL en Modo CONV/AV, y por tanto, plenamente Operativo, cuando sea necesario considerar inexistentes señales intermedias. Además, solicitar a A.D.I.F. que, cuando establezca el B.T. por anomalía del B.A., disponga que se cubran las balizas de las señales intermedias afectadas a la mayor brevedad.

Por la falta de operatividad del Modo B.T.S. del A.S.F.A. Digital y con el fin de evitar los riesgos que provoca su uso, **RECOMENDAMOS NO SELECCIONAR EL MODO B.T.S.** y mantener el Modo CONV/AV.

ÁREA TÉCNICA SEMAF