

Documento de referencia	RCF	Fecha	15/10/2018
Localización dentro del documento			
LIBRO CUARTO. BLOQUEO DE TRENES Capítulo 3.- Bloqueos de liberación automática, en vía única (BLAU), doble (BLAD) y vías banalizadas (BLAB) 4.3.1.3.- Anormalidades			

CFV - Anormalidades en BLA, relacionado con los puntos 2 y 3 del artículo 4.3.1.3.

Consulta

En el punto 2, c) dice: Cuando la anomalía afecte a un trayecto distinto al contemplado en el apartado a), será de aplicación el punto 1 de este artículo, (en el trayecto con CTC o entre una estación y la telemandada por esta). Que en el caso del BAU y BLAB implica el establecimiento del BT entre dos Responsables de Circulación de estación.

CONSULTA 1.- ¿Cuales serian esos trayectos distintos a los contemplados en el apartado a)?

- **Trayecto entre dos estaciones en ML.**
- **Trayecto entre una estación en MC y una estación "isla" o extrema perteneciente a distinto CTC en ML.**
- **Trayecto entre una estación en MC y otra en ML perteneciente al mismo CTC.**
- **Trayecto entre dos estaciones, telemandadas ambas por una tercera.**

En el caso de que en alguno de estos supuestos fuera de aplicación el punto c), el establecimiento del BT entre dos Responsables de Circulación de estación. Si en el momento de sobrevenir la anomalía alguna o las dos estaciones que delimitan el trayecto estuviera en Mando Central.

¿Sería necesario esperar la incorporación de uno o los dos Responsables de Circulación a la estación o estaciones para establecer el BT entre dos Responsables de Circulación de estación, o existiría la posibilidad de mantener la circulación al amparo del BLA autorizando el rebase de señales hasta la incorporación de los Responsables de Circulación a la estación o estaciones?

CONSULTA 2.- Por otra parte en el punto 3 dice: En los casos anteriores en los que no funcionando el CTC e iniciado el BT...

Al hablar de casos anteriores, se entiende que se refiere a los casos del apartado a) del punto 2, puesto que para los del apartado c) sería inmediato el establecimiento del BT sin ponderación posible aun funcionando el CTC. ¿Es esto así?

CONSULTA 3.- ¿La consideración dentro de este punto del "no funcionamiento del CTC" estaría basada en la imposibilidad para disponer de los elementos necesarios recogidos en el artículo 4.1.2.3 y/o en la imposibilidad de las instalaciones para cumplir alguno de los principios básicos recogidos en el artículo 4.1.2.2 o en la falta de comunicación para facilitar las relaciones del CTC con las estaciones?

Respuesta

Consulta 1.- Los trayectos afectados por el punto 2, apartado c) del artículo 4.3.1.3, quedan definidos a partir de lo establecido en el apartado a) del mismo punto y artículo, que serán; aquellos sin CTC o los no contemplados entre una estación y la telemandada por ésta.

Dentro de esta primera consulta y referenciado con el apartado c). "*En cuanto a si en el momento de sobrevenir la anormalidad para el caso en que alguna o las dos estaciones que delimitan el trayecto estuviera en MC...*"

El RCF conforme a lo establecido en la *Sección 2 del Capítulo 4 del Libro 4.- Bloqueo de los trenes*. No desarrolla entre las situaciones contempladas en el artículo 4.4.2.1, el establecimiento para un trayecto, cuando una estación se encuentre en ML y la colateral en MC. Es por lo que deberemos aplicar para estas situaciones lo establecido en los artículos 4.2.1.4 para el caso de BA y 4.3.1.3 para el caso de BLA, hasta tanto en cuanto al menos dos estaciones dispongan de Responsables de Circulación para intervenir en el bloqueo.

Para el caso que define de "*...las dos estaciones que delimitan el trayecto estuvieran en MC*", no encontramos otra manera de actuar que no sea la establecida para los escenarios definidos en el artículo 4.4.2.1 punto 6.

Consulta 2.- La respuesta es afirmativa.

Consulta 3.- Cualquier principio (4.1.2.2) o elemento (4.1.2.3) que impida gobernar de forma remota, y en aplicación de las normas reglamentarias establecidas, desde un puesto central; los enclavamientos, bloqueos y el tráfico en una determinada zona o línea de CTC con criterios de seguridad, será suficiente causa para que ante la falta de comunicación con las estaciones e iniciado el BT, se pondere las circunstancias y se ordene, en su caso, la incorporación de Responsables de Circulación en determinadas estaciones conforme a lo establecido en el artículo 4.3.1.3 punto 3.

Fecha de Cierre : 26/12/2018