

## ANOMALÍAS EN TRANSICIÓN DE ERTMS/ETCS DE NIVEL 1 A NIVEL 0 Y PARTICULARIDADES EN LÍNEA DE AV 082

Como continuación a mi correo anterior sobre la transición programada de ERTMS de NIVEL 1 a NIVEL 0 en la línea 082 en las proximidades de BIF. A GRANDEIRA señalo los PK con la secuencia de los diferentes eventos que se producen:

1\_ En PK 77/600 se activa ASFA en MODO AV previamente seleccionado este modo por el maquinista, y con control de velocidad a 200 KM/h. sin curva de reducción de velocidad previa en el DMI.

2\_ En PK 78/700 aparece en DMI curva de reducción a 200 KM/h. pero de poco vale puesto que el ASFA ya se activó, con el consiguiente control a 200 KM/h.

3\_ En PK 79/500 realiza la transición de ERTMS a ASFA previo reconocimiento por el maquinista.

De lo anterior se deduce que si el maquinista por su cuenta no reduce la velocidad a 200KM/h. con anterioridad al PK 77/600 se activará el ASFA siempre en urgencia(1), debido a que la curva de velocidad descendente a 200 KM/h que establece el ERTMS se produce pasados 800 m. (2), del punto en que el ASFA se activó.

La secuencia el funcionamiento normal del ERTMS debería ser que el sistema obligue a que la velocidad del tren no supere la de control del ASFA cuando se active éste, para ello o bien debe retrasarse la entrada del ASFA o bien adelantar la curva de reducción de velocidad de control a 200 KM/h. con la antelación suficiente.

Urge esta modificación para evitar urgencias innecesarias por ASFA en el caso de que el maquinista en ese momento debido a tener que realizar otra tarea preferente no reduzca la velocidad a 200 KM/h.

Otra modificación del equipo ASFA, puesto que cuando se inhibe por transición programada a ERTMS/ETCS a NIVEL 1 éste pasa a MODO CONV independiente del MODO que se lleve seleccionado en ese momento. La citada modificación realizada en el ASFA permite al maquinista seleccionar en cualquier momento el MODO AV para que el control para la siguiente transición programada a NIVEL 0 sea a 200 KM/h. La cuestión que planteo es que de no afectar a la Seguridad en la Circulación se podría dar al equipo ASFA la funcionalidad de que cuando se inhiba lo haga a MODO AV en lugar de a CONV para evitar que una no actuación sobre el equipo por el maquinista provoque en el momento de la transición una urgencia por el control de velocidad a 160 KM/H.

Otra particularidad de esta línea 082(sentido impar) es una transición descendente por infraestructura de la velocidad máxima que pasa de 300 KM/h. a 80KM/h en el PK 84,230(para trenes 121 de 200KM/h. a 80) de una forma brusca sin un aviso previo por señalización de la vía y sin el amparo del ERTMS puesto que ya se circula en NIVEL 0. Ocurre esta transición de velocidad en una zona de máxima atención y de riesgo por la citada transición de sistemas y por la señalización lateral que hay que respetar. Únicamente existe una señal de velocidad descendente (PTO) a la altura del PK 84.230, pero de poco vale puesto que de no haber reducido previamente la velocidad nada se podrá hacer ya.

Parece importante respecto al punto anterior estudiar la posibilidad solicitar la

implantación en la vía de señales de limitación permanente a 80HM/h. que podrían facilitar el cumplimiento de las velocidades máximas.

Un saludo,

José Ramón Iglesias Mazaira  
Jefe de Maquinistas  
Viajeros Urbanos e Interurbanos  
GERENCIA DE GALICIA. OURENSE