

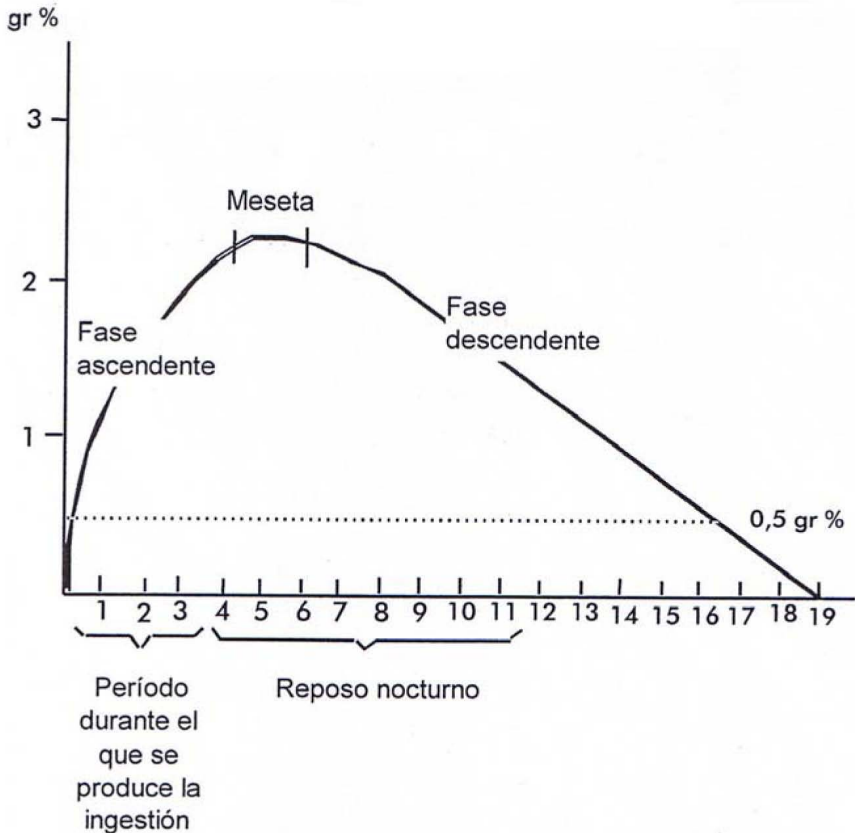
# RECOMENDACIONES DURANTE EL SERVICIO



*Esta guía se ha realizado con la intención de ayudar a los maquinistas a realizar un buen servicio. Algunas informaciones sólo afectan a RENFE-Operadora y en ningún caso pretende suplir o modificar los documentos oficiales establecidos al efecto.*

Cuando un maquinista se presenta para realizar un turno de conducción, es fundamental tal y como establece la Circular de Presidencia nº 1 de RENFE-Operadora, y la propia Ley del Sector Ferroviario, presentarse en las debidas condiciones psíquicas y físicas, no estar bajo los efectos del alcohol ni de sustancias estupefacientes, debiendo ser conscientes de que es totalmente incierto que si se deja de consumir alcohol sobre 5 horas antes de comenzar el servicio, los niveles han bajado lo suficiente para no dar positivo, ya que en primer lugar, en el momento de someternos a una prueba de alcoholemia, si damos por encima de 0,0 ya se considera positivo jurídicamente, que será disciplinariamente sancionable a partir de 0,10 y que tal y como se puede comprobar en la grafica, el periodo de eliminación es muy superior a las 5 horas y consta de muchas variables que pueden incrementar dicho tiempo.

## CURVA DE ALCOHOLEMIA



Alcoholemia al día siguiente en un supuesto en el que se ha alcanzado una alcoholemia de 2,3 gr%, habiendo ingerido alcohol durante 3 1/2 horas.

Es incompatible con la profesión de maquinista tomar cualquier tipo de drogas y/o conducir bajo los efectos del alcohol, pudiendo ser detectada la ingesta de sustancias estupefacientes varios días después de su consumo.



- 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre
- 0,10 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.

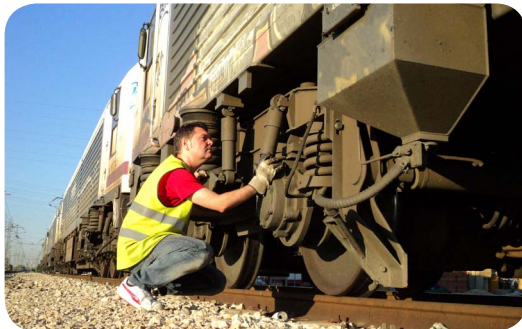
$$BAC = \frac{V \times G \times d}{P \times R \times 100}$$

- BAC = Concentración de Alcohol en sangre
- D = Densidad del Alcohol (0,79433 g/cc)
- V = Cantidad de bebida
- P = Peso corporal
- R = Factor reducción Hombre/Mujer (0,68/0,55)
- GI = Graduación bebida

Es también de vital importancia que se haya descansado en óptimas condiciones, ya que la mayor parte de nuestro trabajo no requiere un desgaste físico sino psíquico.

Una vez realizada la presentación al centro de gestión correspondiente, para realizar el turno que tengamos asignado y se nos haya comunicado el vehículo con el que realizaremos el servicio, tendremos en cuenta:

- Si el relevo es al paso, el vehículo ha sido supervisado por otro maquinista y, salvo que se nos comunique alguna incidencia, daremos por supuesto que está en perfectas condiciones para continuar prestando servicio. En caso de que nos sea comunicada algún tipo de incidencia, deberemos valorar la posibilidad de continuar prestando servicio con dicho vehículo o solicitar su sustitución si fuera necesario.
- Si debemos preparar el vehículo para el servicio, antes de subir al mismo realizaremos una inspección ocular de suspensiones, areneros, elementos de enganche, carga de gasoil si el vehículo es diesel o estado de pantógrafos si es eléctrico, según corresponda, así como la limpieza de los cristales y estado de los espejos retrovisores; en general, una revisión exterior del vehículo.



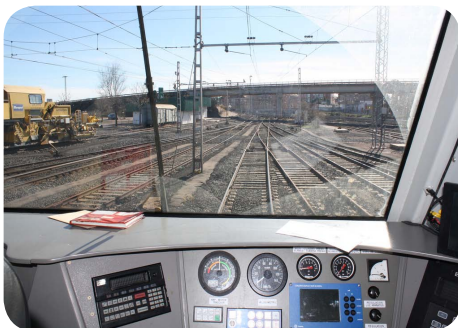
Seguidamente, y una vez situados en la cabina de conducción, antes de proceder a la puesta en marcha del vehículo, comprobaremos en el libro de reparaciones que no tiene reparaciones pendientes y que esta útil para prestar servicio, que dispone de botiquín precintado, extintores precintados y con carga optima y revisaremos que aquellos elementos de seguridad (teléfono registrador, hombre muerto etc.), que deban ir precintados, lo estén debidamente.



Procederemos a la puesta en marcha del vehículo, siguiendo el manual del mismo, y comprobaremos que todos los sistemas funcionan perfectamente, en especial los sistemas de seguridad y comunicaciones, así como los de tracción y frenado del vehículo.



Una vez el vehículo esté dispuesto, comprobaremos que llevamos la documentación necesaria para el servicio a realizar, Libro horario, Consignas, etc....

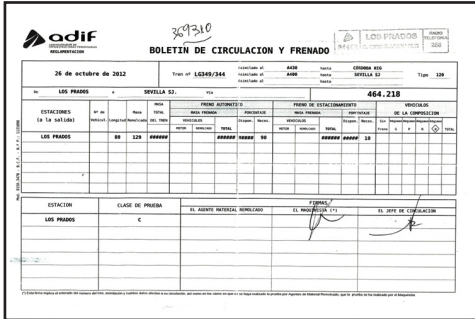


		ANEXO CUBIERTA DE APRENDIZAJE Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE FORMACIÓN MÓDULO 11. SERVICIO DE CONSIGNAS Y VEHÍCULO AUTOMÁTICO	
<b>LÍNEAS DEL 2º GRUPO</b>			
Fecha de entrada en vigor: 15 de febrero de 2012		Número de hojas incluidas: 440	
Modificaciones (línea a sustituir): Matrices de trenes: 15406, 15481, 15483, 15482, 15483, 15484, 15485, 15486, 15487, 15488 y 15489.			
Adiciones (línea a añadir): matrices de trenes: 15607, 15609, 15606, 15606, 15607, 15608, 15607, 15608 y 15609.			
<b>ANEXO nº 2 AL HORARIO 2011</b> <b>TRENES DE AVE - MD - RENFE</b>			
Madrid, 20 de enero de 2012			
El Jefe de Adjudicación de Contratos Los Saneamientos		El Jefe de Planificación y Gestión de la Operación, del Ministerio	

		ANEXO nº 1 de 10 CONSIGNA SERIE B, G, SUR		Nº 7 01-07-12 S. G. SUR	
L. Por / V. A. II		Servicio de las subestaciones Fichas y matrices de las instalaciones		V. A. / Impor. T	
Km.	Puntos	Km.	Puntos	Km.	Puntos
<b>1. IMPLANTACIONES</b>					
<b>LÍNEA 400 - ALCÁZAR DE SAN JUAN A CÁDIZ</b> (Tronco: Lora del Río - Sevilla-Santa Justa)					
C. S. SERVICIO					
137.000	0/1	Pasa por Tronco. El Tronco: 0340/10.	137.200	0/1	167.870
SF. SAN BERNARDO					
137.200	0/2	Pasa por Tronco. El Tronco: 0340/10.	138.010	0/3	168.010
<b>LÍNEA 444 - BIFURCACIÓN TAMARGUILLO A LA SALUD</b>					
SF. LA HERRALDA					
0.821	0/2	Pasa por Tronco. El Tronco: 0340/10.	0.910	0/2	374.330
VILANUEVA DE LA SIERRA (C. S. SERVICIO)					
294.330	30	Apaga de vía.	294.420	30	374.420
(En punto de los 0/30 de Anexo del 11-07-10)					



Cuando todo esté en orden, pondremos el vehículo a disposición de circulación, informaremos del servicio a realizar y esperaremos a que se nos entregue la documentación necesaria, incluyendo el BCF (Boletín de Circulación y Frenado), el cual deberá recoger el número y tipo de tren, la longitud del mismo, la masa a remolcar y la masa total, el porcentaje de frenado disponible y el necesario, así como todas aquellas notificaciones que se deban incluir en el mismo y deberá ir firmado por el agente de circulación que lo haya establecido. Seguidamente, si todo esta correcto, firmaremos el documento en el apartado establecido para tal fin y nos dispondremos para iniciar el servicio.



Formulario de Boletín de Circulación y Frenado (BCF) con los siguientes datos:

- Fecha: 24 de octubre de 2012
- Tron: LS09/344
- Estación de origen: LOS PRADOS
- Estación de destino: LOS PRADOS
- Forma autorizada: 464.218
- Estaciones (de la vía): LOS PRADOS
- Clase de prueba: 4
- El agente material autorizado: [Firma]
- El jefe de circulación: [Firma]



Se debe respetar escrupulosamente la norma referente a la permanencia en cabina de personas no autorizadas, impidiendo el acceso a las mismas a todo aquel que no disponga de la autorización establecida al efecto. Asimismo, a quien presente una autorización se le debe solicitar que se identifique debidamente, no permitiendo que se realicen grabaciones o tomen fotos si no están debidamente autorizados.

Si al inicio del servicio o durante la ejecución del mismo debemos realizar algún tipo de maniobras, procuraremos realizarlas estando en la cabina sentido de la marcha y a una velocidad que nos permita detenernos ante cualquier señal de alto o ante un obstáculo que se encuentre en la vía, siendo especialmente prudentes al aproximarnos a una topera o material estacionado.



Durante los trayectos a recorrer, respetaremos las velocidades adecuadas para nuestro tipo de tren y las limitaciones del trayecto por el cual debemos circular, así como las paradas en estaciones o apeaderos que debemos efectuar, teniendo presente que cuando las condiciones de circulación dejan de ser favorables, es decir, dejamos de tener señalización en vía libre y pasamos a recibir otro tipo de indicaciones, debemos adecuar la velocidad del tren a las nuevas circunstancias, siendo conscientes de que, cuando hemos pasado por una señal en anuncio de parada, es previsible que la señal siguiente se encuentre en parada, por lo que deberemos reducir la velocidad del tren lo suficiente como para garantizar la detención del mismo ante dicha señal, sabiendo que en estas condiciones no se gana tiempo, sino que se debe ganar en seguridad.



Estadísticamente, desde el año 2008 se ha reducido el número de rebases en señales de entrada y los que se han producido han sido, en su mayoría, por no adecuar la velocidad del tren a las peculiaridades de la vía y señalización existente en ese momento.

También está demostrado que los rebases en señales de salida no sólo no se han reducido, sino que se mantienen en niveles del año 2006, produciéndose la inmensa mayoría después de que un tren se haya detenido en una estación o apeadero, confirmando los maquinistas afectados que, después de haber efectuado la parada, no habían observado la indicación de la señal de salida antes de iniciar la marcha del tren.



En este sentido, tenemos que hacer especial mención a la utilización de la velocidad prefijada, ya que, como hemos comentado anteriormente, cuando las situaciones son degradadas, el maquinista debe llevar el control absoluto del tren, dado que la utilización de la velocidad prefijada puede impedir la percepción real de riesgo ante las situaciones antes mencionadas, así como ante los imprevistos que se presenten durante la circulación de su tren,

Durante la realización del servicio es fundamental que todas aquellas comunicaciones que debamos efectuar sean claras y concisas, repitiendo los mensajes recibidos para confirmar que la información es correcta y que éstas se realicen siempre que las condiciones de circulación sean favorables, evitando efectuar o atender llamadas en momentos puntuales que puedan comprometer la seguridad de las circulaciones.

Así mismo, tal y como recoge el Reglamento General de Circulación, nos abstendremos de utilizar medios de distracción en el puesto de trabajo y de realizar actividades ajenas a la función encomendada. Es cierto que hoy en día los avances tecnológicos permiten interactuar con la gente en tiempo real, pero también es cierto, que el uso de dichos dispositivos durante el servicio (radios, teléfonos, tablet, etc.), nos pueden abstraer de la realidad y no estar prestando la máxima atención en aquellas situaciones degradadas que puedan conllevar riesgos.



Cuando vayamos a finalizar el servicio, si se produce un relevo al paso, informaremos al maquinista que nos releve del estado del vehículo, así como de cualquier otra información referente al tren.

Si el vehículo debe quedar detenido, lo aseguraremos tal y como establezca el manual, haremos una comprobación visual del exterior del mismo y anotaremos en el libro de reparaciones aquellas deficiencias que hayamos detectado, comunicando al Centro de Gestión el estado en que queda dicho vehículo y si está útil para continuar prestando servicio.

