

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

EXPLOTACION

REGULAMENTACION

# RECOPILACION

DE LAS

DISPOSICIONES RELATIVAS A CIRCULACION  
QUE MAS INTERESAN A LOS MAQUINISTAS,  
FOGONEROS Y AYUDANTES



1962

## IMPORTANTE

Esta recopilación no exime del conocimiento y cumplimiento de todas las demás disposiciones que afectan a los Maquinistas, Fogoneros y Ayudantes, principalmente, del Reglamento General para los Maquinistas, Fogoneros y Ayudantes de tracción a vapor, diesel y eléctrica y Reglamento de Señales.

---

Las limitaciones que haya que aplicar en ciertas líneas, carruajes o trenes se darán a conocer por disposiciones especiales.

# CUADRO DE COMPOSICION Y FRENADO QUE DEBEN LLEVAR LOS TRENES

| Tipo del tren                      | Máximo de ejes | EN FRENAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| T. 50                              | 120            | Todo el tren con freno automático en todos sus carruajes (1), o<br>Una parte del tren con freno automático en todos sus carruajes (1) y otra parte con frenado a mano en la proporción que corresponda, o<br>Todo el tren con frenado a mano en la proporción que corresponda. |
| T. 60<br>T. 70                     | 100            |                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| T. 80<br>T. 90<br>T. 100<br>T. 110 | 80             | Todo el tren con freno automático en todos sus carruajes (1), (2).                                                                                                                                                                                                             |
| T. 120<br>T. 130<br>T. 140         | 40             |                                                                                                                                                                                                                                                                                |

(1) Véanse los artículos 4 y 5.

(2) Esta norma se aplicará provisionalmente y sólo en los casos excepcionales en que el frenado de un tren no se pueda someter a lo dispuesto en la Instrucción General número 10 del 1-4-53 (vase Anejo núm. 3 a dicha Instrucción, página 37 de esta Recopilación).

## INSTRUCCION GENERAL n.º 34

### ENGANCHE Y DESENGANCHE DE MAQUINAS

**ENGANCHE Y DESENGANCHE DE MAQUINAS.**—El enganche de la máquina de cabeza de un tren a su tren, cuando éste se encuentre dispuesto para salir, lo hará el personal de la máquina bajo la responsabilidad del maquinista, utilizando la manija de la máquina.

En la misma forma procederá el personal de la máquina de cola cuando ésta deba ir enganchada.

Si el tren llevase dos máquinas en cabeza, el enganche de la primera a la segunda lo hará el personal de la primera bajo la responsabilidad del maquinista, y el de la segunda al tren el personal de la segunda en la forma que se indica anteriormente.

Estas normas se cumplirán tanto en la estación de origen como en cualquier otra en que las máquinas se separen de su tren.

El enganche en los demás casos, o sea en maniobras, lo hará el personal de Explotación.

El desenganche se hará siempre por los agentes de Explotación, tanto en los trenes como en maniobras.

## INSTRUCCION GENERAL n.º 43

### MATERIAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES

**II MANIOBRAS.**—Los vagones que contengan materias explosivas o inflamables sólo se podrán maniobrar enganchados

11 **EXCEPCIONES.**—Las reglas del artículo anterior tienen las siguientes excepciones:

1.<sup>a</sup> En doble vía todos los trenes entrarán normalmente por la vía general correspondiente. En caso de alcance, los de viajeros y los de mercancías con viajeros serán apartados en vías de andén, y los de mercancías, en las que más convenga al servicio, no interceptando, mientras sea posible, la otra vía general.

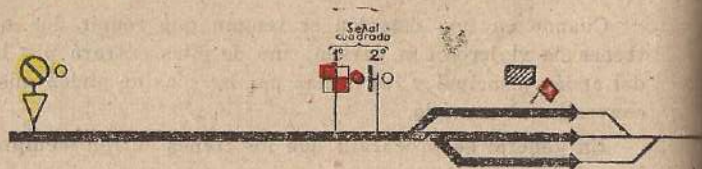
2.<sup>a</sup> En las estaciones con toma de agua los trenes entrarán por la vía en que se encuentre la grúa hidráulica que tengan que utilizar.

3.<sup>a</sup> En las estaciones de empalme los trenes entrarán por las vías que más convenga para realizar mejor el transbordo de viajeros.

4.<sup>a</sup> En las estaciones en que la vía del andén principal es muerta se hará tomar a los trenes que tengan que continuar otra de las vías de andén.

18 **FORMA DE RECIBIR A LOS TRENES EN LAS ESTACIONES QUE TIENEN SEÑAL CUADRADA DE ENTRADA DE DOS INDICACIONES.**—Las estaciones que tienen señal cuadrada de entrada de dos indicaciones recibirán a los trenes en la siguiente forma, en cada uno de los casos que se pueden presentar

3.<sup>o</sup> Para que un tren directo pare accidentalmente en la estación.



— Señal avanzada: en anuncio de parada.

— Señal cuadrada: primero en parada, y cuando el tren haya reducido la velocidad y se aproxime a unos 50 metros de la señal (que será cuando el Maquinista dará por segunda vez el silbido de atención especial . — . — . — ), se abrirá la señal cuadrada para que el tren continúe sin parar, pero con marcha a la vista hasta estacionarse.

— En la estación: señal de parada a mano.

Son paradas accidentales todas las que no figuran en el itinerario del tren, y también las eventuales que constan en el mismo.

19 **FORMA DE RECIBIR A LOS TRENES EN LAS ESTACIONES QUE NO TIENEN SEÑAL DE ENTRADA.**—Las estaciones que no tienen señal de entrada y que como avanzada tienen un disco rojo, recibirán a los trenes en la siguiente forma, en cada uno de los casos que se pueden presentar:

1.<sup>o</sup> Para que el tren pare en la entrada.

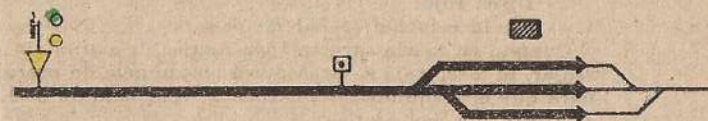


— Disco rojo: cerrado.

— En la primera aguja o cruzamiento de vías: señal de parada a mano presentada por un agente de la estación.

Cuando el tren pueda reanudar la marcha, el agente de la aguja cambiará la señal de parada a mano por la de precaución, y aquél avanzará con marcha a la vista.

2.<sup>o</sup> Para que un tren con parada prescrita pare en la estación.



— Disco rojo: en anuncio de precaución.

**3 NUMERO DE MAQUINAS QUE PUEDEN REMOLCAR A UN TREN.**—Los trenes pueden ser remolcados por una, por dos o por tres máquinas, ya sean eléctricas, térmicas de combustión interna, o de vapor, o bien de una u otra clase, pero se procurará que sean homogéneas, y que la de cola no sea de mayor potencia que la de cabeza, o que las dos de cabeza juntas.

Los Puestos de Mando, con la conformidad previa de la Jefatura de Explotación, podrán disponer las limitaciones a esta regla que aconsejen las circunstancias locales.

**4 TRENES AUTOMOTORES.**—Los trenes automotores eléctricos o térmicos pueden llevar tantos carruajes motores como permita el máximo de composición autorizado, a condición de que el mando de todos ellos lo ejerza un solo Maquinista desde la cabina delantera del primer carruaje. Cuando los mandos de esta cabina se inutilicen se pondrá delante otro carruaje que los lleve útiles, y si esto no fuera posible, el Maquinista irá en la cabina posterior del primer vehículo, o en la más próxima a cabeza, de los carruajes posteriores, pero entonces el tren se considerará como empujado por la máquina para los efectos de velocidad máxima (20 Km./h.; artículo 14 de la Instrucción General 32).

**5 POSICION NORMAL DE LAS MAQUINAS.**—Las máquinas-ténder pueden circular en cualquier posición.

Las máquinas eléctricas y térmicas de combustión interna llevarán la cabina de mando en que vaya el Maquinista, en la parte delantera del vehículo en el sentido de la marcha.

Las máquinas de vapor que no sean máquinas-ténder llevarán la chimenea delante de la cabina del Maquinista, en el sentido de la marcha.

Sólo se admite excepción a las dos reglas anteriores en los siguientes casos:

a) Cuando una máquina tenga que remolcar un tren desde una estación en la que no haya placa giratoria o triángulo para ponerla en posición normal, o regresar desde una de dichas estaciones o desde un punto kilométrico después de terminar un servicio o de dar la doble tracción por cola.

b) En maniobras o en pruebas.

c) En trenes de trabajos.

d) En casos de accidente o de socorro.

En todos estos casos se procurará que las máquinas vayan invertidas cuando circulen solas y no cuando remolquen un tren, y tan pronto como sea posible se colocarán en posición normal.

**6 LUGAR QUE DEBEN OCUPAR LAS MAQUINAS EN EL TREN.**—La máquina titular de un tren, que será la que Tracción designe para remolcarlo hasta el destino o hasta el punto de relevo, irá siempre en cabeza delante del primer carruaje. Sólo se admite excepción a esta regla en los casos de socorro y en maniobras.

Los trenes en doble tracción por cabeza llevarán la máquina auxiliar delante de la titular. Cuando la auxiliar tenga que ir invertida y la titular no, la auxiliar se colocará detrás de la titular si está dotada de los elementos de freno automático y calefacción que el tren necesite, y si no dispone de ellos se colocará delante aun yendo invertida.

Los trenes en doble tracción por cola llevarán la máquina titular en cabeza, y la auxiliar en cola.

Los trenes en triple tracción llevarán dos máquinas en cabeza situadas como en la doble tracción por cabeza, y una en cola.

2 Siempre que un tren o máquina en marcha encuentre en la vía o al lado de ella una persona que haya sido arrollada por otra circulación, efectuará parada y procederá como se indica en este artículo. Únicamente no parará cuando la persona arrollada esté fuera de la vía custodiada por otra persona y ésta no haga señales de parada.

3 Cuando el arrollamiento ocurra en una estación se procederá análogamente que en plena vía, con la sola diferencia de que el encargado de levantar el acta, si hay que apartar el cadáver porque intercepta alguna vía de circulación y no esté presente la Autoridad judicial, será el jefe de estación.

4 En todos los casos en que sobre la vía o al lado de ella se encuentre una persona muerta o herida, incluso aunque no haya sido arrollada por ningún tren, se procederá en la forma prescrita en este artículo.

46 ACTA DE RETIRADA DE CADAVERES.—1 El acta de retirada de cadáveres será levantada únicamente cuando los agentes del ferrocarril tengan que apartar de la vía algún cadáver porque intercepte la circulación.

# ACTA DE LA RETIRADA DE CADAVERES

El que suscribe, D. ...., que desempeña el cargo de ..... en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, y testigos que se expresarán en virtud de lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento criminal (art. 354), y por no hallarse presente la autoridad judicial, hacen constar:

Que al llegar el tren núm. .... al Km. ...., entre las estaciones de ..... y de ..... tuvo que detener su marcha por ..... (causa) .....

Reconocido el lugar del accidente, halló el que suscribe... cadáver... que, por su aspecto exterior, parece... ser de ..... y presenta... lesiones en .....

Como por su posición en la vía, según se indica al margen por medio de una línea cuyo extremo C representa el sitio ocupado por la cabeza y P el que ocupaban los pies, interceptaba... el libre paso de los trenes, ha... sido separado... convenientemente.

De todo lo cual se levanta, a las ..... horas, la presente acta, que firman, con el agente al principio citado, en concepto de testigos, D. .... de ..... años de edad, residente en ..... provincia de ..... calle de ..... núm. .... y D. .... de ..... años de edad, residente en ..... provincia de ..... calle de ..... núm. .... a ..... de ..... de 19.....

El Agente,

El Testigo,

El Testigo,