

RED NACIONAL DE LOS
FERROCARRILES ESPAÑALES

CARTILLA PROFESIONAL
DEL
GUARDAGUJAS

Z-32
921(9)

MADRID. 1966

MF:545

Z-32
921(9)

TITN. 635168

CB. 10010142



D . 2127783602

CARTILLA PROFESIONAL DEL GUARDAGUJAS

- Cumpla rigurosamente las órdenes del Jefe de circulación. Entérese bien de ellas, y en caso de duda, pídale las aclaraciones que necesite. Repita verbalmente al Jefe la orden recibida para garantizarle el acuerdo. Una mala interpretación de estas órdenes puede tener consecuencias desagradables.

AGUJAS Y SEÑALES

- Al tomar el servicio, vea si las agujas y señales funcionan bien.
- Esté provisto siempre de una trompa, un banderín rojo, otro amarillo

y una caja de petardos, y de noche, además, de un farol de señales.

- **No abandone nunca sus agujas ni se duerma estando en servicio. Un pequeño descuido suyo puede tener malas consecuencias.**
- Tenga siempre las agujas bien limpias y engrasadas y en perfecto funcionamiento. Extreme este cuidado cuando nieve o hiele. Cualquier defecto que les encuentre comuníquelo al Jefe de estación, y si su estado no permite el paso de los trenes, haga, además, la señal de parada a toda circulación que se presente.
- Cuide de que las señales a su cargo funcionen perfectamente y de que estén encendidas cuando proceda. Téngalas siempre cerradas, y no las abra más que cuando se lo ordene el Jefe de circulación. Cíerrelas en cuanto el tren haya entrado o sali-

do. Al maniobrarlas, compruebe si quedan en la debida posición, sobre todo al cerrarlas.

- Cuando un tren deba parar en la entrada o entrar con marcha a la vista, no confíe en que las señales estarán cerradas, compruébelo siempre.
- Las agujas estarán siempre dispuestas en la forma más favorable, para evitar accidentes.

CIRCULACION

- Al ir a recibir un tren, sitúese en la aguja con la antelación suficiente a la hora en que vaya a llegar; pero antes entérese bien por el Jefe de circulación de cómo tiene que darle la entrada y en qué vía. Asegúrese de que esta vía se encuentra libre y disponga convenientemente los cambios, cuidando de que sus espa-

dines estén bien unidos al carril; asegure la inmovilidad de sus agujas accionadas con marmita que no estén servidas, sujetando la marmita con una cadena bien tirante, dotada de candado, y entregue la llave al Jefe de estación. Mientras la vía no esté libre y las agujas no estén bien dispuestas, mantenga cerradas las señales de entrada.

- “El agente que sirva una aguja responde de que el espadín acopla perfectamente al carril y de que la orientación es la procedente, debiendo mantener firme la palanca al paso de las circulaciones.”
- Las barreras tienen que estar cerradas cinco minutos antes de la hora en que vaya a llegar un tren.
- En las estaciones de vía única no se puede dar entrada a dos trenes a la vez; mientras uno entra y se esta-

ciona dentro de piquetes, al otro hay que tenerlo detenido en la entrada.

- Si el Jefe le ordena que pare un tren en la entrada, tenga cerradas las señales avanzada y de entrada, y si no hay señal de entrada, tenga la avanzada cerrada y presente usted banderín o luz roja en la primera aguja o cruzamiento.
- Si tiene señal de entrada cuadrada y el Jefe de estación le ordena que el tren se estacione con marcha a la vista, una vez que el Maquinista dé por segunda vez el silbido de atención especial, le abrirá dicha señal para que el tren continúe.
- Si no tiene señal de entrada y el Jefe de estación le ordena que el tren se estacione con marcha a la vista, mantenga la señal avanzada cerrada, y cuando el Maquinista dé

por segunda vez el silbido de atención especial, le cambiará la señal de parada que estará usted presentando en la primera aguja, por la señal de precaución a mano.

- Cuando esté usted recibiendo un tren y tenga hecho un itinerario, no maniobre ninguna aguja hasta tener la seguridad de que el carruaje de cola ha rebasado el último cambio del itinerario a recorrer. Su buen deseo de ganar algún minuto puede ocasionar el descarrilamiento del tren.
- Si cuando esté pasando un tren por su cambio observa que lo tiene mal dispuesto, haga señal de parada al tren, pero no mueva la aguja, porque le haría descarrilar.
- Cuando reciba un tren, compruebe si llega completo, y si no es así, avise inmediatamente al Jefe y haga

señal de parada a todo tren que vaya a salir.

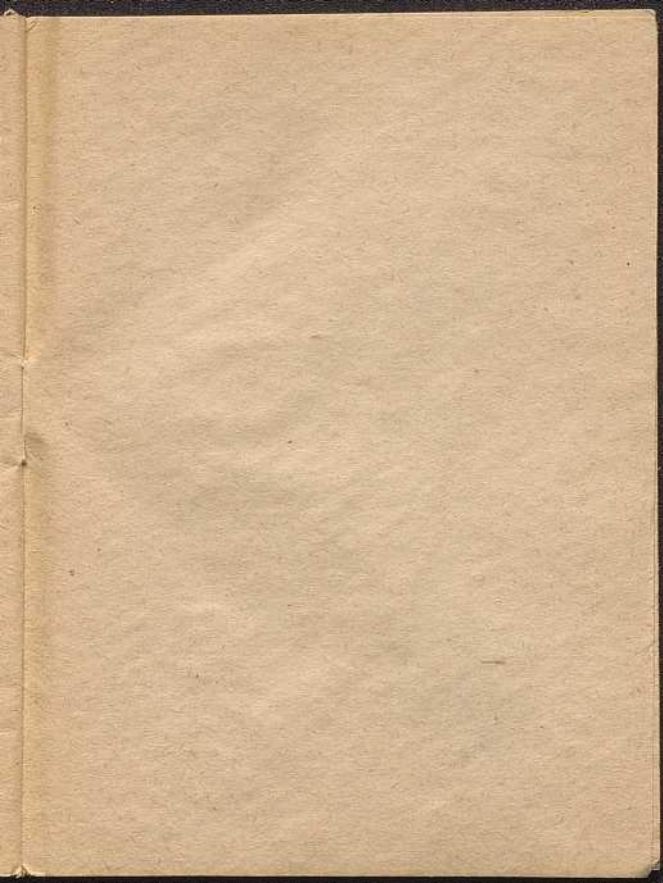
- Cuide siempre, y especialmente cuando amenace tormenta o fuerte viento, de asegurar la inmovilidad del material estacionado, para que no se escape.
- Tenga siempre limpios y en debida posición los calzos fijos, placas gíatorias y demás aparatos que estén a su cargo.

MANIOBRAS

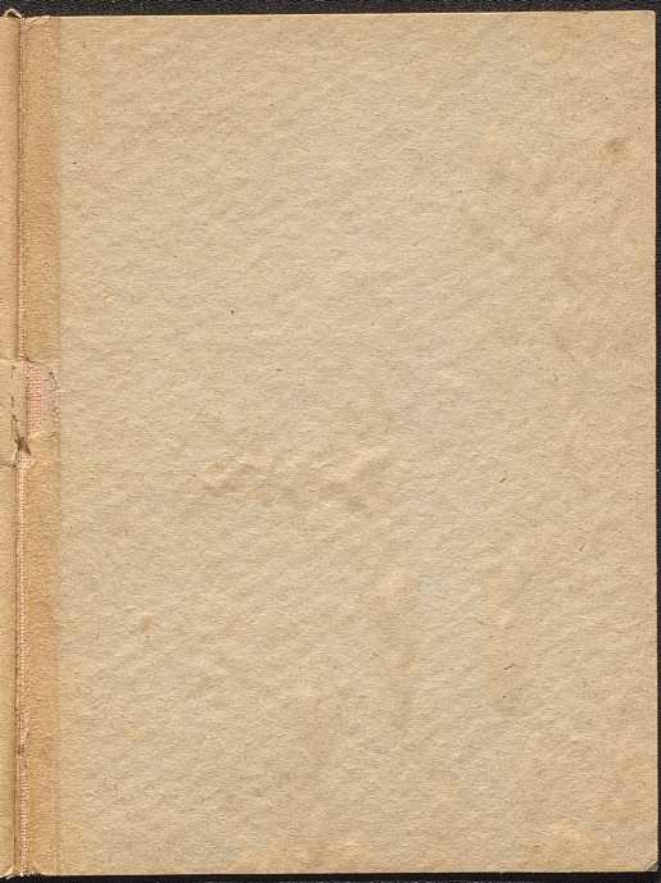
- Las maniobras deben estar suspendidas y apartadas por lo menos cinco minutos antes de la hora en que vaya a llegar un tren donde no hay señal de entrada, y con la antelación suficiente para no retrasarlo, si la tiene. Cuando por causas fortuitas no se puedan apartar con dicha anticipación (por inutilización de la

máquina, descarrilo, etc.) y quede fuera de la zona protegida por la señal o de no haber señal de entrada fuera del primer cambio o cruce, hay que cubrirlas con señales de parada a mano a la distancia reglamentaria. Al hacer maniobras, tome las medidas necesarias para que no se produzcan escapes. No haga lanzamientos en vías de circulación ni en aquellas que tengan salida directa a las mismas. Antes de unir un corte a otro en dichas vías, asegúrese de que el que esté parado tiene los frenos apretados o está calzado de forma que no pueda ponerse en marcha. Use siempre la trompa para ordenar cualquier movimiento.

1966.







MF .545

RENFE
EXPLOTACION
Reglamentación

E. Giménez, S. A.-Madrid