



**Caminhos de Ferro
Portugueses**

GABINETE DE REGULAMENTAÇÃO E SEGURANÇA

RGS II

8.º Aditamento

Distribuição			
Transportes	Circulação	Conservação	Outros
1 a 8 20 a 24 30 a 37 40 a 47	1 a 8 20 a 25	1-2-5 a 9 11-12-15-16 30-31 40	10

Entrada em vigor

15 de Março de 1993

**Reimpressão
de 1995**

8.º Aditamento

ao

Regulamento Geral de Segurança II – Sinais

1. O presente Regulamento tem a finalidade de distribuir as novas folhas 55/56, 71/72 e 91/92 ao RGS II – Sinais, as quais anulam e substituem as de iguais números em vigor.

2. As folhas em apreço são distribuídas devido aos seguintes factos:

- Introdução do ponto 47-A com o sinal fixo auxiliar indicador de passagem de nível com paragem obrigatória de comboios;
- Estabelecimento do ponto regulamentar, respeitante aos sinais fixos auxiliares indicadores de baliza do sistema Convel (pontos 49-1 e 49-2);
- Correção da regra referente à sinalização das unidades motoras de modo a contemplar a sinalização das U.Q.E.;
- Estabelecimento da obrigatoriedade de transmitir aos agentes de condução a colocação de sinais fora de serviço, bem como a sua reposição ao serviço (ponto 87.1).
- Alteração dos Modelos M 110 e M 124 por Modelo 11-102 e 11-103 respectivamente.

3. Em conformidade com o RGS III, deverão fazer-se as seguintes alterações:

nas páginas n.ºs 20, 22 onde se lê modelo M 110 deve ler-se Modelo 11-102 e na página n.º 93 onde se lê modelo M 126 deve ler-se Modelo 11-099.

Lisboa, 4 de Março de 1993

O Director do Gabinete de
Regulamentação e Segurança

Luís Ferreira Alves

VISTO

O Director-Geral de Infraestruturas

Soares Lopes

Documentos anulados e substituídos
7.º Aditamento ao RGS II (Edição provisória) em offset, só distribuído na 2.ª Área de Exploração - Sintra.

47 – Indicador de passagem de nível desguarnecida

Nas passagens de nível onde sejam estabelecidos períodos de desguarnecimento ou, simplesmente, de dispensa de apresen-

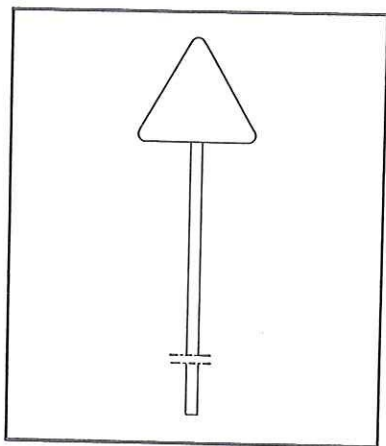


Fig. 50

tação do sinal portátil pela guarda, coexistindo com a circulação dos comboios nas linhas correspondentes (1), são instalados progressivamente sinais fixos de figura constituídos por um alvo triangular de vértice para cima, amovível, com duas faces de cor branca revestidas de material reflector, conjugado com as barreiras ou cancelas de forma a que quando estas se encontrem fechadas naqueles períodos, o sinal se apresente visível para os agentes de condução.

Este sinal, quando na posição de perpendicular à via, indica aos agentes de condução que a passagem de nível se encontra com cancelas ou barreiras fechadas e que é dispensada a apresentação do sinal portátil regulamentar pela respectiva guarda.

47-A – Indicador de passagem de nível com paragem obrigatória dos comboios

As passagens de nível em regime de não guarnecidas e sem automatização eléctrica, são precedidas em ambos os sentidos, à distância adequada, de um sinal fixo auxiliar indicador de passagem de nível com paragem obrigatória dos comboios, constituído por uma tabuleta rectangular com a indicação do ponto quilométrico da P. N., da distância em metros a que se encontra e com a palavra «PARAGEM».

(1) As passagens de nível a dotar com estes sinais são objecto de documento regulamentar.

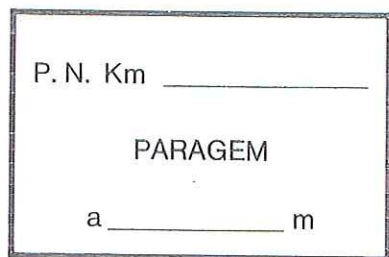


Fig. 50 A

Este sinal indica ao agente de condução a obrigatoriedade de paragem a todos os movimentos, quer de comboios quer de material em manobras antes de atingir a P. N.

48 — Indicador de veículos imobilizados (em reparação)

Os veículos que se encontram em reparação ou sujeitos a revisões por parte dos agentes do material e da manutenção, devem ser sinalizados de forma bem visível por um alvo circular vermelho com faixa diametral branca, revestido de material reflector.

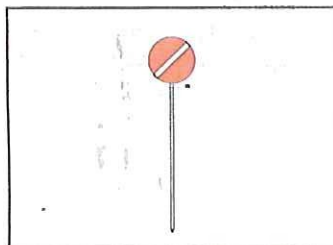


Fig. 51

Estes sinais, que devem ser colocados nas extremidades do veículo, do corte de material ou da composição a proteger, interditam todos os movimentos bem como qualquer acóstagem sobre ele, de modo a garantir a necessária segurança ao pessoal que aí trabalha.

No caso de não ser possível dispor deste tipo de sinais, devem utilizar-se em sua substituição bandeiras vermelhas ou lanternas de luz vermelha quando de noite.

49 — Indicadores de balizas do sistema Convel

Em linhas ou troços de linha equipados com o sistema de controlo automático de velocidade (CONVEL), é necessário sinalizar a presença de balizas de localização ou funções menos frequentes.

Para o efeito, foram criados os sinais fixos auxiliares representados nas figuras 51 A e 51 B definidos respectivamente nos pontos 49.1 e 49.2.

iluminação da linha à frente do comboio, devendo ter uma potência suficiente para iluminar uma extensão de cerca de 200 metros.

Faróis de sinalização: de luz branca, colocados em plano inferior nos painéis de topo da unidade motora (1).

A utilização dos faróis de cauda eléctricos amovíveis durante o dia, em substituição da placa de cauda, deve limitar-se aos comboios cuja marcha se inicia ou termina durante a noite.

64.2 — Todos os faróis dos comboios devem ser acesos desde que começa a escurecer até que seja dia claro. De dia estes faróis devem também ser acesos com a devida antecedência à passagem por túneis com mais de 200 metros de comprimento, nas linhas exploradas em regime de cantonamento automático (2). Os túneis que se encontram nestas condições são os seguintes:

Linha	Designação do túnel	Comprimento m	Pontos quilométricos extremos
Norte	Fátima	650	130,370 a 131,020
Norte	Albergaria	661	147,393 a 148,053
Norte	Serra do Pilar II	229	333,520 a 333,749
Oeste	Rossio	2612	0,194 a 2,806

Além desta disposição, sempre que se verifique uma visibilidade inferior a cerca de 200 metros é obrigatório o acendimento dos faróis que sejam comandados do interior da composição.

(1) Ou nos painéis de topo extremos, se se tratar de automotoras ou de unidades automotoras.

(2) Transitoriamente, em relação aos túneis de Fátima, Albergaria e Serra do Pilar II, dispensa-se o acendimento de faróis de cauda nas composições que os não tenham comandáveis do interior da composição.

65 — Utilização dos sinais de posição e de comboio completo

Quando um comboio ou unidade motora isolada circula nas condições normais e que não seja necessário fazer quaisquer anúncios, os seus sinais são os seguintes:

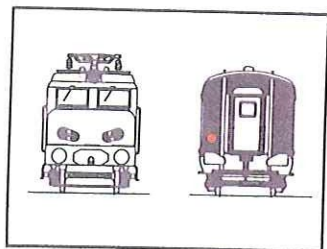


Fig. 60

De dia:

FRENTE — Sem sinais.

CAUDA — Placa de cauda (ou farol de cauda eléctrico amovível apagado), no painel traseiro do último veículo.

As unidades automotoras dotadas com engatagem automática (UTE, UQE, UDD, UTD, TALGO, etc.), eventualmente outras automotoras indicadas em documento regulamentar, as dresinas, ou veículos «rail-route» e outros veículos especiais para trabalhos na via podem circular de dia sem placa de cauda desde que levem acesos os faróis de cauda fixos do painel traseiro do último veículo, e só os deste.

Em cantonamento automático e em CTC, dispensa-se o acendimento dos faróis de cauda dos veículos indicados.

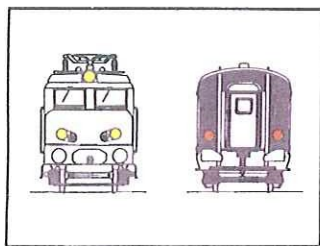


Fig. 61

De noite:

FRENTE: — Farol de iluminação de luz branca na parte superior da frente da unidade motora e, no caso de os possuir, dois faróis de sinalização de luz branca na parte inferior ou, se a unidade motora não possuir farol de iluminação na parte superior, dois faróis de iluminação de luz branca na parte inferior caso das (UQE).

CAUDA — Dois faróis de cauda, no painel traseiro do último veículo (1).

No caso de unidade motora isolada, os faróis de cauda poderão estar colocados indistintamente na parte superior ou inferior dos painéis de topo da unidade motora. Quando da prestação de dupla tracção pela cauda, a sinalização de cauda da unidade motora auxiliar é a referida neste artigo.

(1) Numa fase transitória poderão circular apenas com um farol de cauda.

apagados de noite; se isto não for possível devem ser desmontados os alvos.

Os sinais mantidos fora de serviço, nas condições mencionadas, deverão ser levados ao conhecimento dos agentes de condução através de documento regulamentar (1). Observadas estas prescrições os agentes de condução deverão considerá-los inexistentes.

Se voltarem a ser repostos ao serviço também desse facto é obrigatório dar conhecimento aos agentes de condução.

- 87.2 — Quando da realização de ensaios, os focos podem manter-se acesos desde que sejam cobertos de modo a não serem visíveis pelos agentes de condução. Se os ensaios exigirem os focos descobertos, só se devem realizar se os agentes de condução tiverem sido avisados do facto através de documento regulamentar.

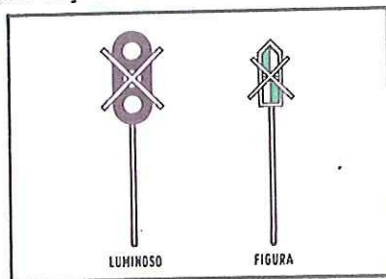


Fig. 66

- 87.3 — Sempre que um agente de condução encontrar no seu percurso algum sinal:

- a) — com a «cruz de Santo André» mas com os focos acesos, quando do tipo luminoso ou com aspecto que não seja o menos restritivo ou apagado quando do tipo de figura, **deverá considerá-lo como apresentando o aspecto mais restritivo e comunicar por escrito essa irregularidade.**

Exceptuam-se destas disposições os casos de ensaios e de suspensão imprevista de cantonamento automático por avaria de sinalização em que o agente de condução é previamente avisado.

- b) — Reposto ao serviço e do facto não tenha conhecimento, deverá considerar o aspecto que o mesmo apresenta e comunicar por escrito a irregularidade.

(1) Ordem de Serviço, Anexo de Sinalização ou modelo de Avisos de Circulação.

88 — **Ultrapassagem de sinais com indicação de paragem absoluta**

Quando um sinal principal não possa apresentar, por avaria ou outro motivo, o aspecto de «paragem permissiva» correspondente aos focos vermelho e branco fixos ou qualquer outro menos restritivo, compete ao chefe da estação de que o sinal depende, autorizar a sua ultrapassagem por despacho, depois de verificar cuidadosamente as condições de segurança do caminho a percorrer pelo comboio.

No caso do sinal principal dispor de foco azul fixo, a autorização será dada por acendimento deste foco nas condições do artigo 16 do presente Regulamento.

Quando o despacho for entregue pelo próprio, o chefe da estação estabelecerá o respectivo modelo 11-102 a fornecer ao agente de condução.

Se o despacho for transmitido telefonicamente, o chefe registará os seus termos no livro de registos da estação e o condutor do comboio em modelo 11-102, a entregar ao agente de condução.

Quando se tratar de uma estação em situação de desguarnecimento, o respectivo modelo 11-102 será fornecido pelo condutor depois de este ter verificado cuidadosamente o caminho a percorrer pelo comboio no interior da estação.

Neste caso, o regime de «marcha à vista» será cumprido:

- até ao sinal seguinte, quando em cantonamento automático ou interpostos.
- até ao sinal de saída, se houver, ou até a cauda do comboio libertar a última agulha da estação, quando em cantonamento telefónico.

Nas estações de linhas onde se encontre em vigor o regime de CTC, o chefe do comboio deve entrar em contacto com o dirigente único que decidirá sobre as condições de prosseguimento do comboio, se a ultrapassagem for autorizada por aquele agente, o chefe do comboio procederá de forma idêntica à descrita para o condutor quanto ao fornecimento do respectivo modelo.

Quando se tratar de um sinal de barragem que por avaria apresente em permanência o aspecto correspondente a paragem absoluta, a autorização da sua ultrapassagem é dada através do respectivo modelo 11-102 à semelhança dos sinais principais.

89 — **Utilização dos sinais de manobra para a saída dos comboios**

Quando um sinal principal de saída (interior ou não) não possa ser aberto por avaria ou outro motivo, e se encontrar associado a um sinal de manobras, ou se não existir aquele sinal, a partida dos comboios pode ser autorizada como aspecto correspondente a «**autorização de manobras**», mediante o fornecimento do modelo 11-103 ao agente de condução pelo chefe da estação.

O agente de condução regulará a sua marcha de modo a cumprir com o regime de «marcha à vista» nas condições indicadas no modelo, isto é até o sinal seguinte de cantonamento, se houver, ou até a cauda do comboio libertar a última agulha do cruzamento.

90 — **Sinais de figura indevidamente abertos por avaria ou outro motivo**

90.1 — Quando um sinal principal ou avançado, de figura, estiver avariado na posição de aberto, todas as vezes que