

DOPRAVNÍ PROVOZ

Soubor pomůcek pro provoz na kolejišti sekce N-scale

**Pomůcky vychází z předpisů ČSD D1, D2 a D3 zjednodušených
pro provoz na modulovém kolejišti v epoše IIIc-IVb (1965-1985).**

Datum aktualizace: 1. ledna 2014

Obsah:

1. **Základní pojmy**
2. **Druhy vlaků, GVD, SJŘ**
 - 2.1. Druhy vlaků a jejich pořadí podle důležitosti
 - 2.2. Grafikon vlakové dopravy (GVD)
 - 2.3. Sešitový jízdní řád (SJŘ)
3. **Návěstidla**
 - 3.1. Návěsti hlavních návěstidel a předvěstí
 - 3.2. Traťová návěstidla
 - 3.3. Zastávky, námezník
4. **Provoz dle D2**
 - 4.1. Vzájemná komunikace účastníků dopravního provozu, obsazení dopraven
 - 4.2. Telefonické dorozumívání – jednokolejný provoz
 - 4.3. Telefonické dorozumívání – dvoukolejný provoz
 - 4.4. Výprava vlaků a odjezd
 - 4.5. Vjezdy vlaků do stanic
 - 4.6. Dálková obsluha provozu (DOP)
5. **Provoz dle D3**
 - 5.1. Základní ustanovení
 - 5.2. Křížování vlaků
6. **Posun**
 - 6.1. Organizace posunu
 - 6.2. Jízda posunu
 - 6.3. Návěsti seřadovacích návěstidel
 - 6.4. Posun na dvoukolejných tratích
 - 6.5. Posun v dopravních D3
7. **Provoz vozidel**
 - 7.1. Modely vozidel
 - 7.2. Hnací vozidla
 - 7.3. Osobní vlaky
 - 7.4. Hlášení závad vozidel a jejich náhrady
 - 7.5. Osobní vozy

1. Základní pojmy

Stanice – Místo na trati s kolejovým rozvětvením ohraničené vjezdovými návěstidly nebo lichoběžníkovou tabulkou.

Obsazená stanice – Stanice obsazená výpravčím nebo dirigujícím dispečerem, případně navíc staniční obsluhou.

Dirigovaná stanice – Stanice neobsazená.

Dirigovaný úsek tratě – Úsek tratě s jednou nebo více dirigovanými stanicemi.

Odbočka – Místo na trati, které umožňuje jízdu vlaků na jednotlivé tratě. Může být obsazena nebo obsluhována dálkově.

Dálková obsluha – Obsluha několika stanic, případně odboček, jedním výpravčím.

Nakládkové místo na trati – Místo na trati s kolejovým rozvětvením sloužící pouze k nakládce a vykládce vozů.

Vlečka – Neveřejná trať vycházející ze stanice nebo odbočující z traťové koleje sloužící k přepravě vozů do a z podniku, kterému patří.

Zastávka – Místo na trati vybavené jen pro výstup a nástup cestujících, je označeno návěstmi.

Výpravčí – Osoba organizující jízdy vlaků a posun ve své stanici.

Dirigující dispečer – Osoba organizující jízdy vlaků a posun ve své stanici, a navíc totéž na celém dirigovaném úseku trati, která je mu přidělena.

Staniční obsluha – Osoba přidělená k výpravčímu při velkém objemu práce ve stanici.

Strojvedoucí – Osoba řídící vlak.

Vlak – Souprava vozidel jedoucí po trati podle jízdního řádu.

Nejvyšší povolená rychlost – Je rychlost omezena traťovou rychlostí, stanovenou rychlostí vlaku dle GVD, návěstidly a nejvyšší konstrukční rychlostí hnacího vozidla a **vozů**.

Posun – Jízda vozidel v obvodu stanice, případně jízda na nakládkové místo na trati.

Zabezpečovací zařízení – Zařízení, které umožňuje ovládání stanic, odboček a nebo nakládkových míst na trati a částečně nebo úplně zajišťuje bezpečnost provozu.

Místní ustanovení – Samostatné zpracování odchylné organizace provozu neobsažené v této rukověti.

Návěstidlo – Zařízení, které svým významem nebo návěstí upravuje způsob jízdy vlaku.

Hlavní návěstidla – Návěstidla ve stanicích a na odbočkách, které platí pro vlaky, případně i pro posun. Mohou být světelná nebo mechanická. Zakazují nebo dovolují jízdu vlaků. Mohou i omezovat maximální povolenou rychlost vlaku.

Příklady označení návěstidel, štítky a nátěry stožárů:



Předvěst – Upozorňuje na návěst, která bude následovat.

Seřaďovací návěstidlo – Platí pouze pro posun. Zakazuje nebo povoluje posun. Neplatí pro jízdy vlaků.

GVD – Grafikon vlakové dopravy je grafickým znázorněním všech jízdních řádů pravidelných vlaků na dané trati.

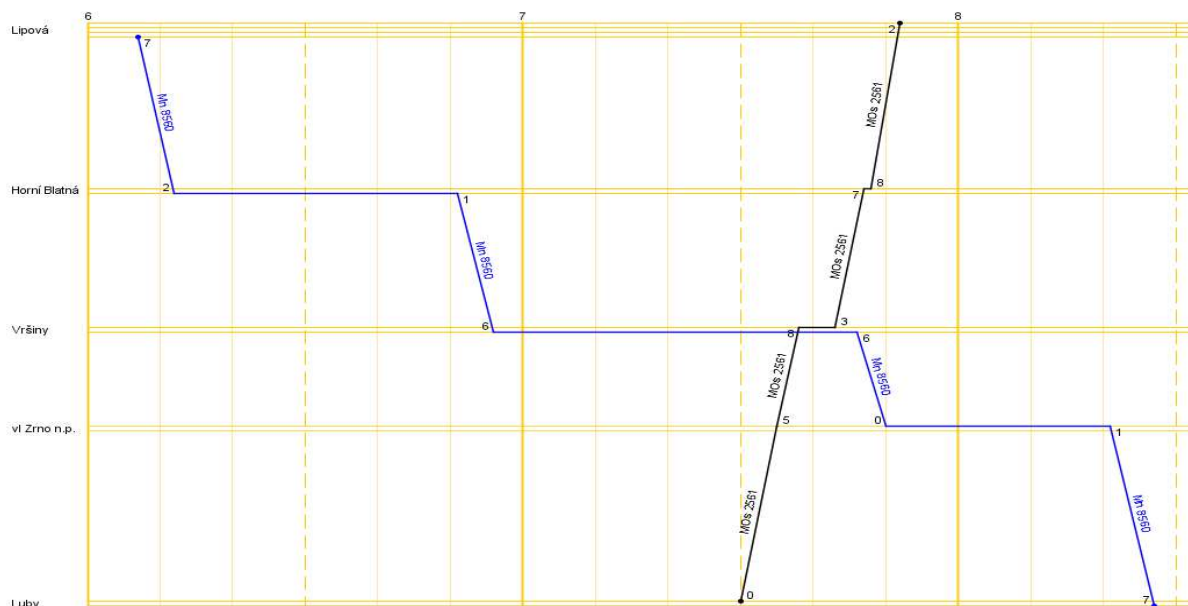
2. Druhy vlaků, GVD, SJŘ

2.1. Druhy vlaků a jejich pořadí podle důležitosti

- Pom** – Nutné pomocné vlaky k odstranění překážek v provozu
Ex – Mezistátní a vnitrostátní expresní vlaky
R – Mezistátní a vnitrostátní rychlíky
Sp – Mezistátní spěšné vlaky
Nex – Mezistátní nákladní expresní vlaky a vnitrostátní nákl. expresní vlaky vezoucí poštu
Sp – Vnitrostátní spěšné vlaky
Os – Mezistátní a vnitrostátní osobní vlaky
Sv – Soupravové vlaky
Nex – Vnitrostátní nákladní expresní vlaky
Rn – Rychlé nákladní vlaky
Sn – Spěšné nákladní vlaky
Vn – Vyrovnávkové nákladní vlaky
Pn – Průběžné nákladní vlaky
Mn – Manipulační nákladní vlaky
Pv – Přestavovací nákladní vlaky
Vleč – Vlečkové nákladní vlaky
Služ – Služební vlaky
Lv – Lokomotivní vlaky

Dále existují tzv. **následy** kmenových vlaků. Tyto vlaky zavádí dispečer (koordinátor provozu) v případě potřeby jízdy vlaku navíc, než je obsaženo v GVD.

2.2. Grafikon vlakové dopravy (GVD)



Každá trať musí mít nakreslený GVD. Jedná se o grafické znázornění jízdy vlaku po trase v čase.

2.3. Sešitový jízdní řád (SJŘ)

Sešitové jízdní řády jsou výpisem jednotlivých vlaků z GVD včetně doplňkových informací.

Sešitový jízdní řád obsahuje:

- Hlavičku, kde je druh vlaku, číslo vlaku, případný název a trasa vlaku, plánovaná řada hnacího vozidla, normu délky a u nákladních vlaků i normu zátěže dle třídy sklonu.
- Tabulku jízdního řádu s jednotlivými sloupci viz níže:

Druh, číslo, název vlaku	MEx 7 Vindobona							
Trasa vlaku	Berlin — Pecka — Staré Splavy — Wien							
Plánovaná řada hnacího vozidla	Motorový vůz DR VT18.16.							
Norma délky vlaku	Normativ délky: 64 náprav							
Sloupce	1	2	3	4	5	6	7	8
	Pecka	0				6 29	80	
	Filipkov	0	4	6 33	0 ^s	33 ^s		
	Staré Splavy		3	6 36 ^s				
	Úhrnem . . .	7	+		0 ^s	= 7 ^s min.		

MOs 2561

Motorový vůz M152.0.
Normativ délky: 3 náprav

Vlak křižuje ve stanici Vršiny s vlakem 8560, jako vlak druhý a vjíždí na kolej č. 1.

1	2	2a	3	4	5	6	7	8	9
Luby		1				7 30	40	II	
vl Zrno n.p.		TK	5		0	35			
Vršiny	Δ	1	3	7 38	5	43	60		Mn 8560
Horní Blatná	*	1	4	47	1	48			
Lipová ⊙	0		4	7 52					
Úhrnem . . .		16	+	6	= 22 min.				

* = Ohlašovací povinnost zrušena.
O = pravidelný vjezd na obsazenou kolej

Mn 8560

Lok. T435.0. Norma zatížení: Lipová - Horní Blatná 520 tun
Horní Blatná - Vršiny 290 tun
Vršiny - Luby 250 tun






Norma zatížení dle třídy sklonu
(Pouze u nákladních vlaků)

Vlak přijíždí do stanice Vršiny jako první, na kolej č. 2, manipuluje a připravuje vlakovou cestu pro vlak 2561, kterému dovolí vjezd do stanice.

1	2	2a	3	4	5	6	7	8	9
Lipová ⊙	0					6 07	50	II	
Horní Blatná		3	5	6 12	39	51		IV	
Vršiny		2	5	56	50	7 46	40	II	MOs 2561
vl Zrno n.p.		TK	4	7 50	31	8 21		VI	
Luby	Δ*	2	6	8 27					
Úhrnem . . .		20	+	120	= 2 hod. 20 min.				

Δ = pravidelný vjezd na kusou kolej
* = Po dojezdu manipuluje.

Sloupce v tabulce:

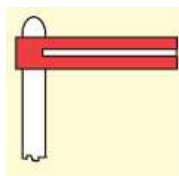
- 1) Dopravny a stanoviště
 - bez označení – stanice či dopravna
 - **vl** – vlečka
 - **z** – zastávka
 - **zn** – zastávka s nákladištěm
 - **n** – nákladiště
 -  – dirigující stanice obsazená dirigujícím dispečerem
- 2) Zvláštní opatření (může nastat kombinace uvedených)
 -  – stanice se světelnými návěstidly (rychlostní návěstní soustavou)
 -  – vlak křižuje v dopravně D3 a je druhý, čeká na povolení k vjezdu
 -  – pravidelný vjezd na obsazenou kolej
 -  – pravidelný vjezd na kusou kolej
 - • – ostatní poznámky významné pro jízdu vlaku v dané dopravně, stanovišti
- 2a) Číslo stanovené koleje (pouze na tratích D3)
- 3) Pravidelná jízdní doba v minutách
- 4) Čas příjezdu (pokud není uveden, vlak projíždí)
- 5) Délka pobytu v minutách
- 6) Čas odjezdu
- 7) Stanovená rychlost
- 8) Třída sklonu tratě
- 9) Stihne vlak číslo (pouze na tratích D3 při křižování nebo předjíždění vlaků)

3. Návěstidla

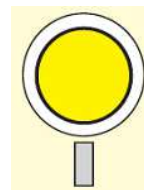
3.1. Návěsti hlavních návěstidel a předvěstí

Světelné návěstidlo, svět. předvěst *Mechanické návěstidlo* *Mechanická předvěst*

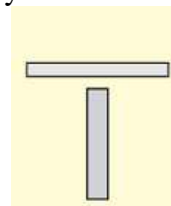
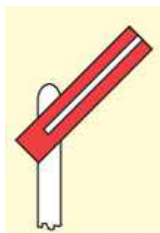
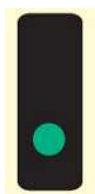
Návěst **Stůj** – Vlak nesmí jet za návěstidlo s návěstí stůj!



Návěst **Výstraha** – Strojvedoucí musí očekávat na následujícím návěstidle návěst **Stůj**!



Návěst **Volno** – Strojvedoucí může jet od tohoto návěstidla nejvyšší povolenou rychlostí.



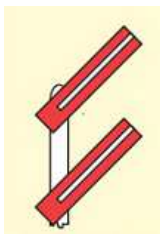
Návěst **Očekávejte rychlost 40 km/h** – Strojvedoucí musí očekávat na následujícím návěstidle návěst **Rychlost 40 km/h**. (*Pomalou kmitající žluté světlo.*)



Návěst **Očekávejte rychlost 60 km/h** – Strojvedoucí musí očekávat na následujícím návěstidle návěst **Rychlost 60 km/h**. (*Rychle kmitající žluté světlo.*)



Návěst **Rychlost 40 km/h a výstraha, Vjezd odbočkou** (u mechanických návěstidel) - Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 40 km/h a na následujícím návěstidle musí očekávat návěst **Stůj**.



Návěst **Rychlost 40 km/h, potom 40 km/h** - Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 40 km/h a na následujícím návěstidle musí očekávat návěst **Rychlost 40 km/h**.



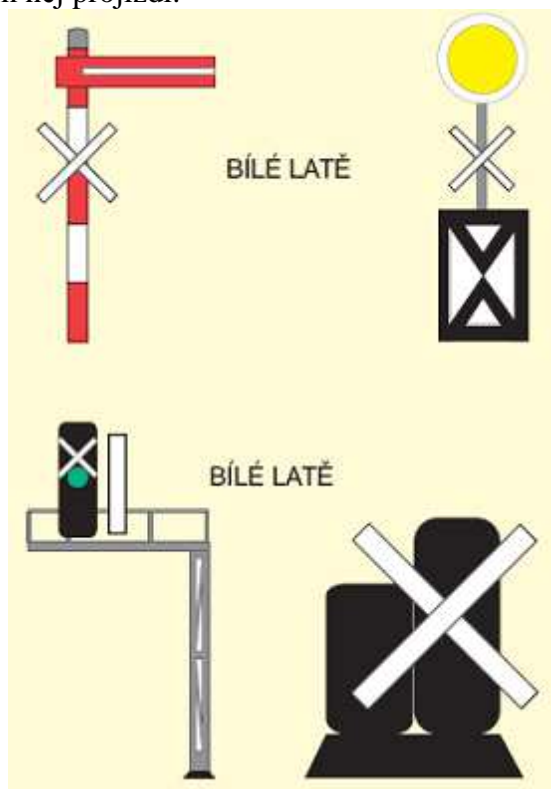
Návěst **Rychlost 40 km/h, potom Volno** - Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 40 km/h dokud konec vlaku nemine poslední pojížděnou výhybku. Poté může jet vlak nejvyšší povolenou rychlostí.



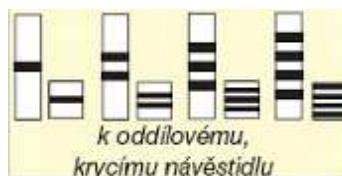
Návěst **Rychlost 60 km/h** – Strojvedoucí nesmí od tohoto návěstidla překročit rychlost 60 km/h. Ostatní kombinace s touto návěstí jsou shodné s návěstí **Rychlost 40 km/h**.



Neplatné návěstidlo se označuje křížem bílé barvy, umístěným na stožáru nebo návěstní desce. Strojvedoucí kolem něj projíždí.



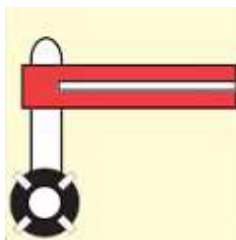
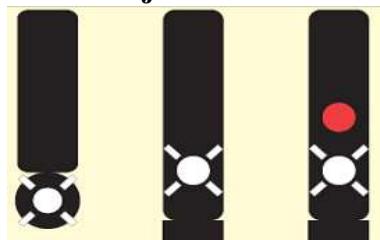
Vlak se blíží k předvěsti – Návěstidla upozorňující strojvedoucího na umístění samostatné předvěsti.



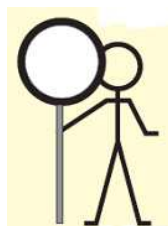
Tabulka s křížem – Nahrazuje předvěst před vjezdovým návěstidlem. Strojvedoucí musí na dalším návěstidle očekávat návěst **Stůj!**



Přivolávací návěst – Strojvedoucí musí jet opatrně, s pohotovostí ihned zastavit před vozidly (kolej před ním může být obsazená jinými vozidly) a musí očekávat na dalším návěstidle návěst **Stůj**.



Ruční přivolávací návěst – Strojvedoucí musí jet opatrně, s pohotovostí ihned zastavit před vozidly (kolej před ním může být obsazená jinými vozidly) a musí očekávat na dalším návěstidle návěst **Stůj**.



3.2. Traťová návěstidla

Rychlost vlaku vzhledem k parametrům a stavu tratě upravují **Rychlostníky** a **Pomalé jízdy**. **Předvěstníky** se umísťují před **Rychlostníky**.

Předvěstníky a **Rychlostníky** vyjadřují trvalé omezení rychlosti a platí pro všechny vlaky.

Předvěstník



Rychlostník



Předvěstník a **Rychlostník „3“** platí pro vlaky, ve kterých jsou šestinápravové lokomotivy nové trakce a parní lokomotivy, které mají pět a více hnacích náprav (např. řady 524, 534, 555, 556, 623 a 636).



Pomalů pro nákladní vlaky platí pouze pro nákladní vlaky.

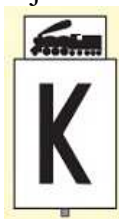


Pomalá jízda se umísťuje na poškozené nebo opravované části trati. Oznamuje dočasné omezení rychlosti.

Tabule „Z“ označuje začátek pomalé jízdy a umísťuje se na sloupek vpravo od koleje.



Tabule „K“ označuje konec úseku pomalé jízdy. Umísťuje se na zadní stranu **Tabule „Z“** pro opačný směr jízdy. Je tedy vlevo od koleje.



Předvěstníky předvěstí strojvedoucímu následující rychlostník v hodnotě desítek km/h rychlosti. 1/2 předvěstí rychlost 5 km/h. Snížení rychlosti o méně než 10 km/h se nepředvěstí, stejně jako zvýšení rychlosti.



Jakýkoliv Rychlostník nebo Tabule „K“ doplněná symbolem lokomotivy znamená, že strojvedoucí může zvyšovat rychlost, jakmile čelo vlaku mine tuto návěst. V ostatních případech může začít zvyšovat rychlost, až když celý vlak mine návěst.

3.3. Zastávky, námezník

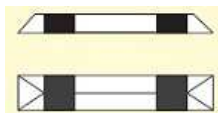
Návěst **Vlak se blíží k zastávce** upozorňuje strojvedoucího na umístění zastávky.



Návěst **Konec nástupiště** upozorňuje strojvedoucího na hranici nástupiště. Vlak, který je delší než délka nástupiště, zastavuje prvním vozem nebo alespoň prvními dveřmi v prostoru nástupiště.



Návěst **Námezník** – Označuje místo mezi sousedními kolejemi, za které nesmí přesahovat směrem k výhybce vozidla ani na jedné z kolejí, aby byl dodržen bezpečný průjezd po sousední koleji.



4. Provoz dle D2

4.1. Vzájemná komunikace účastníků dopravního provozu, obsazení dopraven

Veškerá komunikace mezi účastníky provozu musí být jasná a srozumitelná.

U všech ústně předávaných návěstí musí být patrné pro koho platí, a ten, komu jsou určeny, musí potvrdit jejich přijetí.

Obsluhy obsazených dopraven se bezdůvodně a svévolně nevzdalují ze svých stanovišť. Pokud je vzdálení nezbytné, upozorní obsluha koordinátora provozu a ten vše dále řeší operativně.

4.2. Telefonické dorozumívání – jednokolejný provoz

Jízda všech vlaků se zabezpečuje telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou mezi výpravčími.

Následný nebo protisměrný vlak lze nabízet a přijímat, až když byla dána nebo došla odhláška za předchozím vlakem a celá trať je volná.

Nabídka – *Přijmete vlak 84886 z Podolí včas (v 6.56)?*

Přijetí – *Ano, přijímám vlak 84886 z Podolí včas (v 6.56).*

Odhláška – *Vlak 84886 v Pecce.*

Tato znění jsou jen doporučená, důležitá je srozumitelnost a pochopitelnost hlášení!

Výpravčí si pro upamatování poznamenávají **nabídky, přijetí a odhlášky** do seznamu vlaků, který je vytištěn pro každou dopravnu zvlášť.

Výpravčí má právo odmítnout jízdu vlaku do své stanice z objektivních důvodů (obsazené koleje, možnost vzniku zpoždění jiného důležitějšího vlaku atd.).

4.3. Telefonické dorozumívání – dvoukolejný provoz

Pravostranný provoz – Vlaky jezdí ze stanic vždy vpravo.

Koleje ze stanice - pravá - **správná**

- levá - **nesprávná**

Vjezdová návěstidla – pokud nemá **nesprávná** kolej své vjezdové návěstidlo, strojvedoucí zastaví v úrovni vjezdového návěstidla **správné** koleje. Výpravčí dovolí vjezd vlaku z **nesprávné** koleje ruční přivolávací návěstí (**RPN**) tak srozumitelně, aby nedošlo k pochybení strojvedoucích.

Jízda všech vlaků po **správné** koleji se zabezpečuje jen ohlášením odjezdu vlaku a odhláškou mezi výpravčími.

Ohlásit odjezd následného vlaku lze, až když došla odhláška za předchozím vlakem a celá trať je volná.

Ohlášení odjezdu – Vlak 84886 z Městce včas (v 6.56).

Odhláška – Vlak 84886 v Kristiánově.

Výpravčí si pro upamatování poznamenávají **ohlášení odjezdu** a **odhlášky** do seznamu vlaků, který je vytištěn pro každou dopravnu zvlášť.

Jízda všech vlaků po **nesprávné** koleji se zabezpečuje telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou mezi výpravčími, doplněnou o informaci o jízdě po nesprávné koleji.

Následný nebo protisměrný vlak lze nabízet, přijímat nebo ohlásit odjezd až když byla dána nebo došla odhláška za předchozím vlakem a celá trať je volná.

Nabídka – *Přijmete po nesprávné koleji vlak 84886 z Městce včas (v 6.56)?*

Přijetí – *Ano, přijímám po nesprávné koleji vlak 84886 z Městce včas (v 6.56).*

Odhláška – Vlak 84886 v Kristiánově.

Výpravčí si pro upamatování poznamenávají **nabídky**, **přijetí** a **odhlášky** do seznamu vlaků, který je vytištěn pro každou dopravnu zvlášť.

Navíc si udělají poznámku u vlaku, který jede po nesprávné koleji.



4.4. Výprava vlaků a odjezd

V obsazených stanicích, kde má každá dopravní kolej své odjezdové návěstidlo, vypravuje výpravčí jen osobní vlaky pravidelně zastavující. Ostatní vlaky se řídí návěstmi odjezdových návěstidel.

Ve stanicích, kde je u více kolejí jen jedno odjezdové návěstidlo, jedná se o **skupinové návěstidlo** a všechny vlaky vypravuje výpravčí.

Strojvedoucí rozjíždí vlak plynule s ohledem na omezení rychlosti stanovené návěstidly.

Zvyšovat rychlost na traťovou rychlost může, až když poslední vozidlo vlaku opustí poslední výhybku stanice.

Návěst **Odjezd**



4.5. Vjezdy vlaků do stanic

Vjezd vlaku je povolen:

- Vjezdovým návěstidlem s návěstí dovolující jízdu.
- Přivolávací návěstí na vjezdovém návěstidle nebo ruční přivolávací návěstí.
- Ústním souhlasem výpravčího obsazené stanice.

Pravidelně zastavující osobní vlaky zastavují u nástupiště.

Ostatní krátké vlaky zastavují lokomotivou u výpravní budovy.

Dlouhé vlaky tak, aby umožnily provoz po sousedních kolejích – musí uvolnit zadní námezník. Vlaky delší než dopravní kolej zastavují čelem u odjezdového návěstidla (případně námezníku) tak, že konec vlaku přesahuje za zadní námezník. Obsluha stanice určí strojvedoucímu další postup (např. rozdělení vlaku).

Při křížování dvou vlaků osobní dopravy, musí být upraven vjezd vlaků tak, aby vlak vjíždějící jako první zastavil na koleji bližší k výpravní budově.

4.6. Dálková obsluha provozu (DOP)

Výpravčí DOP obsluhuje daný úsek dálkově.

Vlaky nabízí sousedním výpravčím až z posledních dálkově řízených dopraven.

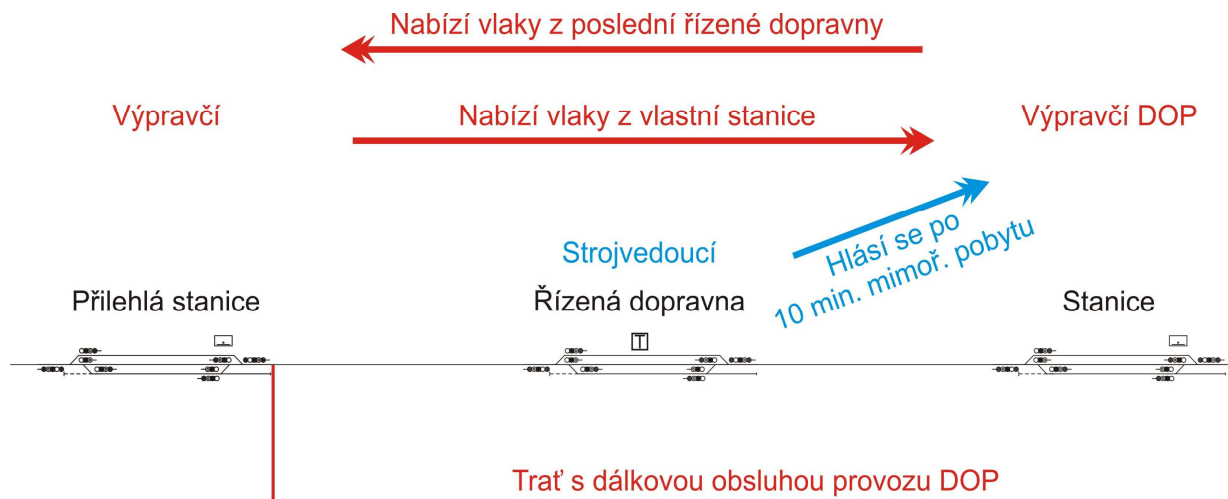
Všechny vlaky, včetně osobní dopravy, jsou vypravovány odjezdovými návěstidly.

Strojvedoucí se hlásí telefonicky výpravčímu DOP při každém mimořádném pobytu v dopravně delším jak 10 minut.

Posun řídí výpravčí vždy po telefonické domluvě se strojvedoucím:

- 1) Dálkově – Pokud má dopravna seřaďovací návěstidla.
- 2) Místně – Pokud nemá dopravna seřaďovací návěstidla. Tehdy předá stanici strojvedoucímu na místní obsluhu. Toto předání musí být vždy smluveno na určitou dobu (např. od 12:24 do 12:53).

Pro každý případ DOP se musí vytvořit Prováděcí nařízení, které řeší podrobnosti.



5. Provoz dle D3

5.1. Základní ustanovení

Dirigující dispečer – Sídlí v dirigující stanici a řídí provoz na dirigované trati. Ohlašuje výpravčímu přilehlé stanice odjezdy vlaků z poslední dirigované dopravy. Čeká na hlášení strojvedoucích (tzn. že **nelze volat strojvedoucím do dirigovaných dopraven!!!** Lze je však pozdržet u telefonu poté, kdy se sami ohlásí.)

Výpravčí – Sídlí v přilehlé stanici. Ohlašuje odjezdy vlaků dirigujícímu dispečerovi z vlastní stanice.

Strojvedoucí – Ohlašuje příjezd do dirigovaných dopraven dirigujícímu dispečerovi a žádá ho o souhlas k odjezdu z dirigované dopravy, pokud toto není zrušeno SJŘ nebo přímo dispečerem. Žádá také o svolení k posunu v dirigované dopravě.

Lichoběžníková tabulka – V dirigovaných stanicích nahrazuje vjezdová návěstidla pro vjezd do dopravy.



5.2. Křižování vlaků

Vždy musí být stanoveno, který je **první** a který je **druhý**.

To je stanoveno:

a) **SJŘ** – Znak lichoběžníkové tabulky ve sloupci č. 2.

b) **Dirigujícím dispečerem** nebo prostřednictvím **výpravčího** přílehlé žst.

První vlak. Strojvedoucí:

- Vjede do dopravny.
- Ohlásí se dirigujícímu dispečerovi.
- Přestaví výhybky pro vjezd i odjezd druhého vlaku.
- Dá pokyn strojvedoucímu druhého vlaku k vjezdu do dopravny.
- Po odjezdu druhého vlaku přestaví výhybky do základní polohy.
- Požádá dirigujícího dispečera o souhlas k další jízdě.
- Odjede a přestaví výhybky do základní polohy i po svém odjezdu (pokud je to nutné).

Druhý vlak. Strojvedoucí:

- Zastaví u lichoběžníkové tabulky a čeká na pokyn strojvedoucího prvního vlaku k vjezdu do dopravny.
- Po vjezdu se ohlásí dirigujícímu dispečerovi a požádá ho o souhlas k další jízdě.
- Odjede.

Pokud je první vlak opožděn, druhý vlak NESMÍ vjet do stanice! Vždy vyčká příjezdu prvního vlaku.

6. Posun

6.1. Organizace posunu

Jízdy vlaků mají přednost před posunem. Posun by měl být prováděn tak, aby nedocházelo k narušování jízd vlaků.

V obsazených stanicích řídí posun výpravčí nebo staniční obsluha.

Výpravčí musí vždy určit, kam a jak bude posun probíhat.

Posun v dálkově řízených stanicích je řešen **místním ustanovením** při zavedení dálkové obsluhy.

Na neobsazených místech si řídí posun sám strojvedoucí.

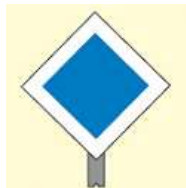
6.2. Jízda posunu

Posun se řídí návěstmi pro posun nebo dle ústních pokynů obsluhy stanic.

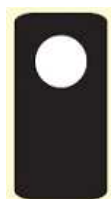
Posunovat ve stanicích a dopravnách lze jen do úrovně označníku nebo lichoběžníkové tabulky.

6.3. Návěsti seřad'ovacích návěstidel

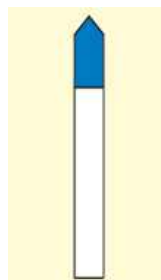
Návěst **Posun zakázán** – Strojvedoucí nesmí posunovat za návěstidlo s touto návěstí.



Návěst **Posun dovolen** – Strojvedoucí smí posunovat za návěstidlo s touto návěstí.



Označník – Návěstí návěst **Posun zakázán** – Strojvedoucí nesmí posunovat za návěstidlo s touto návěstí, pokud nedostane souhlas od výpravčího stanice. Ten mu stanoví další hranici zamýšleného posunu.



6.4. Posun na dvoukolejných tratích

Výpravčímu je dovoleno posunovat na správnou kolej. V případě potřeby i za právě odjetým vlakem na trať, který jede až do sousední stanice.

Strojvedoucí smí posunovat nejdále k vjezdovému návěstidlu sousední stanice.

6.5. Posun v dopravnách D3

V dopravnách vybavených telefonem si strojvedoucí **vždy** před započítím posunu **vyžádá od dirigujícího dispečera souhlas k posunu**. Souhlas uděluje dirigující dispečer na určitou dobu (např. od 12:54 do 13:38 hod).

Pokud strojvedoucí během posunu zjistí, že posun nestihne dokončit včas během domluveného času, MUSÍ toto dirigujícímu dispečerovi ihned oznámit ještě před ukončením této doby! Ten rozhodne o dalším postupu.

Strojvedoucí si **vždy** před odjezdem z dopravní vyžádá souhlas k posunu na vlečkách nebo nákladištích, do kterých jede a které nejsou vybaveny telefonem. Zde dodržuje pobyty stanovené SJŘ.

Pokud strojvedoucí během posunu v místě, které není vybaveno telefonem, zjistí, že posun nestihne dokončit v době stanovené SJŘ, ukončí posun, splní dopravní povinnosti a odjede nejpozději v době pravidelného odjezdu dle SJŘ!

Posunovat v dopravních D3 lze jen do úrovně lichoběžníkové tabulky.

7. Provoz vozidel

7.1. Modely vozidel

Před zařazením do provozu:

- Všechna vozidla, která mají být zařazena do provozu, by měla splňovat normy NEM, ale mohou mít zmenšené okolky pro použití na kolejnicích Code 40.
- Hnací vozidla musí být vybavena dekodérem DCC (viz Elektronorma).
- Ostatní vozidla musí splňovat „šuntovací“ povinnost (šuntování = spolehlivé obsazování kolejových obvodů vozidlem, viz Elektronorma).
- Hnací vozidla by měla mít nastavený rozjezd, maximální rychlost a dojezd s ohledem na skutečné vozidlo, které představují.
- **Hnací vozidla musí mít přidělenou DCC adresu a vypnutý analogový provoz!!!**
- Nákladní vozy musí mít navíc vyrobenou Kartu vozu, viz rukověť Nákladní doprava. Bez ní nemohou být zařazeny do provozu na modulišti.

Každý člen sekce N-scale má nárok na přidělení přiměřeného počtu adres odpovídajících jím provozovaným hnacím vozidlům na setkáních. Adresy přiděluje správce adres DCC členům sekce na jejich požádání. Každý člen sekce si přidělené adresy naprogramuje do svých hnacích vozidel. Tyto adresy s označením hnacích vozidel a typem dekodéru sdělí zpětně správci adres DCC pro zápis do databáze vozidel na web. Použití vozidel na setkání, která nejsou v databázi, je nutné předem projednat. Těmto vozidlům může správce adres DCC přidělit dočasnou adresu, která platí jen pro dané setkání.

Před setkáním musí mít majitel hnací vozidla v bezporuchovém stavu a vyčištěná, aby nedocházelo k jejich zbytečnému odstavení z provozu!

Během setkání je zakázáno:

- Používat ovladače vozidel, které umožňují manipulaci s adresami vozidel.
- Používat neregistrované adresy.
- Měnit adresy používaných vozidel bez předchozího projednání s koordinátorem DCC pro příslušné setkání.

7.2. Hnací vozidla

Před zahájením provozu na layoutu se přidělí hnacím vozidlům turnusy. Turnusy jsou vytvořeny z pomůcek GVD a jsou vytvořeny pro všechna hnací vozidla potřebná k provozu dle GVD. Turnus je třeba dodržovat s přihlédnutím na plynulost GVD – zejména pak při smíšeném provozu (turnusu), kdy hnací vozidlo vozí jak nákladní, tak osobní vlaky.

Kapsička na turnus – Plastová kapsička nalepená na zadní stranu ovladač hnacího vozidla. Do ní se zasune **kartička turnusu**. Touto kapsičkou **musí** být vybaven každý ovladač před zařazením hnacího vozidla do provozu.

Kartička turnusu – Papírová kartička vytvořená z pomůcek GVD, která obsahuje číslo turnusu, ve kterém je vozidlo zařazeno, řadu hnacího vozidla, čísla vlaků, které daný turnus veze, časy odjezdů a příslušné relace jízd vlaků.

Kapsička na turnus



Kartička turnusu

Oběh hnacího vozidla:		
Ts101		T478.1
Vlak	Odjezd	Z-Do
Vn 51855	9:46	PCK - KDU
Pn 69202	11:08	KDU - PCK
Pn 69201	12:16	PCK - KDU
Ex 198	14:16	KDU - PCK
R 211	16:04	PCK - KDU
R 212	18:42	KDU - PCK

Je přísně zakázáno svévolně měnit bez závažných důvodů turnusy hnacích vozidel během provozu dle GVD.

Každý ovladač by měl být vybaven označením majitele ovladače, DCC adresou hnacího vozidla, ke kterému ovladač patří a majitelem vozidla.

7.3. Osobní vlaky

Před zahájením provozu na modulišti se sestaví soupravy, které jsou dány oběhy souprav dle vytvořeného GVD. Během provozu je nutné dodržovat řazení souprav pro plynulý provoz dle GVD.

Vlak se může sestávat z několika souprav (soupravou zde rozumíme jeden nebo více vozů, které jedou stejným směrem). Pokud je vlak tvořen z více souprav, spojují se a rozpojují v určených stanicích dle GVD.

Karta osobního oběhu – Papírová karta vytvořená z pomůcek GVD, která patří ke konkrétnímu vozu nebo vozům. Je na ní vyznačen počet a druh vozů, ke kterým patří, dále čísla vlaků, na které je daná souprava nasazena a příslušné časy odjezdů. Karta se vždy pohybuje po modulišti výhradně s danou soupravou

u strojvedoucího, který vlak veze. Pokud vlak veze více souprav, má každá svoji vlastní **kartu osobního oběhu**.

Karta osobního oběhu

ČSD		Oběh: ČSD 11	Složení soupravy: 2xBa,1xDa
Vlak	Odjezd	Z - Do	Poznámka
Os 7870	5:30	PCK - PDL	
MOs/Os 7801	6:55	PDL - PCK	
Os 7804	13:30	PCK - RTH	
Os 7805	14:51	RTH - PCK	
Os 7872	15:30	PCK - PDL	
Os 7871	16:11	PDL - PCK	

7.4. Hlášení závad vozidel a jejich náhrady

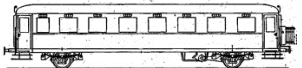
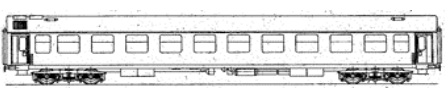
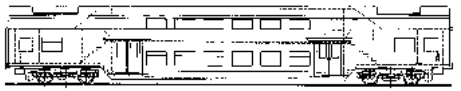
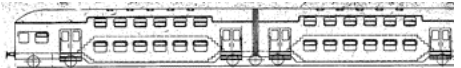
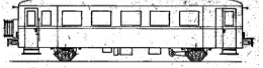
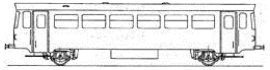
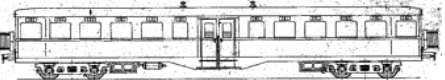
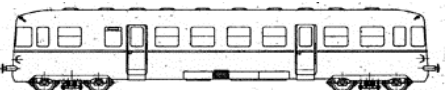
Kterýkoliv účastník provozu je povinen při zjištění závady na vozidle sepsat **hlášenku** a vozidlo odstavit z provozu. Vozidlo i s vyplněnou a podepsanou **hlášenkou** poté předá majiteli, případně uskladní ve skryté stanici mimo koleje, pokud není majitel přítomen nebo je zaneprázdněn provozem.

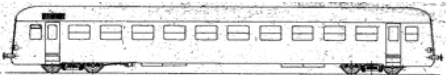
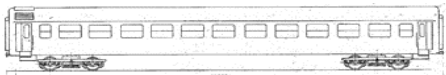


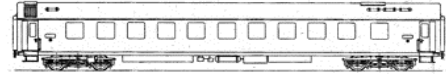
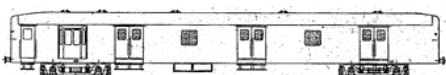
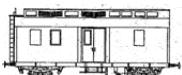
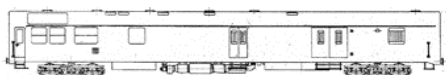

Hlášenka závad vozidel

Vozidlo	
Majitel	
Závady	
Vykol.	El.závady
Zadření	DCC
Rozpoj.	Mech.záv.
Blížeší popis, zakres	
	

Dokud dojde k závadám jakýchkoliv vozidel, obsluha skrytých stanic pokryje tento výpadek vozidly ze zálohy. Případně zajistí opravy turnusů nebo karet oběhů souprav.

7.5. Osobní vozy

Řada	Obrázek	Popis	Použití	Náhrada
Be Bi		Dřevák, rybák	Záloha nebo nostalgické vlaky pro turisty.	2x Bi = 1x Ba 2x Be = 1x Ba
Aa ABa Ba		Ypsilonka, základní měrná jednotka osobních vozů	Běžné vozy pro vlaky kategorií R, Sp a Os.	1x Aa = 2x ABa (Aa = 1.třída) (ABa = 1.+2. třída)
Bap		Patra - jednotlivá	Větší frekvence cestujících, příměstská a rekreační doprava.	1x Bap = 1,5x Ba
Bp		Patra - patrová jednotka	Větší frekvence cestujících, příměstská a rekreační doprava.	1x Bp = 6x Ba
Blm		Starý Blm	Záloha nebo nostalgické vlaky. Ve vlaku musí být zařazen vždy za vozy běžné konstrukce!	1x Balm = 2x Blm
Blm		Nový Blm	Použití s M152.0, jinak jen jako náhrada. Ve vlaku musí být zařazen vždy za vozy běžné konstrukce!	1x Balm = 2x Blm
Balm-k		Starý Balm Základní měrná jednotka přípojných vozů	Záloha. Ve vlaku musí být zařazen vždy za vozy běžné konstrukce!	
Balm		Krátký Balm Základní měrná jednotka přípojných vozů	Běžné použití s motorovými vozy, případně s lokomotivou. Ve vlaku musí být zařazen vždy za vozy běžné konstrukce!	

Balm		Dlouhý Balm Základní měrná jednotka přípojných vozů	Běžné použití s motorovými vozy, případně s lokomotivou. Ve vlaku musí být zařazen vždy za vozy běžné konstrukce!	
Baim		Baim, bývalá Vindobona	Běžné použití s motorovými vozy, případně s lokomotivou.	1x Baim = 1x Balm
Bam		Bam	Záloha, univerzální využití.	1x Bam = 1x Balm
WR BRam		Jídelní vůz	Doplnění rychlíků, BRam určen pro vlaky motorové trakce, v nouzi jako náhrada za Balm.	
WLAB		Lůžkový	Doplnění dálkových a mezinárodních rychlíků.	
D		Služební	Stanoviště vlakvedoucího, přeprava zavazadel. R, Sp a Os.	
F G (modrý)		Poštovní	Dvounápravové pro osobní vlaky, G - „kurzáky“ bez třídění.	
Fa		Poštovní	„Ambulance“, za jízdy vlaku manipulant třídí poštu. Většinou pro rychlíky.	
G (zelený)		Spěšninový	Možno řadit do všech vlaků, přeprava kusových spěšných zásilek.	