

# NÁVĚSTIDLA

---

SKUTEČNOST A MODEL

28.8.2010

ZDENĚK PACHOLÍK

## Zásady zabezpečení jízd vlaků:

2.

- dříve bylo zabezpečení velmi jednoduché, na trať mohl odjíždět vlak pouze z té stanice, kde bylo přítomno žezlo, vlaky stejného směru odjížděly na trať v určeném časovém intervalu (bylo velké riziko dojetí vlaků a vzniku nehod)
- se zvyšováním rychlosti vlaků a po těžkých nehodách se začal používat princip prostorových oddílů, tento princip se používá do současnosti

## Prostorový oddíl:

3.

- platí zásada, že při běžném provozu se v jednom prostorovém oddílu smí nacházet jeden vlak
- další vlak smí do prostorového oddílu vjet, až když předchozí vlak jej celý opustí
- vznikají samozřejmě výjimky a to například při jízdě vlaku na obsazenou staniční kolej nebo na automatickém bloku, kde je povoleno při splnění určitých podmínek projet návěst "Stůj"

## Provoz dle předpisu D3:

4.

- na trati nejsou použita vjezdová a odjezdová návěstidla a prostorové oddíly jsou pouze fiktivní
- výjimku mohou tvořit krycí návěstidla pro krytí přejezdů, ta však nekryjí prostorové oddíly
- jízdy vlaků ve fiktivních prostorových oddílech řídí dálkově dispečer telefonicky nebo vysílačkou

## Provoz dle předpisu D3:

- lichoběžníková tabulka nenahrazuje vjezdové návěstidlo, pouze určuje místo zastavení, pokud vlak přijíždí do dopravního úseku jako druhý při křižování nebo předjíždění
- provoz dle předpisu D3 se používá pouze na vybraných regionálních (místních) tratích s nízkou traťovou rychlostí a menším počtem vlaků

## Provoz dle předpisu D2:

- *jedná se o klasický způsob řízení vlakové dopravy na většině našich tratí*
- *prostorové oddíly jsou ohraničeny hlavními návěstidly a to vjezdovými a odjezdovými, někdy též cestovými a oddílovými*
- *výjimku může tvořit stanice bez odjezdových návěstidel, zde pak jízdu vlaku na trať povoluje pouze výpravčí*

## Sled návěstidel ve stanici:

- každé hlavní návěstidlo má téměř vždy svoji předvěst
- předvěst může být buď samostatná a nebo předvěst k určitému návěstidlu tvoří předcházející návěstidlo
- v normální stanici následuje za sebou samostatná předvěst  
(předvěstí znaky v jezdového návěstidla),  
v jezdové návěstidlo  
(předvěstí znaky od jezdového návěstidla )  
a od jezdové návěstidlo  
(nic nepředvěstí)

## Sled návěstidel ve stanici:

- *ve složitějších stanicích může být vjezdové návěstidlo předvěstí cestového návěstidla, cestové návěstidlo může být předvěstí odjezdového návěstidla a odjezdové návěstidlo může být předvěstí oddílového návěstidla*
- *předvěst nebo hlavní návěstidlo, které plní funkci předvěstí se od dalšího následujícího návěstidla umísťuje pokud možno na zábrzdnou vzdálenost*



## Zábrzdná vzdálenost

- zábrzdná vzdálenost je vzdálenost, na kterou vlak bezpečně zastaví při normálním brzdění
- v naší železniční síti se používají zábrzdné vzdálenosti 400, 700 a 1000 metrů  
(pro rychlosti do 60, 100 a 120 km/h)
- zábrzdná vzdálenost na modelovém kolejišti by měla být alespoň délka nejdelší běžně provozované soupravy + rezerva cca 20 až 30 cm

## Umístění návěstidel:

- *návěstidla se zpravidla umísťují vpravo koleje, pro kterou platí, ve stanicích je to téměř bez výjimek*
- *na širé dvoukolejné trati se návěstidla umísťují u pravé koleje vpravo a u levé koleje vlevo (platí i pro vjezdová návěstidla a jejich předvěsti)*
- *na širé jednokolejné trati se návěstidla umísťují přednostně vpravo, ale mohou být i vlevo (pokud to například zlepší jejich viditelnost)*