

SLUŽEBNÍ PŘEDPISY A POMŮCKY ŽELEZNIČNÍ

S1

Předpis pro stavbu, přípravu provozu a bourání layoutu

Sekce TT – Provoz

2014

Základní pravidla – stručný souhrn

- 1) Před setkáním si přečti podrobný popis v předpisu S1. Pečlivě se připrav na setkání, zkontroluj si, ve které části layoutu jsou tvoje moduly, a najdi si na plánu layoutu shromažďovací body, kam se bude nosit tvůj materiál. Přijed' včas!
- 2) Až přijedeš, vystup z auta, nevybaluj hned, ale nejdříve zajdi za kolegou ve dveřích tělocvičny/haly, co má vestu ORGANIZÁTOR VYBALOVÁNÍ a ten ti řekne, co a jak – říd' se jeho pokyny.
- 3) Až budeš mít všechny věci v hale, zatím nic nemontuj, zajdi za ORGANIZÁTOREM VYBALOVÁNÍ, on ti řekne, co máš dělat dál.
- 4) Až budeš mít moduly na nohách, zajdi za KOORDINÁTOREM STAVBY LAYOUTU, poznáš jej rovněž podle vesty, on ti řekne, co máš dělat dál.
- 5) Přihlášená vozidla si od tebe vyzvedne SLUŽBA STROJNÍ a SLUŽBA VOZOVÁ: nechod' k jejich stolu! Oni si tě najdou sami.

Podrobný popis

I. Vybalování a přeprava modulů z automobilů či jiných dopravních prostředků na místo v hale

1) Všichni účastníci setkání se přihláškou na setkání zavázali, že dojedou na místo před halu nejpozději v čase, který definují propozice setkání (tzv. příjezdová hodina), velmi a důrazně je prosíme, aby tento svůj závazek dodrželi. Naprosté výjimky smějí být dohodnuty pouze s koordinátorem stavby layoutu (dále též „koordinátor stavby“ nebo „stavbyvedoucí“) a musí být dohodnuty nejpozději 24 hodin před příjezdovou hodinou.

2) Každý, kdo přihlásil na setkání své moduly, přijede s nimi jako majitel, nebo je povinen nechat je doručit osobou, která ví, komu moduly patří a která bude udílet pokyny u automobilu stěhovací partě při vykládání. Obě osoby dále nazýváme pro zjednodušení „majitelem“. Majitel, pokud určuje za sebe příjezdí osobu, která bude na jeho moduly dozírat **a také je aktivně stavět**, toto povinně potvrzuje si s koordinátorem stavby e-mailem nejpozději 24 hodin před příjezdovou hodinou! Součástí musí být souhlas pověřené osoby, která tím na sebe přebírá povinnosti majitele!

3) Majitel po příjezdu a zaparkování automobilu/ů se povinně ohlásí organizátoru vybalování. Organizátor vybalování a koordinátor stavby mohou být jedna a táž osoba. Organizátor vybalování bude stát ve vnitřních dveřích haly a bude zřetelně označen žlutou vestou s nápisem. Všichni, kdo stěhují, včetně majitelů, jsou povinni uposlechnout pokyny organizátora vybalování.

4) Organizátor vybalování majiteli sdělí, kdy přijde na řadu (po dokončení kterého předchozího příjezdího účastníka). Majitel nevybaluje z automobilu do té doby, než na něj přijde řada, ledaže mu organizátor vybalování sdělí něco jiného. Je to proto, že automobily se vybalují postupně a stěhovací parta je rozdělena na partu s „venkovní“ a „halovou“ obuví.

5) Stěhovací parta se chová k veškerým přenášeným věcem, jako by byly její, jediné, jedinečné a nenahraditelné! Na to dozírá jak majitel, tak organizátor vybalování.

6) Jakmile na něj dojde řada nebo mu organizátor vybalování udělí svolení či pokyn, majitel začne vybalovat z auta a dávat pokyny stěhovací partě **u svého automobilu**. Pokud chce, může tím pověřit **svého zástupce a jít své věci při stěhování doprovázet nebo jít do haly na svůj shromažďovací bod, vždy však musí být alespoň jedna osoba jím pověřená u jeho automobilu a řídit vykládku.**

7) **Shromažďovací bod** je místo v hale, kam stěhovací parta odnáší věci (moduly, židle elektrovýzbroj a jinou bižuterii) majitele podle pokynů bez ohledu na to, kde posléze budou jednotlivé moduly majitelovy stát: shromažďovací bod bude v hale označen bílým papírem s černým tiskacím písmem stejně jako na plánu layoutu a bude určen vždy pokud možno s ohledem na manipulační prostor v hale i vzhledem k ostatním modulům tak, aby se s největšími moduly od tohoto místa již nemuselo mnoho manipulovat nebo vůbec. Papír bude A3 přehnutá do „áčka“ a přilepená páskou k podlaze, aby byla dobře již od vchodu do haly viditelná.

8) Stěhovací parta, příp. majitel, skládá **(opatrně!)** věci majitele k určenému shromažďovacímu místu. Skládá je přitom **za** papír s označením shromažďovacího místa při pohledu od vchodových dveří do haly, aby tento papír zůstal po celou dobu stěhování od těchto dveří viditelným. Všechny osoby v hale bedlivě dbají, aby nepoškodily umístění a označení **shromažďovacích bodů** (bod 7), **staničních plání** (bod 14 a), **výchozích bodů stavby traťových větví** (bod 14 b).

9) Organizátor vybalování nic nenosí a nevybaluje a nevzdaluje se ze svého místa u vchodových dveří tělocvičny. Proto organizátor vybalování je stěhován jako první.

10) Majitelé, pokud na ně ještě nepřišla řada, nebo již mají nanošeny věci do haly, hlásí se i se svými případnými pomocníky u organizátora vybalování, který je buď **a)** zařadí dle potřeby do stěhovací party, nebo **b)** předá do péče koordinátora stavby layoutu. Toto neplatí pro ty kolegy, kteří budou zařazeni k funkci ve **službě strojní** (příprava HV, nahrávání adres) nebo **službě vozové** (příděl vozů a karet). Kolegové služeb strojní a vozové nejsou přidělováni ke stěhovací partě ani k další dispozici koordinátoru stavby layoutu, nýbrž po té, co dohlédli na vybalení a stěhování svých věcí (byly-li jaké) na shromažďovací bod, ohlásili se koordinátorovi stavby layoutu a postavili své moduly s případnými pomocníky jim přidělenými dle bodů 13) až 15) na nohy, věnují se výhradně jim svěřeným činnostem.

11) **Služba strojní a služba vozová** budou mít každá na vhodném místě haly přidělen dostatečně velký a stabilní stůl/stoly s židlemi a kolem nich vyhrazené ochranné pásmo – kobercem, páskou na podlaze či jiným vhodným způsobem. **Nikdo, kdo není členem služby strojní či vozové, nesmí vstoupit do ochranného pásma stolů služby strojní či vozové bez předchozího výslovného svolení/pokynu kolegů těchto služeb z důvodu ochrany již zde soustředěného značného množství vozidel! Při pohybu v ochranném pásmu všichni dbají zvýšené opatrnosti!**

12) Organizátor vybalování dbá, aby ve stěhovacích partách bylo jen nezbytné minimum majitelů a jakmile je to možné, ihned je uvolňuje do dispozice koordinátora stavby layoutu.

II. Organizace stavby mechanické části layoutu

13) Koordinátor stavby layoutu bude označen červenou vestou s nápisem a pohybuje se dle potřeby po hale.

14) Po té, co se majitel přihlásí u stavbyvedoucího (viz bod 10 a) shora), jsou mu eventuálně jím přiděleni pomocníci pro stavbu jeho modulů. Velmi se doporučuje, aby každý majitel měl s sebou, je-li to třeba, pomocníky znalé technologie stavby jeho modulů. Stavbyvedoucí po té dá neprodleně pokyn majiteli, aby začal se stavbou svých modulů na nohy, ten je bude v hale stavět na nohy takto:

a) své **přihlášené stanice (stanicí je přitom každý modul s kolejevým rozvětvením)** či jiné nesnadno přenositelné či nesnadno otočitelné nebo jinak obdobně na přenos po hale složité či citlivé moduly („složité moduly“) majitel postaví na nohy co nejbližší místu jejich definitivního umístění v layoutu – tato místa budou na podlaze **pro přihlášené stanice** vždy označena přehnutým papírem jako staniční plán s názvem stanice jako např. „**staniční plán Nový Oldřichov**“, pro jiné složité moduly bude místo co nejbližší jejich definitivního postavení v layoutu vyznačeno na podlaze haly pouze tehdy, pokud o to majitel pro složitý modul požádá nejpozději v den zaslání přihlášky modulu na setkání.

b) ostatní jednoduché, zejména jednodílné moduly však necht' staví majitel, pokud je to prostorově a konstrukčně možné a nebrání tomu jiný důvod složitosti i jednodílného modulu (příčemž tento úsudek je plně v kompetenci majitele) u shromažďovacího bodu, po postavení na nohy majitel pak:

1/: je přeneseno do **výchozího bodu stavby traťové větve, a**

2/: připraví propojovací kabely rozvodu X1, (zapojené a zabudované v modulu dle elektronormy účinné ke dni uzávěrky přihlášek modulů na setkání) pro pozdější elektrické spojení tohoto rozvodu X1 se sousedními moduly, a to jejich uvolněním z přepravních upevňovadel (svorky, zipy, kolíčky apod.) tak, aby konce propojovacích kabelů volně visely dolů.

V tomto výchozím bodu bude vždy **seznam traťových modulů příslušné traťové větve** a výřez příslušné části layoutu. Zde, v těchto výchozích bodech začnou totiž stavěcí party dle pokynů stavbyvedoucího stavět traťové větve, jak je popsáno dále v bodech 16 a následujících.

15) Jakmile majitel splnil všechny povinnosti popsané v bodu 14), tj. má své moduly na nohách, správně rozmístěny v hale s připravenými kabely rozvodu X1, ohlásí se i se svými pomocníky povinně u stavbyvedoucího, ten jim určí další činnost, výjimka pro členy služby strojní a vozové dle bodu 10) shora však zůstává zachována, tj. není tímto bodem 15) dotčena!

16) Stavbyvedoucí, jakmile je ustaven a zaměřen základní modul layoutu, organizuje postupně stavěcí party tak, aby ihned mohly začít stavět **simultánně** jednotlivé větve layoutu. **Kvůli simultánní stavby větví je nesmírně důležité, aby všichni účastníci, kteří vezou moduly, přijeli na setkání včas!**

17) Stavěcí parta je organizována obvykle pro 3 – 5 lidí, dva jsou minimum: dva proti sobě šroubují, jeden až dva drží modul a podávají spojovací materiál, jeden spojuje X1. Ve stavěcí partě pokud možno by mělo být jen jedno dítě (nebudou spolu zlobit).

Při spojování X1 je nutno postupovat opatrně, aby nebyly poškozeny jiné části modulů, např. elektrovýzbroj, přestavníky atd.! K této práci není třeba se ohnout a kontrolovat pohledem spodní část modulu pouze tehdy, pokud visí kabely X1 volně dolů a lze je tak rukama bez problémů a BEZ jakéhokoli popotahování kabelů X1 pod modulem spojit.

VE VŠECH OSTATNÍCH PŘÍPADECH SE ZAKAZUJE spojovat X1 tzv. „poslepu“, tj. BEZ BEDLIVÉHO KONTROLNÍHO POHLEDU POD MODUL NA JEHO SPODNÍ ČÁST. U stanic je třeba si vyžádat k práci na zapojování vždy předem výslovný souhlas majitele, bez něj je jakákoli manipulace pod staničními moduly stavěcí partě zakázána!

U zapojování stanic do tratě je třeba si vyžádat k práci na zapojování vždy předem postup a výslovný souhlas majitele, bez něj je jakákoli práce na tomto zapojení ZAKÁZÁNA! Pokud ovládání stanice vyžaduje speciální zapojení X1 v traťových úsecích ke stanicí přiléhajících

(zpravidla kvůli detekci obsazení kolejových obvodů), je povinností majitele stanice mít k dispozici a použití jednoduchý plánec zapojení.

Stanicí se přitom pro potřeby tohoto předpisu rozumí jakýkoli modul s kolejovým rozvětvením - viz bod 14 a).

18) Žádné napáječe, , boostery (Spaxy) a jiné části elektrovýzbroje nesmějí být zapojeny nebo připojeny k X1 dříve, než k tomu dá svolení/pokyn/instrukci koordinátor stavby DCC nebo osoba jím pověřená! Tyto součásti však musí být po mechanickém propojení modulů připraveny pod moduly i s příslušnými připojovacími kabely, tj. prodlužovacími šňůrami k zapojení!

Bez předchozího souhlasu koordinátora stavby DCC je zakázáno připojovat jakákoli elektrická zařízení, spojená s moduly, do rozvodné sítě 230 V!

19) Jakmile stavěcí parta postaví jí určenou větev nebo její část, hlásí se u stavbyvedoucího o další činnost a zařazení ke stavbě další větve.

20) Určení členové služby strojní a vozové se dostavují dle pokynů šéfů svých služeb u jednotlivých majitelů a vyzvedávají si u nich příslušná vozidla (jak hnací, tak tažená) a s nimi vozové karty, jsou-li pro určité druhy vozidel na setkání vyžadovány. Nákladní **vozy předává majitel službě vozové zásadně již spárované s vozovými kartami, tj. u každého vozidla musí být jeho karta.** Vozidla bez karet mohou být zařazena do provozu pouze do vlaků ad-hoc. Náklady, existují-li, a umožňuje-li to jejich povaha, předávají se příslušné službě při předání nákladních vozů.

III. Kabeláž X3 a telefonie

21) DCC (dále také i jako X3) staví se podle předem připraveného plánu větví a dle pokynů koordinátora DCC. Koordinátoru DCC je případně přidělena koordinátorem stavby layoutu vedle základní skupiny pro stavbu DCC dle postupu mechanické stavby layoutu i další skupina pomocníků z členů, kteří mají kvalifikaci k této práci, koordinátor DCC dle rozlehlosti již postavené části layoutu vytvoří si montážní party na montáž X3 a jejích komponent (LN boxů, kabelů atp.). Za určení, která větev layoutu je již mechanicky dokončena (včetně zapojení X1) a je možno zahájit na ní instalaci DCC, odpovídá koordinátor stavby layoutu.

22) **Zakazuje se protahovat kabeláž X3 pod moduly tzv. „naslepo“ bez pohledu pod modul! Je zakázáno protahovat kabeláž X3 pod moduly stanic bez předchozího výslovného souhlasu majitele stanice! Důvodem je ochrana** citlivých částí výstroje a elektrovýzbroje jako např. serv, přestavníků atd. před poškozením. Totéž platí pro kabeláž telefonie.

23) Pouze koordinátor DCC, nebo jím pověřená osoba dává svolení k zapojení částí elektrovýzbroje do X1 a X3 (viz bod 18)!

JE-LI DANÁ VĚTEV LAYOUTU NAHLÁŠENA STAVBYVEDOUCÍMU LAYOUTU JAKO DOKONČENÁ, JE KOMUKOLI S VÝJIMKOU STAVEBNÍ SKUPINY DCC ZAKÁZÁNO JAKKOLI MĚNIT PROPOJENÍ X1 či X3.

24) Ke stavbě hodin a telefonii přiděluje hodináři a telefonistovi stavbyvedoucí zpravidla 1 až 3 členy dle rozsáhlosti a postupu stavby layoutu, telefonní parta pracuje dle pokynů telefonisty.

IV. Čištění kolejnic

25) Po mechanickém postavení a zapojení X1 a X3 následuje čištění kolejnic. Za něj zodpovídá majitel modulu, může si k tomu vyžádat pomocníky u stavbyvedoucího. **Nikdo nesmí čistit modul bez souhlasu či pokynu jeho majitele!** Technologie čištění je popsána v příloze č. 2. Po skončení čištění nahlásí vyčištění kolejnic u modulů jejich čísla majitel stavbyvedoucímu. Ten zaznamenává vyčištěné moduly do plánu layoutu. Dokud nebudou vyčištěny všechny kolejnice, **nesmí být zahájen provoz!**

26) Koordinátor DCC nebo jím pověřená osoba vykoná po vyčištění souvislých úseků zkušební jízdu s HV.

V. Roznáška vozidel

27) Pouze a výlučně členové služeb strojní a vozové nebo jimi pověřené osoby roznášejí vozidla, karty, nákladové listy a náklady po layoutu do tzv. základního postavení. S takto rozestavěnými vozidly, kartami, nákladovými listy a náklady již nikdo do zahájení provozu nemanipuluje, zejména pak nepřenáší na jiné místo.

VI. Zahájení provozu

28) Stavbyvedoucí, koordinátor DCC, telefonista a šéfové služeb strojní a vozové ohlásí koordinátorovi setkání po splnění všech předchozích bodů připravenost layoutu k provozu.

29) Koordinátor setkání po té návštěvě svolávání všech zaměstnanců zahájí setkání tím, že požádá sekčního, je-li přítomen, aby formálně setkání zahájil, není-li sekční přítomen, zahájí setkání sám a povolí provoz a vyzve vrchního grafikonistu ke stručnému zopakování grafikonu (popis tratí a provozu, na co si dát pozor), zopakování proto, protože GVD všichni přihlášení účastníci obdrželi v čitelném formátu e-mailem týden před setkáním. Součástí GVD jsou i aktuální plánky stanic s vyznačením minimálně čísel kolejí, výhybek a umístěním ramp nákladišť, skladišť a umístěním návštěvidel. Plánky stanic je povinen dodat majitel grafikonistovi nejpozději v den přihlášky stanice na setkání, to proto, aby je grafikonista mohl s GVD zaslat členům a ti se mohli připravit lépe na setkání domácím samostudiem seznání aktuálního stavu přihlášených stanic.

30) Po té koordinátor setkání předá slovo dispečerovi, dispečer pak schválí pro první session výpravčí do stanic, přičemž přihlédně k jejich kvalifikaci. O obsazení stanice výpravčím jinou osobou než majitelem rozhoduje majitel, avšak odpovídá za to, že to bude osoba kvalifikovaná a se stanicí obeznámená. Poskytne-li majitel stanici k obsazování dalšími osobami do funkce výpravčího, přičemž k tomu není povinen, má právo kdykoli stanici převzít zpět. Obsazení se může dohodnout a zaznamenat vhodným způsobem (elektronicky) již před setkáním. Střídání výpravčích ve službě děje se tak, že se střídají po ukončení sessiony při nejbližší přestávce na oběd, večeři nebo ráno před zahájením provozu.

31) Dispečer pak vyzve strojvůdce dle jejich kvalifikace k rozebrání prvních SJŘ. Strojvůdci se s přidělenými SJŘ odeberou ku svým strojům a hlásí výpravčím nástup do služby. Jednotliví výpravčí zkontrolují, zda mají obsazeny všechny vlaky, jejichž náležitosti jsou z jeho stanice výchozí, pro první hodinu modelového času sessiony strojvůdci, dispečer po té, co zjistí, že jeho dopravní úřad má takto všechny vlaky pro začátek sessiony obsazeny, dotáže se postupně výpravčích všech stanic, zda i oni jsou takto připraveni, čímž se zkontrolují osoby a obsazení HV na výchozích vlcích pro zahájení. Pokud je vše v pořádku, dispečer ohlásí připravenost k zahájení provozu a požádá sekčního šéfa o zahájení provozu závazným slovním zněním: „Pane sekční, jsme připraveni, zahajte prosím první sessionu!“.

31) Sekční šéf (v jeho nepřítomnosti emeritní sekční šéf a není-li ani on přítomen, pak dispečer), zahájí provoz závazným slovním zněním: „*Čas běží!*“, doplněným překladem do dalších služebních jazyků na layoutu užívaných, je-li to třeba.

32) Po zahájení provozu osoby uvedené v příloze 1 spolu se sekčním šéfem a emeritním sekčním šéfem důkladně prodebatují průběh stavby layoutu, a to až do případné své vlastní nemoty, na své útraty, koná-li službu nebo dozor kterýkoli z nich v první sessioně, pak tuto debatu společně zahájí v první noční výluce služby dopravních zaměstnanců.

III. balení a demontáž layoutu

33) Poslední den setkání oznámí dispečer dle programu ukončení provozu zvoláním „Čas stojí, konec! Vlaky dojedou do stanic!“.

34) Na toto zvolání nejprve všechny vlaky dojedou do nejbližší stanice a strojvedoucí odpojí ovladače ze zásuvek. Všichni přítomní členové a případní hosté se shromáždí na místě, kde probíhalo »rozdílení služeb«, případně na jiném určeném místě. Dispečer, tvůrce GVD, nákladový dispečer a případně sekční šéf krátce zhodnotí setkání, provoz a plnění GVD.

35) Poté proběhne jako první stažení vozidel do stanic. Všechna vozidla se postupně odvezou (nikoli odnesou) do skrytých, popř. jiných určených stanic. I při této činnosti je nutné dodržovat návěsti a základní dopravní úkony (nabídka vlaku, odjezd po vydání příslušné návěsti).

36) Jsou-li všechna vozidla ve stanicích, koordinátor DCC nebo jím pověřená osoba vypne centrálu DCC a tuto skutečnost oznámí zvoláním „Napájení vypnuto!“

37) Další činností v pořadí je snímání vozidel z kolejí. Při této činnosti je nutné dodržet následující základní pravidla:

- Ke všem vozidlům, zejména cizím, se chováme s maximální opatrností a pozorností, tj. k cizím ještě opatrněji než k vlastním.
- Pokud nevím, zejména proto, že nejde o můj model, jak jej vzít do ruky, abych ho nepoškodil, raději na něj nesahám a nechám to na majiteli.
- Vozidla (ani nic jiného) se nepokládají na koleje, plochy modulu ani jiná místa, ale balí přímo do transportních obalů.

38) Současně je možné odebírat z modulů další samostatně balené příslušenství a doplňky (návěstidla, budovy,...). Toto provádí výhradně majitel modulu nebo osoba jím pověřená.

39) Dále je od této chvíle možné – výhradně na pokyn koordinátora DCC – zahájit rozpojování a demontáž rozvodů X3 a telefonie. Při veškerém vytahování kabelů zpod modulů je bezpodmínečně nutné pracovat v podřepu nebo takové poloze, aby ten, kdo vytahování kabelu provádí, viděl na místa pod moduly, kudy kabel prochází.

40) Teprve po sejmutí všech vozidel je možné (na pokyn stavbyvedoucího) zahájit mechanickou demontáž modulů. Při ní je nutné postupovat opatrně a obezřetně, aby nedošlo nejen k poškození, ale také např. k pádu nestabilní skupiny modulů na podlahu. V případě rozsáhlejších layoutů může stavbyvedoucí povolit mechanickou demontáž i po jednotlivých větvích. Pro demontáž vždy určí skupinu členů, kteří budou demontáž provádět, a určí jim úsek, který budou demontovat.

Stanice si demontuje zásadně majitel sám, potřebuje-li pomoc, vyžádá si ji a řídí práce. Vlastní iniciativa při demontáži stanic bez výslovného pokynu majitele je zakázána!

41) Při demontáži materiálu (zejména, nikoli však pouze společného) jej demontují ty osoby, které jej montovaly a odnášejí jej zpět na místo té osobě, která jim materiál k montáži vydala (týká se zejména DCC, telefonie atd.).

42) Sekční šéf nebo koordinátor setkání může (podle místních podmínek) vyhradit na vhodném místě v hale jeden nebo několik stolů jako tzv. »sběrný stůl«. Na něj se odkládají všechny nalezené a neoznačené věci (ovladače, vozidla, nářadí, kabely, bankovky,...), případně věci označené, u nichž není aktuálně možné dohledat majitele, a z důvodu postupu prací nemohou zůstat na místě, kdy byly doposud.

43) Pro zacházení s moduly, modely, pohyb v hale a další platí ustanovení předpisu S1.

Příloha 1: Osoby a obsazení

organizátor vybalování (vesta žlutá)

.....

koordinátor stavby layoutu (vesta červená)

.....

koordinátor DCC (vesta zelená)

.....

telefonista/hodinář (vesta zelená)

.....

šéf služby strojní (vesta zelená)

.....

šéf služby vozové (vesta zelená)

.....

dispečer (vesta žlutá)

.....

Nejsou-li některé z osob shora uvedených určeny již v propozicích setkání, určí je (a jejich náhradníky) s jejich souhlasem koordinátor setkání nejpozději 14 dnů před setkáním a oznámí je jak na webu sekce v propozicích setkání, tak na diskusním fóru.

Příloha 2: Technologie čištění kolejnic

Provedení opatření k zabezpečení čištění kolejnic se uskuteční dle tohoto návodu tím, že je majitelé skutečně provedou!

Čištění dělíme na primární, sekundární a zjednodušené provozní.

Kdy čistíme:

Primární čištění provedeme před setkáním včas, avšak nikoli tak brzy, aby koleje opět byly znečištěny prachem, oxidací nebo domácím provozem atd. Ideální je vyčistit koleje co nejdříve před setkáním, nejdříve však týden, po vyčištění modul zabalit např. do stahovací folie. Pokud majitel ze závažných a naprosto výjimečných důvodů nestihne vyčistit doma, pak čistí na setkání po vybalení modulu.

Na setkání cizí moduly se čistí zásadně jen stažením alkoholem, není-li s majitelem přímo na místě dohodnuto jinak.

Sekundární čištění se provádí za provozu, a to v době technologických pauz obdobným způsobem jako čištění primární, pokud koleje jsou značně znečištěny, jinak v provozních pauzách čistíme tzv. „stažením alkoholem“. V nutném případě je povoleno čištění i za provozu, ale pak je čistitel povinen vždy dbát zvýšené opatrnosti.

Na setkání se vždy čistí každé ráno celý layout stažením alkoholem před zahájením provozu.

Zjednodušeným provozním čištěním rozumíme čištění pouze tzv. „načisto“ (vizte níže fáze druhá), též nazývané „stažení alkoholem“.

Jak čistíme:

Pomůckami jsou: čisticí guma, vysavač o dostatečném výkonu, čisticí prostředek (isopropanol/isopropyl alkohol – dále také jako „čistidlo“) a čisticí nástroj s dostatečným množstvím čisticích polštářků.

Při čištění postupujeme zvláště opatrně, abychom vyčistili kolejnic bez porušení a poškození podstaty modulu – a podstatou modulu jsou i ty nejjemnější detaily!

Čistíme pojížděné části kolejnic. Je zapotřebí si počínat zvláště opatrně na přejezdech a výměnách. Čistíme tak, abychom neponičili patinu svršku.

Primární i sekundární čištění provádíme ve dvou fázích: mechanické a tzv. „načisto“.

Mechanické čištění: čisticí gumou vycídíme hlavy kolejnic, následně veškeré nečistoty („sajrajt“), který vyčištěním napadal do svršku, musíme neprodleně odstranit, a to tak, že jej odsajeme vysavačem, výjimečně lze ty nečistoty vyfouknout.

Čištění načisto: Provádíme jej v čistidle navlhčeném čisticím polštářkem, jenž je upevněn v čisticím nástroji (nebo jej můžeme držet v ruce), a to tak, že polštářkem přejíždíme po hlavě kolejnice a bedlivě sledujeme stav čisticího polštářku, protože na něj se nabaluje zbylý sajrajt, tedy je třeba zavčasů polštářek znovu navlhčit v čistidle nebo je nahradit čistým, aby sajrajt byl odstraněn a nikoli pouze roznesen.