

manuel de la commande digitale. Lorsque le moteur fonctionne à un décodeur numérique, sur le rail une tension de DCC au moins 18 V est nécessaire.

Ne pas fixer les aiguillages au moyen de clous ou de vis pour éviter des ennuis de fonctionnement. Si l'on relie plusieurs aiguillages électromagnétiques et accessoires d'éclairage à un seul transfo, nous conseillons vu la consommations plus importante de courant l'emploi du transfo 670601.

AIGUILLAGES PROGRAMMABLES

A la livraison, tous les aiguillages sont conducteurs autrement dit toutes les rails conduisent du courant.

Le simple fait de retirer les petits ponts métalliques transforme les aiguillages en aiguillages „programmables“. Oter les ponts métalliques **A** et **B** à l'aide d'une pincette. Le courant de traction ne passera donc plus que dans le sens dans lequel est orienté l'aiguillage (Fig. 5 et 6).

EMBOÛTEMENT DES COMMANDES ÉLECTROMAGNÉTIQUES D'AIGUILLAGES POUR MONTAGE EN SURFACE OU ENCASTRÉ

Le moteur d'aiguillage peut être incorporé dans la table. Il suffit de le retourner, de retirer le petit levier de l'aiguillage, de le tourner de 180° et de le remettre en place (Fig.7). Le moteur des aiguillages pour grande vitesse H0 (6178/6179, 6180/6181) peut être montée aussi bien du côté gauche que du côté droit de l'aiguillage.

GÉOMÉTRIE DES AIGUILLAGES PROFI (H0)

La section rectiligne d'un **aiguillage simple** (6170/6171), d'un **aiguillage triple** (6157) et d'une **double traversée jonction** (6164/6165) a une longueur de 200mm (=rail 6101) (Fig. 9). La section rectiligne d'un **aiguillage grande vitesse** (6178/6179) a une longueur de 300mm (=rail 6101+6103). La section courbe de ces aiguillages correspond au rail 6138, qui sert également de contre-courbe. Le rail en diagonale de la **double traversée jonction** a une longueur de 210mm, ce qui correspond à deux rails 6102. **Equidistance** entre les voies: 63,5mm.

GÉOMÉTRIE DES AIGUILLAGES AVEC LIT DE GRAVIER (N)

La section rectiligne d'un **aiguillage simple** (9178/9179), d'un **aiguillage triple** (9157) et d'une **double traversée jonction** (9184/9185) a une longueur de 111mm (=rail 9101) (Fig. 10). La sec-tion courbe de ces aiguillages correspond au rail 6136, qui sert égale-ment de contre-courbe. Le rail en diagonale de la **double traversée jonction** a une longueur de 115mm, ce qui correspond à deux rails 9102. **Equidistance** entre les voies: 33,6mm.

H0 en N wissels met stromgeleidend hartstuk

STROMGELEIDEND HARTSTUK

Het voordeel van FLEISCHMANN-wissels met een stroomgeleidend hartstuk is dat zo'n hartstuk een ononderbroken stroomvoorziening in het hartstukbereik van het wissel garandeert. Het hartstuk van een wissel is dat gedeelte waar beide binnenste railstaven elkaar kruisen.

Belangrijk: wissels met een stroomgeleidend hartstuk moeten altijd in de rijrichting staan, waarvan de trein (loc) komt, omdat er anders kortsluiting ontstaat bij het berijden van het hartstuk van het wissel (Fig. 1).

Voorbeeld: komt er een trein van spoor 1 dan moet het wissel in de richting van spoor 1 staan. Komt er een trein van spoor 2, dan moet het wissel in de richting van spoor 2 staan.

Het per ongeluk berijden van een foutief gestelde wissel kan worden voorkomen door van deze wissel een "denkende" wissel te maken en twee geïsoleerde raillassen volgens afstand a (afhankelijk van trein-lengte met uitloop) in de naar het hartstuk voerende railstaaf 1 en 2 in te bouwen zoals Fig. 2 laat zien.

ELEKTRISCHE AANSLUITING

Handwissels kunnen ten allen tijden, door deze te voorzien van een

elektromagnetische aandrijving, worden omgebouwd naar een elektrische wissel (raadpleeg hiervoor de actuele catalogus).

De wisselaandrijvingen hebben een overbelastingsschakelaar. Naar ~ 1 min. de schakelaar wordt gereactiveerd. Overbelasting treedt op wanneer de aandrijvingen niet wordt bereikt de eindstand, maar blijvd ingeschakeld permanent. **Opmerking: Bij veelvuldig overbelasting kan permanent uitschakelen van de zekering!** Men moet er op letten dat de schakelhefboom van de wissel precies in de uitsparing van de elektromagnetische aandrijving past.

Aansluiting met wissel-schakelaar 6900 en wissel-schakelaar 6920

De zwarte draad van de wisselaandrijving met de zwarte klem van de trafo verbinden. De witte draad van schakelaar 6900 respectievelijk de zijklem van schakelaar 6920 met de witte klem van de trafo verbinden (670601, 6811, 6725, 6735, 6755 – aansluitspanning: 14 V~).

Zorg ervoor dat de transformator niet reeds door een groot aantal consumenten tot het uiterste. Anders blijft niet langer voldoende vermogen voor een veilige en krachtige schakelen van de wisselaandrijvingen.

De bruine draden van de wisselaandrijving moeten met de overeenkomstig gekleurde draden von schakelaar 6900 respectievelijk met de overeenkomstig gekleurde klemmen van schakelaar 6920 verbonden worden (fig. 3 en 4). Als de verschuiving richting onjuist is, keren de twee bruine draden.

Aansluiting met een digitale modelspoorwegbesturing

Hoe de electromagnetische wisselaandrijving met de digitale modelspoorwegbesturing gecombineerd kan worden, leest u in het handleiding van de ontvanger-bouwsteen voor magneetartikelen of het bedieningshandboek van de digitale modelspoorwegbesturing. Als de wisselaandrijving gebruikt wordt in een digitale decoder, de rail een DCC spanning van ten minste 18 V vereist. **Om storingen te voorkomen gebruik geen nagels of vijzen om de wissels op de grondplaat te bevestigen.** Indien er meerdere elektromagnetische wissels en verlichtingsaccessoires op een trafo worden aangesloten, adviseren wij u, in verband met het hoge stroomverbruik, deze op de trafo 670601 aan te sluiten.

FUNKTIEWISSELS

Alle wissel worden als zogenaamde doorrijwissels geleverd, dit houdt in dat alle railaansluitingen stroom voeren.

Door de U-vormige draadbruggen te verwijderen veranderen de wissels in elektrisch "denkende" wissels. Met behulp van een pincet deze draadbruggen A en B verwijderen. De rijstroom vloeit dan nog uitsluitend in de richting waarin de wissel is geschakeld (Fig. 5 en 6).

HET MONTEREN VAN WISSELAANDRIJVINGEN VOOR NORMALE OF VERDEKTE OPSTELLING

De aandrijving kan men ondervloers in de modelbaan bouwen. Hiertoe dient men de aandrijving om de draaien, de schakelpal uit de wissel te trekken en 180° gedraaid weer te monteren (Fig. 7). De aandrijving van de H0 hoge snelheid wissels (6178/6179, 6180/6181) kan zowel links als rechts aan het wissel worden gestoken.

GEOMETRIE H0 PROFI WISSELS

De rechte rail van de **standaard wissel** (6170/6171), de **drieweg-** (6157) en de **engelse wissel** (6164/6165) hebben een lengte van 200mm (= rail 6101) (Fig. 9). De rechte rail van de **hoge snelheid wissel** (6178/6179) heeft een lengte van 300mm (=rail 6101+6103). De afbuigende rail in deze wissel komt overeen met de rail 6138, die ook als tegenboog wordt gebruikt. De diagonale rail van de **engelse wissel** heeft een lengte van 210mm. Dit komt overeen met twee rails 6102. De **parallelafstand** van de rails bedraagt 63,5mm.

GEOMETRIE N MET GRINDBED WISSELS

De rechte rail van de **standaard wissel** (9178/9179), de **drieweg-** (9157) en de **engelse wissel** (9184/9185) hebben een lengte van 111mm (=rail 9101) (Fig. 10). De afbuigende rail in deze wissel komt overeen met de rail 9136, die ook als tegenboog wordt gebruikt. De diagonale rail van de **engelse wissel** heeft een lengte van 115mm. Dit komt overeen met twee rails 9102. De **parallelafstand** van de rails bedraagt 33,6mm.

Scambi H0 e N con punta di cuore conduttrice

PUNTA DI CUORE CONDUTTRICE

Il vantaggio degli scambi fleischmann dotati di punta di cuore conduttrice è dato dall'alimentazione ininterrotta di questa punta di cuore. Questo dispositivo si trova nel punto di intersezione dei due binari interni.

Importante: gli scambi equipaggiati di punta di cuore conduttrice devono essere sempre posizionati nel senso di marcia del treno (locomotiva) in arrivo. In caso contrario si verificherà un corto circuito quando la locomotiva attraverserà la punta di cuore (Fig. 1).

Es: Se un treno arriva dal binario 1 lo scambio deve essere posizionato nella direzione del binario 1. Se un treno arriva dal binario 2 lo scambio deve essere posizionato nella direzione del binario 2. Un errato posizionamento può essere evitato modificando gli scambi in scambi «pensanti» e installando uno spezzone di binario isolante a una distanza corrispondente alla lunghezza della motrice più la via d'uscita sul binari 1 e 2 come illustrato nella Fig. 2.

INSTALLAZIONE ELLETRICO

Gli scambi manuali può essere trasformati in scambi elettrici in qualunque momento inserendo il comando elettromagnetico (vedi catalogo attuale).

I meccanismi degli scambi sono muniti di un interruttore sovraccarico. In caso di un sovraccarico, il interruttore e reattivo dopo 1 min. Sovraccarico si verifica quando l'unità non viene raggiunta la posizione finale, ma sta attivabili in modo permanente. **Attenzione: A causa di un sovraccarico frequentare il fusibile sempre spenta!** Facendo però in modo che la levetta scambio sia lasciata libera di spostarsi nell'apposita fessura.

Allacciamento all'interruttore dello scambio 6900 e al posto di comando per scambi 6920

Collegare il cavo nero dei comandi degli scambi con il morsetto nero al trasformatore. Collegare il cavo bianco dell'interruttore dello scambio 6900 rispettivamente il morsetto laterale del posto di comando 6920 con il morsetto bianco al trasformatore (670601, 6811, 6725, 6735, 6755 – tensione di esercizio: 14 V~).

Assicurarsi che il trasformatore non sia già effettuato da molti consumatori per i suoi limiti. In caso contrario, non resta più energia sufficiente per la commutazione sicura e potente dei motori degli scambi.

I cavi bruni del comando dello scambio deve essere collegato con i cavi bruni che escono dall'interruttore dello scambio 6900 rispettivamente con i morsetti contrassegnati dello stesso colore del posto di comando 6920 (fig. 3 e 4). Quando la direzione di spostamento non è corretto, invertire i due cavi bruni.

Collegamento ad un sistema digitale

Per le istruzioni relative al sistema di collegamento degli scambi elettromagnetici sistema di comando digitale vogliate consultare il manuale di modulo di ricezione per articoli elettromagnetici o il manuale d'uso per il comando digitale. Quando il meccanismo dei scambi viene fatto funzionare un decodificatore digitale, sulla guida una tensione DCC di almeno 18 V è necessaria.

Per un perfetto funzionamento degli scambi e incroci si raccomanda di non fissarli con chiodi o viti. Importante: nel caso che ad un trasformatore vengano collegati più scambi elettromagnetici o articoli elettrici e d'illuminazione, è consigliabile, a causa di un maggior consumo di corrente, il collegamento al trasformatore 670601.

SCAMBI «PENSANTI»

Al momento della spedizione tutti gli scambi sono conduttori di corrente, cioè tutti gli spezzioni di binario sono conduttori di elettricità. **Rimuovendo i cavallotti tutti gli scambi diventano «scambi pensanti».** Rimuovere i cavallotti utilizzando una pinzetta. Ora le corrente passerà solo nella direzione in cui lo scambio è orientato (Fig. 5 e 6).

SCAMBI ELETTROMAGNETICI PER IL MONTAGGIO IN SUPERFICIE O AD INCASSO

Il meccanismo può essere installato ad incasso nell'impianto se si capovolge la parte superiore verso il basso. La levetta di manovra va svilata e rimessa al proprio posto dopo averla girata di 180° (Fig. 7). Il motore degli scambi H0 a grande velocità (6178/6179, 6180/6181) può essere montato sia a sinistra sia a destra dello scambio.

GEOMETRIA DEGLI SCAMBI PROFI H0

La sezione rettilinea degli **scambi normali** (6170/6171), degli **scambi tripli** (6157) e dei **doppi incroci inglesi** (6164/6165) ha una lunghezza di 200mm (=binario 6101) (Fig. 9). La sezione rettilinea degli **scambi a grande velocità** (6178/6179) ha una lunghezza di 300mm (=binario 6101+6103). La sezione curva di questi scambi corrisponde ad un binario 6138 che serve da controcurva. Il binario in diagonale del **doppio incrocio inglese** misura 210mm e corrisponde a due binari 6102. La **distanza parallela** tra i binari misura 63,5mm.

GEOMETRIA DEGLI SCAMBI CON LETTO DI GHIAIA N




La sezione rettilinea di uno **scambio normale** (9178/9179), d'uno **scambio triplo** (9157) e di un **doppio incrocio inglese** (9184/9185) ha una lunghezza di 111mm (=binario 9101) (Fig. 10). La sezione curva di questi scambi corrisponde a un binario 9136 che serve da controcurva. Il binario in diagonale del **doppio incrocio inglese** misura 115mm e corrisponde a due binari 9102. La **distanza parallela** tra i binari misura 33,6mm.

BETRIEBSANLEITUNG

Operating instructions • Instructions des service • Handleiding • Vejledning • Istruzioni per la manutenzione

H0-PROFI-Gleis - Weichen mit stromleitendem Herzstück Schnellfahrweiche	6178/6179, 6180/6181
Elektroantrieb	644110/644210

N-Gleis mit Schotterbett - Weichen mit stromleitendem Herzstück Normalweiche	9178/9179, 9180/9181
Bogenweiche	9174/9175, 9182/9183
Elektroantrieb	942101/942201

Stromleitendes Herzstück	
Der Vorteil der FLEISCHMANN-Weichen mit stromleiten-dem Herzstück ist, dass sie für eine lückenlose Strom-versorgung im Herzstückbereich der Weiche sorgen. Das Herzstück einer Weiche ist die Stelle, an der sich die beiden inneren Schienen kreuzen.	
Wichtig: Weichen mit stromleitendem Herzstück müs-sen immer in die Fahrrichtung gestellt sein, aus der der Zug (Lok) kommt, sonst entsteht ein Kurzschluss beim Befahren des Weichenherzstücks (Fig. 1).	
Beispiel: Kommt ein Zug aus Gleis 1, muss die Weiche in Richtung Gleis 1 gestellt sein. Kommt ein Zug aus Gleis 2, muss die Weiche in Richtung Gleis 2 gestellt sein.	
Ein unbeabsichtigtes Befahren einer falsch gestellten Weiche wird verhindert, indem man die Weiche zu einer „denkenden“ Weiche macht und je einen Isolierschienenverbinder im Abstand a (größte Triebfahrzeuglänge plus Auslaufweg) in die zum Herzstück führenden Gleise 1 und 2 einbaut, wie Fig. 2 zeigt.	

Elektrischer Anschluss	
Handweichen können durch einfaches Anstecken der Elektroantriebe zu Elektroweichen nachgerüstet werden (siehe hierzu den aktuellen Katalog).	
Die Weichenantriebe besitzen eine Überlastsicherung, die nach Überbelastung nach ca. 1 Min. wieder einschaltet. Überbelastung tritt auf, wenn der Antrieb nicht die Endstellung erreicht, aber auf Dauer eingeschaltet bleibt.	
Achtung: Nach häufiger Überbelastung kann die Sicherung auf Dauer abschalten! Es ist darauf zu achten, dass der Schalthebel der Weiche richtig in die Aussparung des Schaltschiebers eingreift.	
Anschluss an Weichenschalter 6900 und Stellpult 6920	
Schwarzes Kabel des Weichenantriebes mit schwarzer Anschlussklemme am Trafo verbinden. Das weiße Kabel des Weichenschalters 6900, bzw. die seitliche Klemme des Stellpultes 6920 mit der weissen Anschlussklemme am Trafo verbinden (670601, 6811, 6725, 6735, 6755 – Betriebsspannung: 14 V~).	
Achten Sie darauf, dass der Trafo nicht schon durch viele Verbraucher an seiner Leistungsgrenze betrieben wird. Sonst bleibt nicht mehr genügend Leistung zum sicheren und kraftvollen Schalten der Antriebe.	
Die braunen Kabel des Weichenantriebes mit den braunen Kabeln am Weichenschalter 6900, bzw. mit den braun gekennzeichneten Klemmen des Stellpultes 6920 verbinden (Fig. 3 und 4). Ist die Schaltrichtung falsch, vertauschen Sie die beiden braunen Kabel.	
Wie man den elektromagnetischen Weichenantrieb an eine Digitalsteuerung anschließt, entnehmen Sie bitte der Betriebsanleitung des jeweiligen Weichendecoders oder dem Handbuch der Digitalsteuerung. Wird der Antrieb an einem digitalen Decoder betrieben, ist an der Schiene eine DCC-Spannung von mindestens 18 V erforderlich.	

Weichen nicht mit Nägeln oder Schrauben am Untergrund befestigen, da es sonst zu Funktionsstörungen kommen kann. Werden mehrere elektromagnetische Weichen und Beleuchtungsartikel an einen Trafo angeschlossen, empfehlen wir wegen des höheren Stromverbrauchs den Anschluss an den Trafo 670601.

Fleischmann



Fleischmann

Modelleisenbahn GmbH

Plainbachstraße 4

A - 5101 Bergheim

Tel.: 00800 5762 6000 AT/D/CH

(kostenlos / free of charge / gratuit)

International: +43 820 200 668

(zum Ortstarif aus dem Festnetz; Mobilfunk max. 0,42€ pro Minute inkl. MwSt. / local tariff for landline, mobile phone max. 0,42€/min. incl. VAT / prix d'une communication locale depuis du téléphone fixe, téléphone mobile maximum 0,42€ par minute TTC)

VI 12023 www.fleischmann.de 21/6178-0102

„Denkende“ Weichen

Im Lieferzustand sind alle Weichen Durchfahrweichen, d.h. alle Gleisabgänge führen Strom.

Durch das Entfernen der Drahtbrücken werden aus den Weichen elektrisch „denkende“ Weichen. Mit einer Pinzette die Drahtbrücken A und B entfernen. Der Fahrstrom fließt dann nur noch in die Richtung, in die die Weiche gestellt ist.

Schnellfahr- und Normalweiche – elektrisch denkend

H0-Weiche 6178/6179, 6180/6181
N-Weiche 9178/9179, 9180/9181

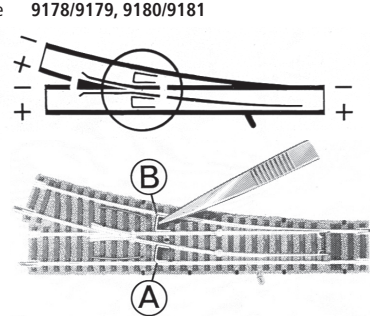


Fig. 5

Bogenweiche – elektrisch denkend

N-Weiche 9168/9169, 9182/9183

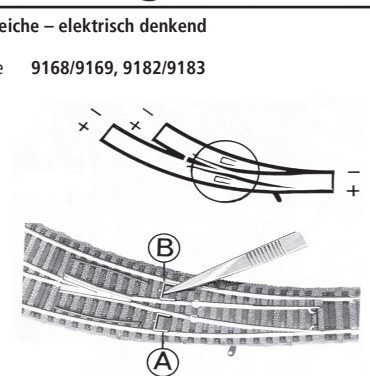
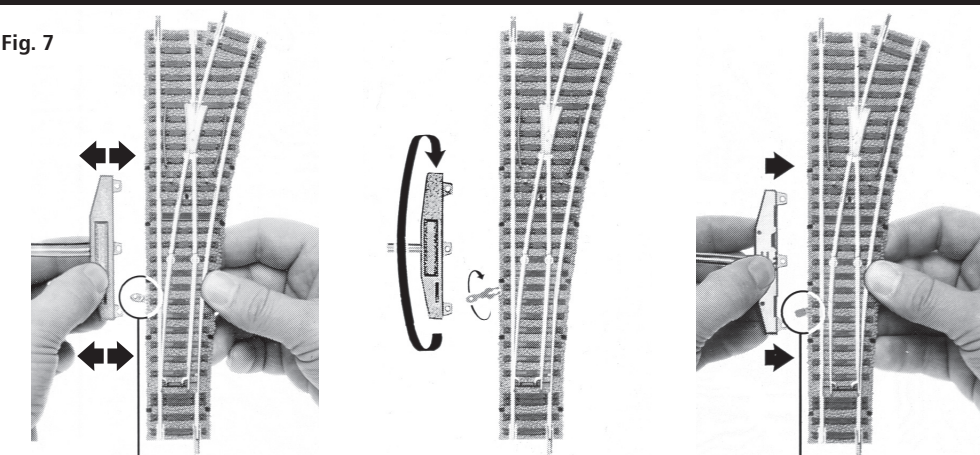


Fig. 6

Anstecken von Weichenantrieben für Normal- und Unterflurbetrieb

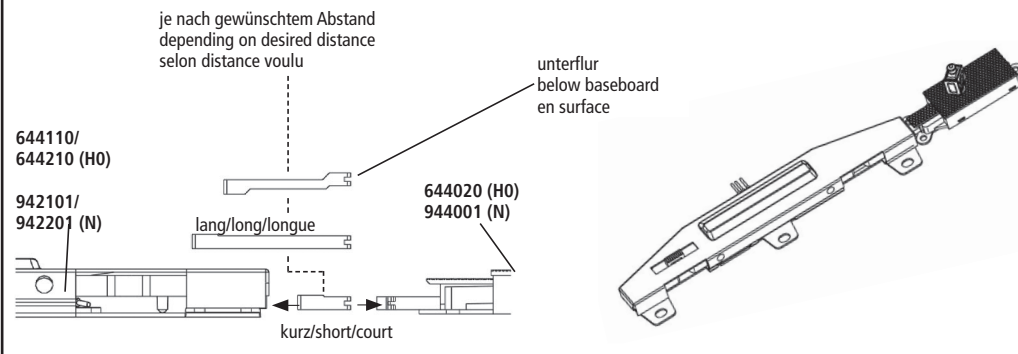
Fig. 7



Die Antriebe können auch unterflur (unsichtbar) in die Anlage eingebaut werden, wenn die Oberseite nach unten gedreht wird. Den Weichenantrieb und den Schalthebel der Weiche herausziehen und um 180° gedreht wieder einstecken. Der Antrieb der H0-Schnellfahrweichen (6178/6179, 6180/6181) kann sowohl links als auch rechts an die Weiche gesteckt werden.

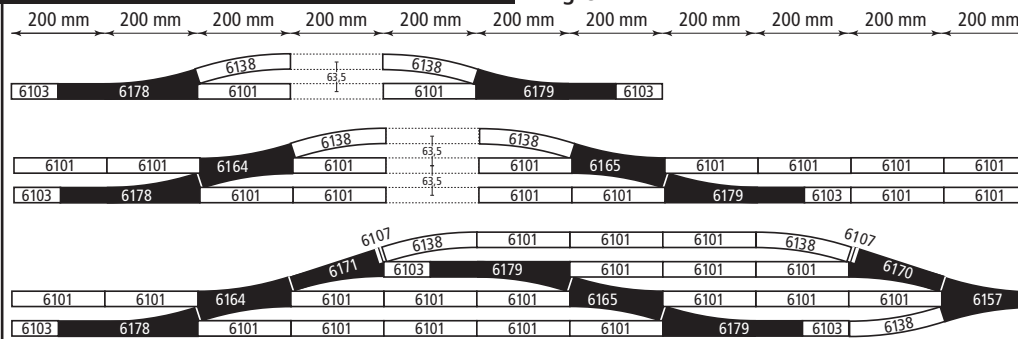
Weichenantrieb mit ansteckbarem Weichensignal H0 + N

Fig. 8



Geometrie H0-PROFI-Gleis Weichen

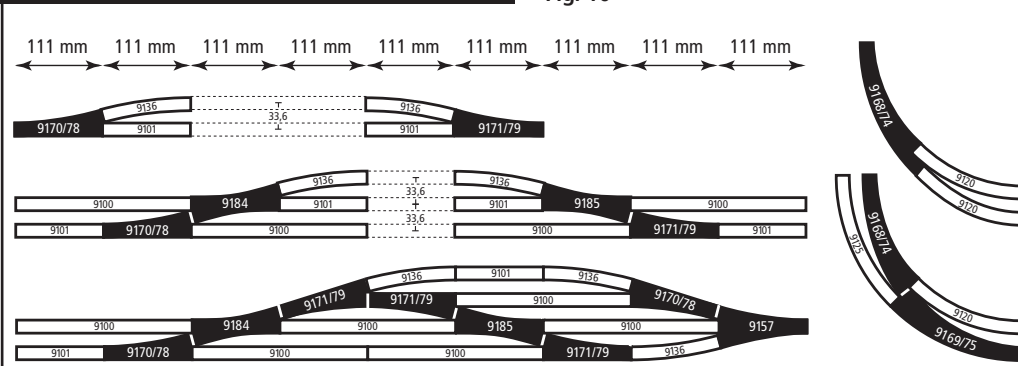
Fig. 9



Das gerade Gleis der Normalweiche (6170/6171), der Dreiweg- (6157) und der doppelten Kreuzungsweiche (6164/6165) hat eine Länge von 200mm (=Gleis 6101). Das gerade Gleis der Schnellfahrweiche (6178/6179) hat eine Länge von 300mm (=Gleis 6101+6103). Das abzweigende Gleis dieser Weichen entspricht dem Gleis 6138, das auch als Gegenbogen dient. Das Diagonalgleis der doppelten Kreuzungsweiche hat eine Länge von 210mm. Das entspricht zwei Gleisen 6102. Der Parallelgleisabstand beträgt 63,5mm.

Geometrie N-Gleis mit Schotterbett Weichen

Fig. 10



Das gerade Gleis der Normalweiche (9170/9171, 9178/9179), der Dreiweg- (9157) und der doppelten Kreuzungsweiche (9184/9185) hat eine Länge von 111mm (=Gleis 9101). Das abzweigende Gleis dieser Weichen entspricht dem Gleis 9136, das auch als Gegenbogen dient. Das Diagonal-

H0 and N switches with current-conducting frog

CURRENT-CONDUCTING FROG

The advantage of the FLEISCHMANN points with current conducting frogs is that there is continuous, unbroken power in the frog of the point. The frog of the point is where the two inner rails cross each other.

Important: Points with the current-conducting frogs, must always be set in the correct direction from which the train (loco) is approaching, otherwise there could be a short circuit when traversing the frog (Fig. 1).

For example: If a train is coming out of track 1, then the point must be set in the direction of track 1. Similarly if the train is coming out of track 2, then the point must be set to track 2.

Running over a wrongly set point can be avoided by making it into a "thinking" point, and installing isolating rail joiners in the inner rails leading to the frog in tracks 1 and 2, at a suitable distance away (longest loco plus over-run length) as shown in Fig. 2.

ELECTROMAGNETIC OPERATION

Manual points can be converted to electric points at any time, by simply clipping in the point motors (see the current catalogue).

The point motors have an overload switch. If an overload occurs, the switch will be recovering after approx. 1 min. Overloading occurs when the drive does not reach the end position but remains turned on permanently. **Attention:** Due to frequent overloading, the fuse may switch off permanently! When installing, be sure that the switch-throw lever fits properly into the cutout in the throw-bar of the unit.

Connection of the point switch 6900 and the control-box 6920

Connect the black lead of the point drive to the black terminal of the transformer. The white lead of the point switch 6900 respectively the terminal on the side of the control-box 6920 connect to the white terminal of the transformer (670601, 6811, 6725, 6735, 6755 – operating voltage: 14 V~).

Make sure that the transformer is not already operated to its limits by many consumers. Otherwise not enough power remains for safe and powerful switching of the drives.

The brown leads of the point drive should be connected to the brown leads which emerge from the point switch 6900 respectively the brown coloured terminals of the control-box 6920 (fig. 3 and 4). If the switching direction is incorrect, you swap the two brown leads.

Connection into a digital control system

Just how the electrically operated point motors are connected into a digital control system can be found in the operating instructions of the respective point decoder or in the manual of the digital controller. If the drive is operated at a digital decoder, on the rail a DCC-voltage of at least 18 V is required.

Please do not fix the points with screws or pins as they may not operate efficiently. If several electrically operated points as well as illuminated items are connected onto one transformer, then we recommend that because of their high current consumption they should be connected onto a transformer No. 670601.

STOP SWITCH

As delivered all points are through points, in other words - all tracks stubs conduct electricity. By simply removing the wire bridging clips, all points become "thinking points". Remove the wire clips A and B using tweezers. The current will then only flow in the direction in which the point is set (Fig. 5 and 6).

CLIPPING ON POINT MOTORS FOR ABOVE AND BELOW BASEBOARD OPERATION

The motor can be mounted below the surface by simply turning it upside down. Pull out the point lever, turn it 180° over, and replace it (Fig. 7). The motor for the H0 express points (6178/6179, 6180/6181) can be mounted on either the left or right hand side of the point as desired.

GEOMETRY OF H0 PROFI TRACK POINTS

The straight track of the standard point (6170/6171), the three-way point

(6157) and the double slips (6164/6165) has a length of 200mm (=track 6101) (Fig. 9). The straight track of the express point (6178/6179) has a length of 300mm (=track 6101+6103). The branch off tracks of these points corresponds to track 6138, which also serves as the opposite curve. The diagonal track of the double slips has a length of 210mm. This corresponds to two tracks 6102. The parallel distance between tracks measures 63.5mm.

GEOMETRY OF N WITH ROADBED TRACK POINTS

The straight track of the standard point (9178/9179), the three-way point (9157) and the double slips (9184/9185) has a length of 111 mm (=track 9101) (Fig. 10). The branch off tracks of these points corresponds to track 6136, which also serves as the opposite curve. The diagonal track of the double slips has a length of 115mm. This corresponds to two tracks 9102. The parallel distance between tracks measures 33.6mm.

Aiguillages H0 et N avec pièce de cœur conductrice

PIÈCE DE CŒUR CONDUCTRICE

L'avantage des aiguillages FLEISCHMANN avec pièce de cœur conductrice réside dans l'alimentation parfaitement continue au niveau de cette pièce de cœur. Ce dispositif est situé au point d'intersection des deux rails intérieurs.

Important: les aiguillages équipés d'une pièce de cœur conductrice doivent toujours être placés dans le sens de la marche du train (locomotive) qui arrive. Dans le cas contraire, il se produira un court-circuit lorsque la locomotive franchira la pièce de cœur (Fig. 1).

Exemple: lorsqu'un train arrive par le rail 1, l'aiguillage doit être positionné suivant le sens du rail 1. Lorsqu'un train arrive par le rail 2, l'aiguillage doit être positionné suivant le sens du rail 2.

Pour empêcher tout franchissement involontaire d'un aiguillage mal positionné, il convient de transformer l'aiguillage en aiguillage «programmable» en montant une éclisse isolante à une distance «a» (longueur de la motrice + tronçon d'erre) sur les rails 1 et 2 menant à la pièce de cœur, comme le montre la Fig. 2.

RACCORDEMENT ÉLECTRIQUE

Les aiguillages à commande manuelle peuvent être modifiés en aiguillages électromagnétiques en incorporant tout simplement une commande électromagnétique (voir le catalogue actuel).

Les moteurs d'aiguillages possèdent des rupteurs de la surcharge. En cas d'un surcharge, le rupteur est réactivé après 1 min. Surcharge se produit lorsque le moteur n'est pas atteint la position de fin, mais reste sous tension en permanence. **Attention:** Pour une surcharge fréquente le fusible éteint en permanence! Il faut veiller à ce que le petit levier de l'aiguillage se loge à l'endroit prévu dans le moteur.

Raccordement à commande d'aiguillage 6900 et à poste de commande 6920

Raccorder le câble noir des moteurs d'aiguillages avec la borne de connexion noir du transformateur. Raccorder le câble blanc de l'interrupteur d'aiguillage 6900, resp. la borne latérale du poste de commande 6920 avec la borne blanche de connexion du transformateur (670601, 6811, 6725, 6735, 6755 – tension de service: 14 V~).

Assurez-vous que le transformateur n'est pas déjà utilisé à ses limites par des nombreux consommateurs. Sinon ne reste plus assez de puissance pour la commutation fiable et puissante des moteurs.

Les câbles bruns du moteur d'aiguillage doivent être raccordés avec les câbles bruns sortant de l'interrupteur d'aiguillage 6900, resp. les bornes brunes du poste de commande 6920 (fig. 3 et 4). Si le sens de commutation est incorrecte, vous échangez les deux câbles bruns.

Raccordement à une commande digitale

Pour savoir comment connecter le moteur électromagnétique à une commande digitale nous vous suggérons de consulter, selon le cas, les instruction de service de votre module récepteur pour accessoires électromagnétiques ou le