

# BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instruction · Instructions  
de service · Handleiding · Bruksan-  
visning · Istruzioni per la manutenzione

Drehscheibe

6052

**FLEISCHMANN**

MODELLBAHNEN

HO

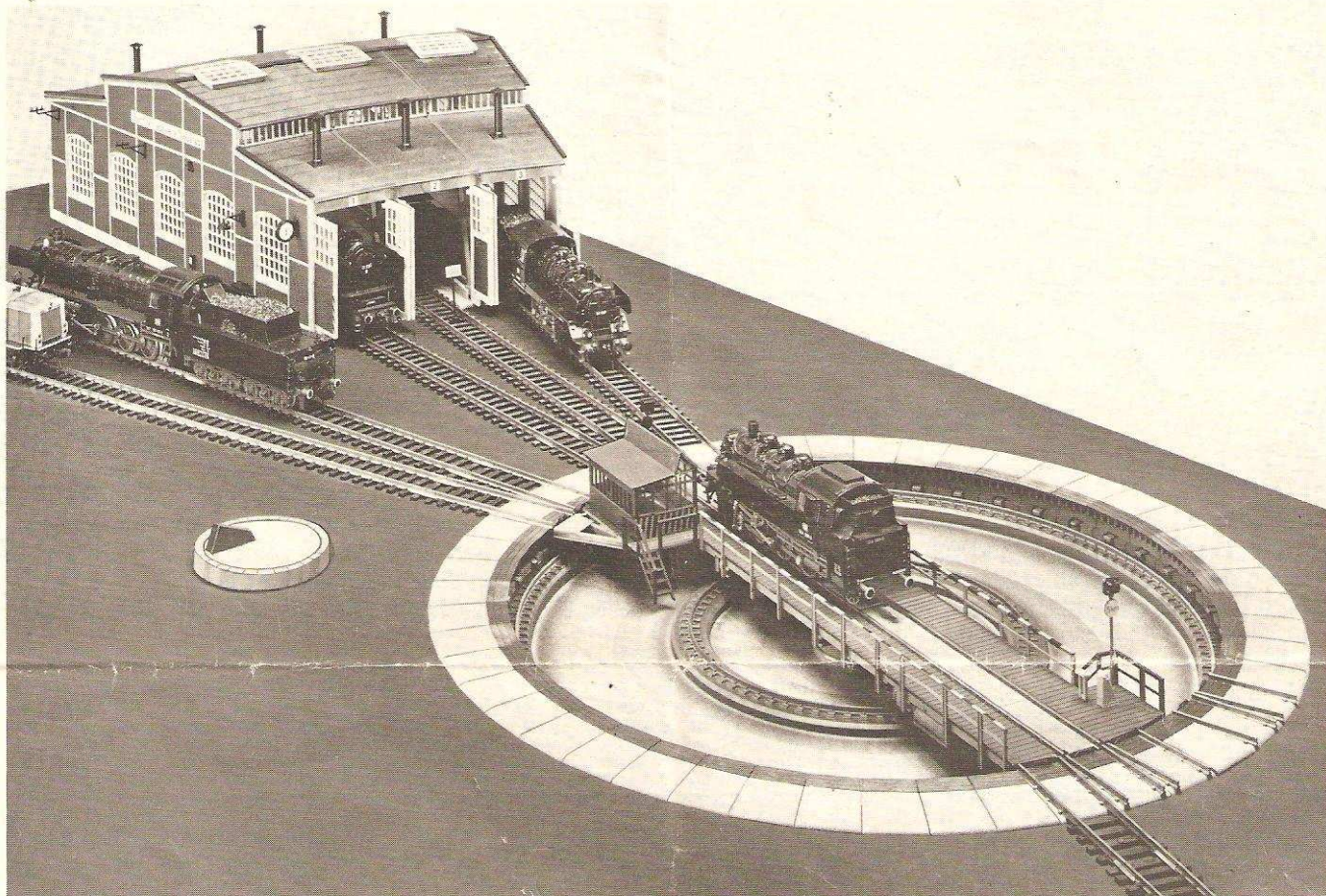
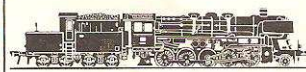


Fig. 1

Die **FLEISCHMANN**-Drehscheibe 6052 wurde als Einbau-Drehscheibe konstruiert. Mit Grube und Drehbühne ist das große Vorbild modellgetreu nachgebildet. Die Drehscheibe ist elektrisch angetrieben und über den beiliegenden Drehscheibenschalter 6909 fernsteuerbar. Der Schalter paßt zum **FLEISCHMANN**-Gleisbildstellwerk.

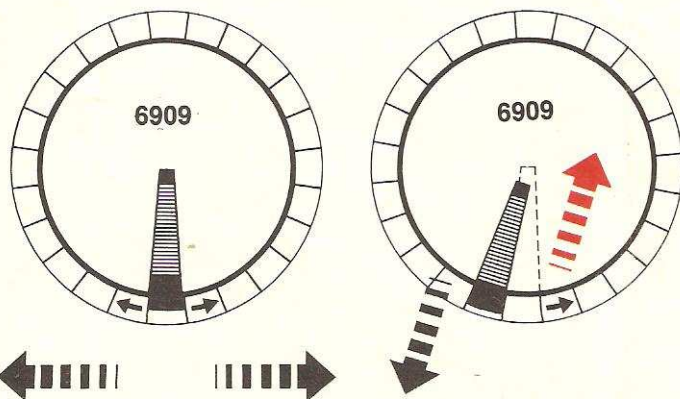


Fig. 2

Mit dem Drehscheibenschalter kann durch Betätigung des schwarzen Tasters nach rechts oder links die Drehbühne in entsprechender Richtung in Betrieb gesetzt werden. Die Drehbühne hält automatisch an jedem Teilstück. Ein kontinuierliches Durchlaufen zur gewünschten Position ist möglich, wenn der Taster nach Drehrichtungswahl durch Nachaußenziehen (schwarzer Pfeil) eingerastet wird. Bei Erreichen der gewünschten Position muß die Rastung durch Drücken in Gegenrichtung (roter Pfeil) wieder ausgelöst werden.



## Einbau

Zum Einbau der Drehscheibe wird in die Anlagenplatte ein Loch von 340 mm  $\phi$  gesägt, in das die Drehscheibe eingesetzt wird. Ein Festschrauben ist nicht erforderlich, da die Drehscheibe über die zu befestigenden Zufahrtsgleise gehalten wird.

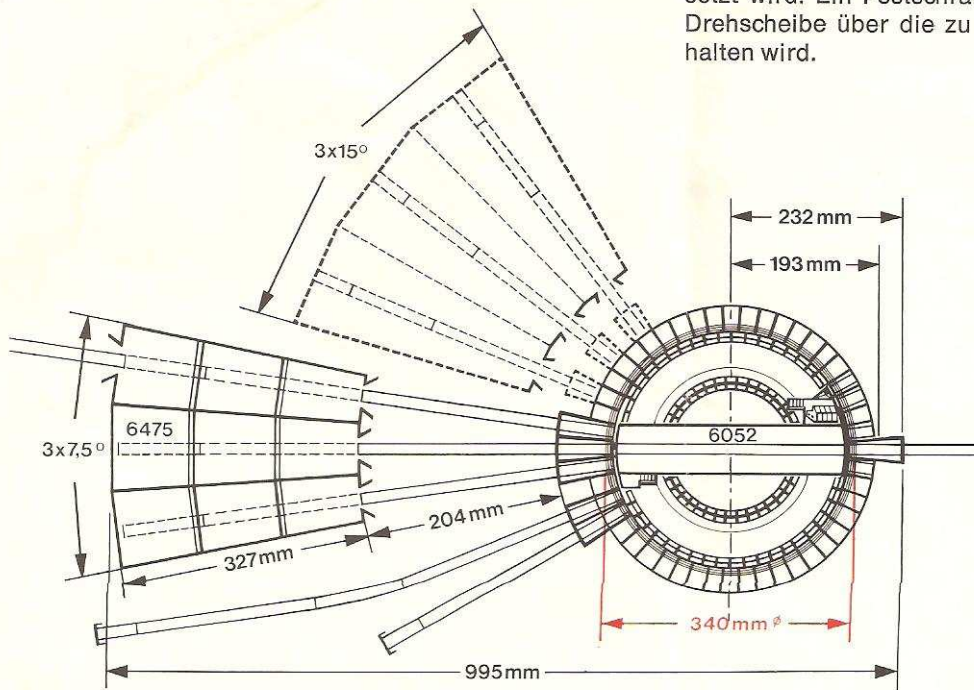


Fig. 3

verbindliche Einbaumaße

204 mm (1x Gleis 6001) aufzustellen. Pro Lokstand wird je ein Gleis 6001 und 6002 benötigt. Diese werden durch die vorderen Tore eingeschoben und von den Halteklammern der Grundplatte gehalten. Die einzelnen Gleise werden in Richtung der Drehscheibe etwas herausgezogen und mit je einem Auffahrgleis 6001 zusammengesteckt.

Die Drehscheibe kann aber auch für **15°-Teilung** Verwendung finden. In diesem Fall ist zwischen den einzelnen Abstellgleisen jeweils 1 Abdeckplatte zu belassen.

Gegebenenfalls kann die Drehscheibe auch auf die Anlagenplatte aufgesetzt werden, der Drehscheibenrand muß dann durch Füllstücke (z. B. Styropor) unterlegt werden. Ebenfalls müssen 30 mm hohe Auffahrtsrampen für die Zu- und Abfahrtsgleise geschaffen werden.

Die Drehscheibe ist durch die **7,5°-Teilung** mit max. 48 Gleisanschlüssen bestückbar. Hierzu ist der dreiständige Ringlokschuppen 6475 vorgesehen, der auch mehrteilig ausgebaut werden kann.

Der Lokschuppen 6475 ist vom Auffahrsegment der Drehscheibe im Abstand von

## Anschlüsse

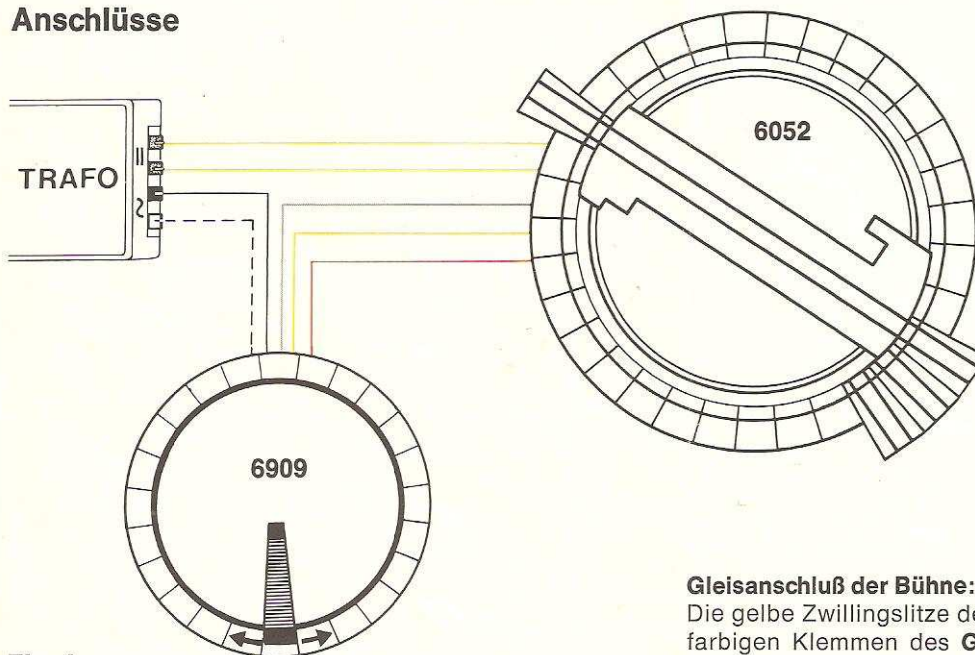


Fig. 4

### Motoranschluß der Bühne:

Die 3-fach Litze mit den Farben rot, gelb, grau muß mit den entsprechenden Litzen des Schalters verbunden werden, z. B. über die Klemmenplatte 6941.

Die schwarze und weiße Litze des Schalters muß an den gleichfarbigen **Wechselstromanschluß**  $\sim$  des Trafos gelegt werden (Trafo-Typen 6750, 6730, 6700).

**Betätigen der Drehbühne von Hand** siehe Fig. 9 und Fig. 10.

### Gleisanschluß der Bühne:

Die gelbe Zwillingslitze der Drehscheibe wird an den gleichfarbigen Klemmen des **Gleichstromanschlusses** = am Regel-Transformator angeschlossen. Die Fahrstromzuführung zu den einzelnen Gleisen erfolgt über die Bühne in Abhängigkeit von der Bühnenstellung. Es werden also nur die Gleise mit Strom versorgt, in deren Richtung die Bühne steht. Alle anderen Gleise bleiben stromlos, so daß jederzeit Lokomotiven abgestellt werden können. Während des Drehens der Bühne muß der Fahrstrom ausgeschaltet bleiben.



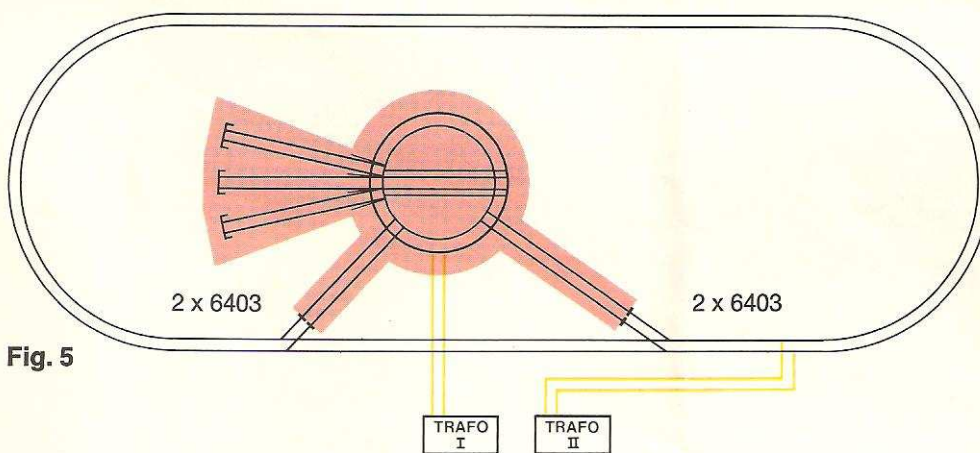


Fig. 5

### Betrieb der Anlage mit 2 oder mehreren Regel-Transformatoren:

Der Drehscheibenbereich (rote Fläche) sollte mit einem gesonderten Regel-Transformator betrieben werden. Grundsätzlich sind alle Gleise am Übergang vom Drehscheibenbereich in die Anlage durch Einbau von 2 Isolierschienenverbindern 6403 elektrisch zu trennen.

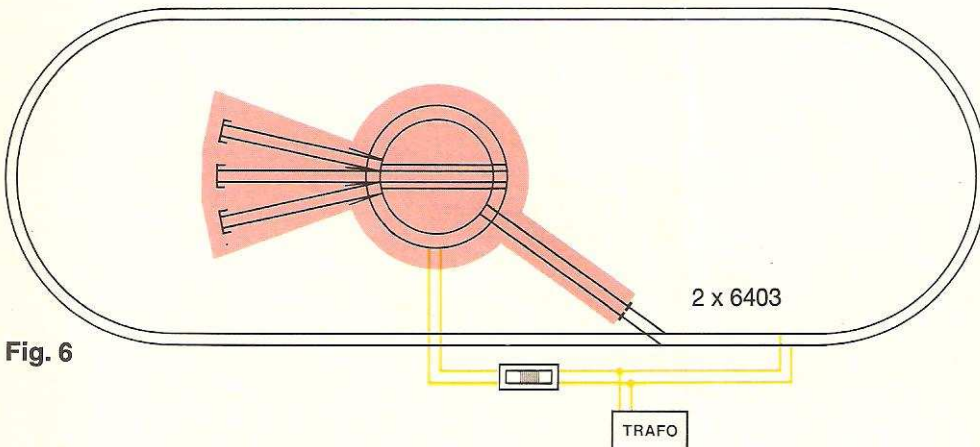


Fig. 6

### Betrieb der Anlage mit 1 Regel-Transformator:

Es ist auch möglich, die gesamte Anlage mit einem Trafo zu betreiben. Auch hier sind alle Gleise am Übergang vom Drehscheibenbereich (rote Fläche) in die Anlage durch 2 Isolierschienenverbinder 6403 elektrisch zu trennen. Die Fahrspannung wird in die Anlage eingespeist. Die Drehscheibenbühne wird zusätzlich über einen Umpolschalter 6904/6924 oder Momentumpoltaster 6905 eingespeist.

### Erweiterung

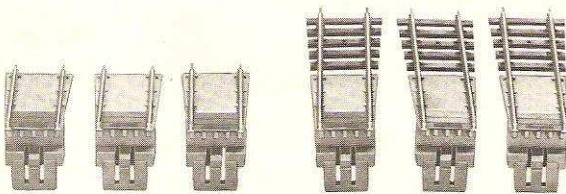


Fig. 7

Mit dem Erweiterungs-Set 6053 kann die Drehscheibe um jeweils 3 Gleisanschlüsse ausgebaut werden.

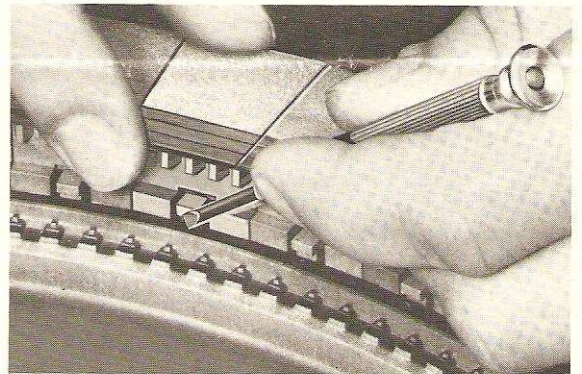


Fig. 8

Die Drehbühne ist hierzu aus dem Bereich der einzubauenden Teilstücke zu fahren. Nunmehr sind die Abdeckplatten durch Zurückdrücken der federnden Zungen nach oben herauszuziehen und die Auffahrgleise einzustecken. Jedem Auffahrgleis ist gegenüber ein Blindstutzen oder wieder ein Auffahrgleis einzusetzen.

### Handbetätigung der Drehbühne

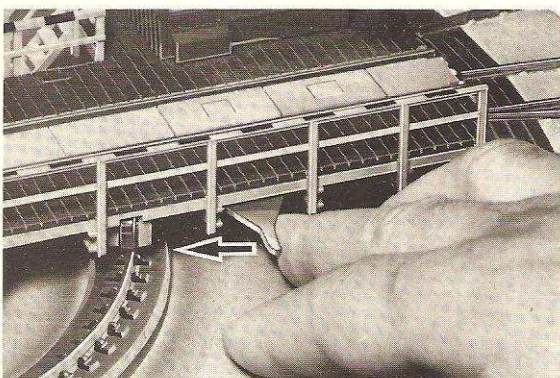
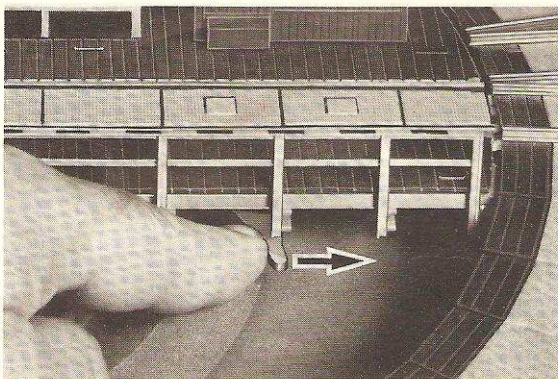


Fig. 9

Gegenüber dem Maschinenhaus ist unterhalb der Drehbühne am Antrieb ein Handhebel angebracht.

Durch Drücken und gleichzeitiges Halten des Hebels in Richtung Drehbühnenmitte rastet das Antriebsrad aus der Verzahnung der Grube aus und die Drehbühne kann in beliebiger Richtung verstellt werden. Nach Loslassen des Hebels greift das Zahnrad wieder ein. Darauf achten, daß die Gleisteilung der Anschlußgleise mit dem Bühnengleis übereinstimmt.

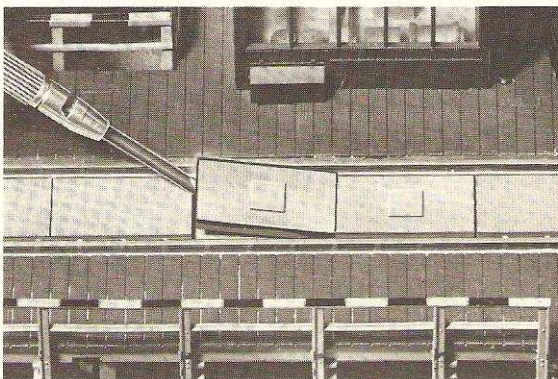




**Fig. 10**

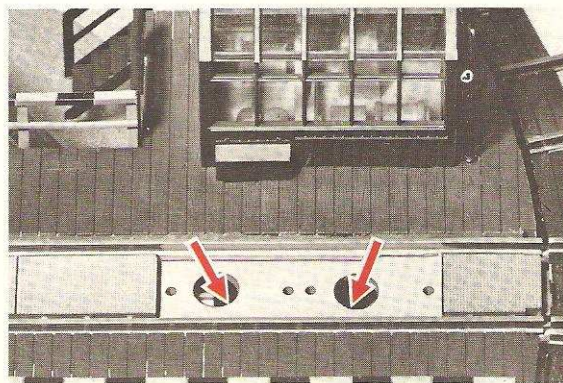
Sollte trotz Betätigung des Schalters 6909 der Antrieb klemmen oder nicht anlaufen, so ist durch kurzes Drücken des Hebels in Richtung Grubenrand der Antrieb in Betrieb zu setzen. Dieser hält dann nach einer Gleisteilung wieder an.

## Ölen des Motors



**Fig. 11**

Um die Lager des Antriebsmotors ölen zu können, müssen die beiden Gitterabdeckungen vor dem Maschinenhaus mit einem kleinen Schraubenzieher abgehoben werden.

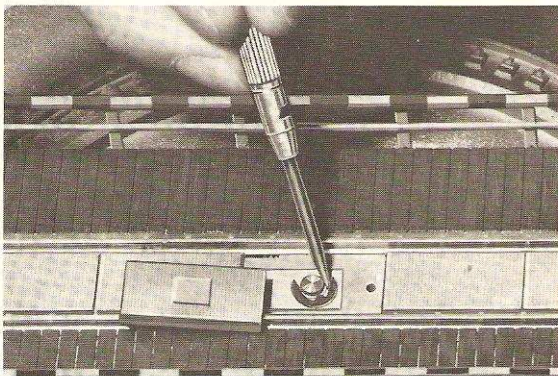


**Fig. 12**

Durch die vorgesehenen Löcher ist je **1 Tropfen Öl** an die durch Pfeile gekennzeichneten Lagerstellen zu geben (Vorsicht, nicht überölen!).



## Ausbau der Bühne



**Fig. 13**

Läuft die Drehbühne auch nach Betätigung des Handhebels nicht an, muß sie ausgebaut werden. Dazu wird mit einem kleinen Schraubenzieher die mittlere Gitterabdeckung zwischen den Schienen der Bühne abgehoben und der Sicherungsring am Drehzapfen entfernt. Vorsicht! Sicherungsring nicht verlieren! Auf jeder Seite der Drehscheibe werden mindestens 6 gegenüberliegende Teilstücke entfernt (siehe Fig. 8). Jetzt kann die Bühne in diesen Ausschnitt gefahren und herausgehoben werden.

Die Kontaktbahnen neben dem Drehzapfen und die Kontaktfedern sind mit Benzin zu reinigen.

Der Einbau der Bühne erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Gegebenenfalls ist bei schadhafte Teilen die Drehbühne mit Schalter 6909 an die Kundendienstabteilung einzusenden.

## Turntable 6052

The **FLEISCHMANN** Turntable 6052 was constructed as a built-in turntable. Complete with trench and turning platform this is a true-to-life model. The turntable is electrically operated and can be operated remotely by the turntable switch 6909, which is included. The switch will fit into the **FLEISCHMANN** diagrammatic control (Fig. 1). With this turntable switch the platform can be turned either to the left or right by means of the black switch. The platform stops automatically at each track. A continuous action through to your chosen position is possible if the switch is pushed into the direction of travel to its outer limit until the position is reached. On reaching this position, it is stopped by pressing in the opposite direction (Fig. 2).

**Installation:** For installing the turntable you will need a hole with 340 mm diameter in your layout board. It will not be necessary to fasten it down, as the turntable will be stopped at fastened tracks. If the turntable has to be laid on top of the layout, a base of polystyrene (or similar) should be laid underneath. In this case entry and exit ramps 30 mm high must be created for the tracks. The turntable is divided into 7.5° sections with a maximum of 48 possible rail connections. The 7.5° sections are provided to match up to the standing positions of 3 locos in the loco shed 6475. The turntable can also be set up for 15° section operation. In this case only one cover plate should be left between the sidings (Fig. 3).

**Connection: Connecting the motor of the Platform:** The 3 wires, red, yellow and grey must be connected to the corresponding wires on the switch, if necessary with the 6941 connector. The black and white wire from the switch must go to the A. C. connection on the transformer (type 6750, 6730 or 6700).

**Rotating the turntable by hand, see fig. 9 and 10.**

**Connecting current to the platform:** The twin yellow wires of the turntable should be connected to the clips for the D. C. on the transformer. Current for the rail itself depends on the position of the platform. Thus only the line from the turntable is provided with current. All the other lines remain without current, making it possible to leave locos there. Current must be turned off when the Platform is being turned (Fig. 4).

**Operation of the layout with two, or more, transformers:** The turntable area should be controlled by a separate transformer. All lines which go over into the turntable area should be cut off with two isolating fish plates 6403 (Fig. 5).



**Operation of the layout with one transformer:** It is possible to operate the whole layout with just one transformer. As before all lines to the turntable area are cut off with two isolating fish plates 6403. Current is fed into the line. The turntable is also fitted with a switch 6904/6924 or a pause switch 6905 (Fig. 6).  
**Extensions:** With the Extensions Set 6053 the turntable can be extended to cope with three rail connections (Fig. 7). The turntable should be placed away from the area of the installed parts. The cover plates are now pulled up by pushing back the spring switch-tongues (Fig. 8), and stuck in the approach track. Every approach track is to be set up opposite a blind section or another approach track.

**Rotating the turntable by hand:** Opposite the motor housing, under the turning table, is a small black lever. By pressing the lever towards the centre, the drive gear wheel is withdrawn from the teeth in the outer drive ring releasing the table so that it can be moved manually in the desired direction. When the lever is released the gear wheel is again enmeshed with the outer-ring. Ensure, however, that the rotating tracks are lined up with the exit tracks (Fig. 9). Should the turntable not operate, when pressing the switch 6909, simply press the lever slightly to ensure the gear wheel is firmly seated in the drive ring, which will then start it moving. It will then stop at the next track again (Fig. 10).

**Oiling the motor:** To oil the drive motor both lattice cover plates must be removed from the machine house with a screwdriver (Fig. 11). Just one drop of oil should be put through the holes to lubricate the points as shown (Fig. 12).

**Dismantling the table:** Should the turntable not operate by moving the lever, it will be necessary to dismantle the table. Using a small screwdriver, gently lift the small coverplate in the centre of the table between the two rails and spring off the circlip on the central pivot (Fig. 13). Be careful not to lose the circlip! On each side of the platform take off 6 opposing components (Fig. 8). Now the platform can be removed. The contact points and springs round the central pivot should be cleaned with a cleanser. To put the table back together simply reverse the procedure. In the unfortunate instance that the turntable should still not function, please return it to your local dealer or to your supplier or direct to the **FLEISCHMANN** Technical Centre.

We reserve all rights to carry out alterations and improvements of all models or items.

## Plaque tournante 6052.

La plaque tournante **FLEISCHMANN** 6052 a été réalisée comme élément à encastrer. La fosse et le pont sont absolument conformes au grand prototype. La plaque tournante est actionnée par un moteur électrique; elle est livrée avec un poste de commande 6909 spécialement conçu pour la télécommande. Ce poste de commande s'adapte au système **FLEISCHMANN** de poste de commande figuratif (fig. 1). En appuyant sur le bouton noir du poste de commande (soit vers la gauche, soit vers la droite) on provoque la rotation du pont tournant dans la direction correspondante. Le pont s'arrête automatiquement à chaque secteur. Si on désire une rotation continue on doit bloquer le bouton noir à fin de course dans la direction souhaitée. Dès qu'on arrive à proximité de la voie désirée, il faut évidemment débloquent le bouton noir (fig. 2).

**Montage:** Pour le montage de la plaque tournante il faut prévoir dans la table du réseau un trou de 340 mm  $\phi$ . On la dépose dans ce logement. Il n'est pas nécessaire de la fixer au moyen de vis car les rails d'accès, qui sont eux-mêmes fixés, suffisent pour la maintenir en place. Il est possible, dans certains cas, de poser la plaque tournante tout simplement sur la table du réseau. Il faut alors camoufler le bord de la plaque et également construire des rampes d'accès de 30 mm. de hauteur pour chaque voie d'accès. Le pourtour de la plaque tournante est partagé en secteurs de 7,5°, ce qui peut procurer un maximum de 48 voies d'accès. La remise à locomotives circulaire 6475 est prévue pour loger 3 locomotives côte à côte sur des voies distantes chacune de 7,5°. Les voies d'accès peuvent aussi être placées à 15° les unes des autres. Il faut alors maintenir un secteur plein entre chaque voie (fig. 3).

**Raccordement: Courant pour le moteur du pont tournant:** le cable triple, comportant les couleurs rouge, jaune et gris, doit être raccordé aux couleurs correspondantes du poste de commande, en utilisant une plaque à bornes 6941. Le cable bipolaire, noir et blanc, du poste de commande seront raccordés aux bornes de couleur correspondante du transformateur, qui fournissent du courant alternatif  $\sim$  (transformateur 6750, 6730, 6700). **Manœuvre de la plaque tournante à la main, voir illustrations No. 9 et 10.**

**Courant de traction dans le pont tournant:** le cable bipolaire jaune de la plaque tournante est raccordé aux bornes de couleur correspondante du transformateur, qui fournissent le courant continu =. Les voies qui sont issues de la plaque tournante reçoivent du courant de traction suivant la position du pont tournant; celui-ci n'alimente donc que les voies vers lesquelles il est orienté. Toutes les autres voies sont hors tension, ce qui permet d'y garer des locomotives. Il faut donc couper le courant de traction aussi longtemps que le pont tourne (fig. 4).

**Alimentation du réseau au moyen de 2 ou plusieurs transformateurs:** La plaque tournante et les voies environnantes doivent en principe être alimentées par un même transformateur. En règle générale il faut placer 2 éclisses isolantes 6403 dans chaque voie aux approches de la plaque tournante (fig. 5).

**Alimentation du réseau au moyen d'un seul transformateur:** Il est également possible de n'utiliser qu'un seul transformateur pour l'entièreté du réseau. Toutefois, la règle reste la même: il faut aussi placer 2 éclisses isolantes 6403 dans chaque voie aux approches de la plaque tournante. Le courant de traction est évidemment envoyé dans les voies du réseau proprement dit, tandis que le courant de traction vers la plaque tournante est fourni à celle-ci par l'intermédiaire d'un inverseur 6904/6924 ou d'un inverseur momentané 6905 (fig. 6).

**Agrandissements:** Les possibilités de la plaque tournante peuvent être augmentées en lui adjoignant un ou plusieurs sets complémentaires 6053. Chacun d'eux fournit ainsi 3 voies d'accès de plus (fig. 7). Il faut d'abord orienter le pont tournant vers des secteurs autres que ceux qu'on veut modifier. On soulève ensuite les secteurs modifier en appuyant sur les lamelles de fixation (fig. 8); puis on les remplace par des rails d'accès. Il faut veiller à ce que, en face de chacun de ceux-ci se trouve soit un autre rail d'accès, soit une butée d'arrêt.

**Manœuvre de la plaque tournante à la main:** En face de la cabine, sous le tablier du pont tournant, se trouve un levier. Lorsqu'on pousse sur ce levier vers le centre du pont, on dégage l'engrenage d'entraînement et on peut alors faire pivoter le pont tournant dans le sens désiré. Dès qu'on lâche le levier, les engrenages se bloquent à nouveau. Il faut veiller à ce que les voies du pont correspondent à ce moment avec un rail de sortie (fig. 9). Si, en manœuvrant le poste de commande 6909, le pont ne bougeait pas, il faut alors appuyer légèrement sur le levier en direction du bord de la plaque tournante afin de réengager les engrenages (fig. 10).

**Graissage du moteur:** Pour huiler les coussinets du moteur, il faut soulever au moyen d'un petit tournevis les deux plaques striées se trouvant devant la cabine (fig. 11). On peut alors laisser couler une petite goutte d'huile aux endroits indiqués (fig. 12).

**Démontage du pont tournant:** Si après avoir appuyé sur le levier comme il est dit ci-dessus, le pont ne tournait pas encore, il faudrait démonter le pont. Pour cela il faut soulever au moyen d'un petit tournevis la tôle se trouvant entre les rails au centre du pont. Ensuite on enlève l'anneau de fixation (fig. 13). Attention! Veiller à ne pas perdre l'anneau de fixation! De chaque côté de la plaque tournante on démonte au moins 6 secteurs se faisant face (voir fig. 8). Les contacts circulaires et les lamelles de prise de courant doivent être nettoyés à l'essence. Le remontage se fait en sens inverse.

Au cas où certaines pièces seraient endommagées, il faudrait envoyer la plaque tournante avec son poste de commande 6909 au service réparations de l'usine ou à l'un de ses distributeurs.

Toutes modifications et droits réservés.

## Draaischijf 6052

De **FLEISCHMANN** draaischijf 6052 wordt als ingebouwde draaischijf gekonstrueerd. Met groeven en draaibrug is het grote voorbeeld natuurgetrouw nagebootst. De draaischijf wordt elektrisch aangedreven en is door de bijgesloten draaischijfschakelaar 6909 op afstand te bedienen. De schakelaar behoort bij het **FLEISCHMANN** schakelpaneel (Fig. 1). Met de draaischijfschakelaar kan door de beweging van de zwarte schakelaar, naar rechts of links, de draaibrug in de juiste richting in bedrijf worden gesteld. De draaibrug stopt automatisch bij elk deelstuk. Een gekontinueerd doorrijden naar de gewenste positie is mogelijk, wanneer de schakelaar naar de keuze van draairichting door het naar buiten trekken ingesteld wordt. Bij het bereiken van de gewenste positie moet de instelling door het drukken in de tegenovergestelde richting weer losgemaakt worden (Fig. 2).

**Inbouw:** Voor het inbouwen van de draaischijf wordt in de grondplaat een gat van 340 mm  $\phi$  gezaagd, zodat de draaischijf erin geplaatst kan worden. Het vastschroeven is niet noodzakelijk, omdat de draaischijf boven de te bevestigen oprijrail geïnstalleerd wordt. Eventueel kan de draaischijf ook op de grondplaat geplaatst worden. De draaischijf moet dan door vulstukken, bijv. Styropor, bekleed worden. Eveneens moeten 30 mm. hoge opritten voor de op-en-afrijrails gefabriceerd worden. De draaischijf is door de 7,5°-indeling met max. 48 railaansluitingen uitgerust. Bij 7,5°-railindeling is voor lokomotiefloods 6475 3 lokloodsen beschikbaar. De draaischijf kan echter ook voor 15°-indeling gebruikt worden. In dit geval moet het draaiplatform uitgebreid worden, om het aandrijfmecanisme weer in de goede stand te brengen (zie onder verwijdering van draaiplatform). Gelijkspanning aan de kontaktpennen met de zwarte en blauwe draad aan de onderzijde van het draaiplatform leggen. Motor draait onbelast. Inbouwen van het draaiplatform in de omgekeerde volgorde.

**Aansluitingen: Motor aansluiting van de brug.** De 3-delige snoeren in de kleuren rood, geel, grijs moeten met de overeenkomstige snoeren van de schakelaars verbonden worden, b. v. boven de klemplaat 6941. De zwart-witte soutache van de schakelaar moet met dezelfde kleur van wisselstroomaansluiting  $\sim$  van de trafo's verbonden worden. (Trafo-typen 6750, 6730, 6700). **Bediening van de draaischijf met de hand zie fig. 9 en 10.**

**Rijstroomaansluiting van de brug.** Het gele dubbelsnoer van de draaischijf wordt aan dezelfde kleur klemmen van de gelijkstroomaansluiting = aan de regel-transformator aangesloten. De rijstroomtoevoer aan de afzonderlijke rails gebeurt over de brug, afhankelijk van de plaats van de brug. ER worden daarom alleen dié rails met stroom voorzien, in welke richting de brug staat. Alle andere rails blijven stroomloos, zodat op elk moment lokomotieven uitgeschakeld kunnen worden. Tijdens het draaien van de brug moet de rijstroom uitgeschakeld blijven (Fig. 4).

**Werking van de installatie met 2 of meer regel-transformatoren:** Het draaischijfbereik moet met een aparte regel-transformator uitgevoerd worden. In principe zijn alle rails bij de overgang van het draaischijfbereik tot de installatie door het inbouwen van 2 isolatie-railverbindingen 6403 elektrisch te scheiden (Fig. 5).

**Werking van de installatie met 1 regel-transformator:** Het is ook mogelijk, de totale installatie met een trafo uit te voeren. Ook hier zijn alle rails bij de overgang van het draaischijfbereik tot de installatie door 2 isolatie-railverbindingen 6403 elektrisch te scheiden. De installatie wordt met rijspanning gevoed. De draaischijfbrug wordt aansluitend over een ompoolschakelaar 6904/6924 of moment-ompoolschakelaar gevoed (Fig. 6).

**Uitbreiding:** Met de uitbreidingsset 6053 kan de draaischijf met telkens 3 railaansluitingen uitgebreid worden (Fig. 7). De draaischijf is buiten het bereik van de in te bouwen deelstukken te brengen. Nu kunnen de afdekplaten door het terugdrukken van de verende tongen (Fig. 8) naar boven eruit getrokken worden en op de oprijrails geplaatst worden. Elke oprijrail is tegenover een stootblok of weer op een oprijrail te plaatsen.

**Handbediening van de draaischijf:** Tegenover het machinehuis is onder de draaischijf bij de aandrijving een hefboom aangebracht. Door drukken op de hefboom en deze gelijktijdig in de richting van de draaischijf te houden, komt het aandrijfwieltje uit de vertanding van de draaikuil, zodat de draaischijf in elke gewenste richting verstand kan worden. Na het loslaten van de hefboom komt het aandrijfwieltje weer in de vertanding van de draaikuil. Er moet op gelet worden dat de railaansluiting van de draaischijf gelijk komt met aan te sluiten rail (fig. 9). Zou ondanks bediening van de schakelaar 6909 de aandrijving klemmen of niet lopen, dan kan door even de hefboom in de richting van de draaikuilrand te drukken de draaischijf in bedrijf gezet worden. Deze gaat dan na de volgende railaansluiting weer stil staan (fig. 10).

**Het oliën van de motor:** Om de lagers vande aandrijfmotor te kunnen oliën, moeten de beide roosters van het machinehuis met een kleine schroevendraaier weggenomen worden (fig. 11). Door de gekenmerkte gaten moet één druppel olie op de gemerkte lagers worden toegevoegd (fig. 12).

**Demontering van de draaibrug:** Loopt de draaischijf ook na gebruik van de hefboom niet, dan moet deze gedemonteerd worden. Daarvoor wordt een kleine schroevendraaier het middelste rooster tussen de rails en de draaibrug weggenomen en de borging van de draaibrug weggenomen (fig. 13). Voorzichtig! Borgring niet verliezen! Op elke zijde van de draaischijf worden minstens 6 tegenoverliggende delen verwijderd (Fig. 8). Nu kan de brug in deze uitrichting geplaatst en eruit genom worden. De kontakten naast de draaibrug en de veerkontakten moeten met benzine gereinigd worden. De inbouw van de draaischijf geschiedt in tegenovergestelde richting. Kan men de draaischijf zelf niet herstellen dan moet men deze door de **FLEISCHMANN** dealer laten repareren.



## Våndskiva 6052

**FLEISCHMANN**s våndskiva konstruerades som inbyggnadsvåndskiva. Med grav och vridbrygga är den stora förebilden verklighetstroget avbildad. Våndskivan manövreras elektriskt och fjärrmanövreras från den medföljande ställpulten 6909. Ställpulten passar till **FLEISCHMANN** bildställverk (fig. 1). Med våndskiveställpulten kan, genom att vrida den svarta knappen åt vänster eller höger, vridbryggan manövreras i motsvarande riktning. Vridbryggan stannar automatiskt vid varje påfart. En kontinuerlig vridning till önskad position är möjlig, om knappen efter riktningsval fästs genom att dras ut. När önskad position nås, måste knappen tryckas in (fig. 2).

### Montering

För montering av våndskivan sågas ett hål med 340 mm  $\phi$ , i vilket våndskivan sänks ner. Fastskruvning behövs inte, då våndskivans hålls av påfartsspåren. Våndskivan kan ibland också sättas på anläggningsplattan, våndskivans kant måste då pallas upp med fyllnadsmaterial (t. ex. styropor). Likaså måste 30 mm höga påfartsramper skaffas till av- och påfartsspåren. Våndskivan kan genom 7,5° indelning förse med max. 48 påfartsspår. Våndskivan är vid 7,5° indelning avsedd för 3 lokplatser i lokstall 6475. Våndskivan kan också användas med 15° indelning. I detta fall lämnas 1 täckplatta mellan anslutningsspåren (fig. 3).

### Anslutning

**Vridbryggans motoranslutning:** De tre kablarna med färgerna röd, gul, grå måste kopplas ihop med motsvarande kablar på ställpulten, t. ex. över klämm-plattan 6941.

De svart-vita kablarna från ställpulten måste anslutas till **växelströmsuttagen**  $\sim$  på trafo (trafo 6750, 6730, 6700).

**Manövrering för hand av våndskivan se bild 9 och 10.**

**Vridbryggans körströmsanslutning:** Våndskivans 2 gula kablar ansluts till **likströmsuttagens** = gula klämmor på den reglerbara transformatorn. Strömför-sörjningen till de olika anslutningsspåren sker över vridbryggan avhängigt av vridbryggans läge. Alltså förse endast de anslutningsspår med ström, som har samma riktning som vridbryggan. Alla andra anslutningsspår förblir strömlösa så att lok alltid kan ställas upp. Medan man vrider bryggan måste kör-strömmen vara avkopplad (fig. 4).

**Anläggningsdrift med 2 eller flera reglerbara transformatorer:**

Våndskiveområdet bör drivas med en speciell reglerbar transformator. Från början skall alla spår vid övergången från våndskiveområdet till anläggningen skiljas genom att du sätter in 2 isoleringsskärvar 6403 (fig. 5).

**Anläggningsdrift med 1 reglerbar transformator:**

Det är också möjligt, att förse hela anläggningen med ström från en trafo. Också här skall alla spår skiljas vid övergången från våndskiveområdet till an-läggningen genom 2 isoleringsskärvar 6403. Körströmmen matas in i anläggningen. Våndskivans vridbrygga matas dessutom över en polvändare 6904/6924 eller momentströmbrytare 6905 (fig. 6).

### Utökning

Med kompletteringsset 6053 kan våndskivan byggas ut med ytterligare 3 spåranslutningar (fig. 7). Vridbryggan flyttas från området med delstycket där anslutningsspåret skall byggas in. Nu tas täckplattorna bort genom att trycka tillbaka de fjädrande tun-gorna (fig. 8) och dra uppåt och påfartsspåren sätts fast. Varje påfartsspår sätts mittemot en blindsockel eller ett påfartsspår.

**Manövrering av våndskivan för hand.**

Mittemot maskinhuset sitter en handspak undertill på vridbryggan vid motorn. Genom att trycka samtidigt hålla spaken i riktning mot vridbryggans mitt släpper drivhjulet kuggarna i fördjupningen och vridbryggan kan ställas in i önskad riktning. När spaken släppes, griper kugghjulet åter i kuggarna. Beakta att anslutningsspåren stämmer med våndskivans spår (fig. 9). Skulle våndskivan vid manövrering med ställpult 6909 vara trög eller ej fungera, så startar den genom ett kort tryck på spaken mot fördjupningens kant. Den stannar vid nästa anslutningsspår (fig. 10).

### Smörjning av motorn

För att kunna smörja motorns lager, måste de båda gallerplattorna framför maskinhuset lyftas av med en liten skruvmejsel. (fig. 11). Genom hålen ges 1 droppe olja på de visade lagren (fig. 12).

### Justering av våndskivan

Startar ej heller vridbryggan med hjälp av handspaken, måste den justeras. Med en liten skruvmejsel lyfts den mellersta gallerplattan mellan vridbryggans råler bort och vridtappens säkringsring avlägsnas. (fig. 13). Försiktigt! Tappa inte bort säkringsringen! På varje sida av våndskivan avlägsnas 6 mittemot va-randra belägna delstycken. Nu kan vridbryggan ställas i detta avsnitt och lyftas bort. Rengör kontaktbanorna bredvid vridtappen och kontaktfjäderna med bensen. Våndskivan monteras samman i omvänd ordningsföljd. Vid ev. skadade delar bör våndskivan med ställpult 6909 inlämnas för reparation.

Rättigheter och ändringar förbehålles.

## PIATTAFORMA GIREVOLE 6052

La piattaforma è stata progettata per l'esercizio alla quota del piano dei binari, quindi per montaggio incassato. Si tratta di una fedele riproduzione del prototipo in uso presso le ferrovie di vari Paesi. Il suo funzionamento è elettrico ed è manovrata a distanza mediante l'apposito interruttore 6909, che a sua volta fa parte del posto di manovra figurativo **FLEISCHMANN** (fig. 1).

La piattaforma viene messa in moto da un motorino nella rotazione destrorsa o sinistrorsa, ossia manovrando a destra o a sinistra il tasto nero dell'ap-posito interruttore. La parte girevole si fermerà automaticamente ad ogni successivo settore, nel caso però la si volesse bloccare su di un determinato settore, sarà necessario fissare il nottolino di arresto del tasto su tale settore, sbloccandolo poi appena arrivata a ricordarsi col binario prescelto (fig. 2).

### Montaggio

Nel basamento, in corrispondenza del punto prescelto dell'impianto, si pratica un foro del  $\phi$  di 340 mm; foro nel quale la piattaforma verrà incassata, ma non fissata, essendo tenuta ferma dai raccordi di binari, i quali devono però venire avvitati.

Nei casi in cui non si volesse o non si potesse incassare la piattaforma, la medesima può venire sistemata sul basamento, appoggiandone la corona su di un materiale di riempimento e contemporaneamente munire i binari di accesso di una rampa di 30 mm.

La piattaforma è suddivisa in settori da 7,5°, consentendo così un massimo di 48 binari di raccordo. Il deposito locomotive 6475 è praticabile da 3 loco-motive su binari affiancati a 7,5° l'uno dall'altro. Volendo, i binari di accesso possono trovarsi a 15°; basta in questo caso coprire il binario di mezzo (fig. 3).

### Allacciamento elettrico

**Motore elettrico del ponte girevole:** Il cavetto a tre conduttori (rosso, giallo e grigio) è da collegarsi a quello dell'interruttore nei rispettivi colori, mediante, il morsetto 6941.

Il cavetto bipolare (nero e bianco) dell'interruttore è da collegarsi ai morsetti a **corrente alternata**  $\sim$  aventi uguali colori del trasformatore (trasforma-tori tipo 6750, 6730, 6700).

**Per la manovra a mano della piattaforma vedi la fig. 9 e 10.**

**Corrente di trazione del ponte girevole:** Il cavetto con ambedue i fili gialli della piattaforma è da collegarsi ai morsetti di uguale colore del trasforma-tore che fornisce **corrente continua**  $\text{—}$ . Ciascun binario è alimentato con corrente di trazione dalla piattaforma, più esattamente vengono forniti di corrente solo quei binari verso i quali è orientato il ponte girevole della piattaforma stessa. Tutti gli altri binari sono senza corrente e possono così venir impiegati come binari di sosta. Durante il funzionamento del ponte girevole, la corrente di trazione deve essere tolta (fig. 4).

**Esercizio con due o più trasformatori:** E' consigliabile che la piattaforma venga posta in funzione con un proprio trasformatore, tra l'altro è buona norma inserire due segmenti isolanti 6403 nei binari che vanno alla piattaforma (fig. 5).

**Esercizio con un trasformatore:** L'impianto in questione può pure funzionare con un solo trasformatore. Anche in questo caso è però necessario isolare elettricamente la piattaforma dai binari di raccordo inserendovi due segmenti isolanti 6403. La corrente di trazione viene così immessa nell'impianto, mentre la piattaforma riceve la corrente di trazione attraverso l'invertitore 6904/6924, oppure quello 6905 (fig. 6).

### Ampliamento

L'impiego della piattaforma può venire ampliato di tre raccordi di binari per ogni set complementare 6053 (fig. 7).

Per prima cosa il ponte girevole è da orientarsi verso i settori non interessati all'ampliamento. Si levano poi i lamierini di copertura dei settori da modi-ficare premendo all'indietro le lamelle di fissaggio (fig. 8), sostituendoli infine con binari di accesso. A fronte di ogni binario di accesso è da montarsi un traversone di arresto oppure un altro binario di accesso.

### Manovra a mano della piattaforma

Dirimpetto la cabina è montata una levetta a mano. Premendo e nello stesso tempo trattenendo la levetta nella direzione mediana della piattaforma, la sua parte mobile potrà rotare nella direzione desiderata. Abbandonando la levetta, la parte mobile tornerà a bloccarsi. Si farà attenzione a che il binario di raccordo corrisponda esattamente con quello prescelto sulla piattaforma (fig. 9).

Nel caso che manovrando l'interruttore 6909 non si avesse il funzionamento della piattaforma, occorrerà premere per breve tempo la levetta a mano, appunto per far rotare il ponte (fig. 10).

### Lubrificazione del motore

Per oliare il motore occorre togliere le due piastrine a griglia della cabina svitandone le viti di fissaggio (fig. 11). Lubrificare solo nei punti indicati, è sufficiente una sola goccia d'olio (non alimentare) per ogni punto da lubrificare (fig. 12).

### Demontaggio della piattaforma

Se anche con detta manovra il ponte non gira, bisognerà allora smontarlo. Con un piccolo cacciavite svitare la piastrina striata che si trova tra i binari del ponte, togliendo pure la ranella di tenuta al perno (fig. 13). Si farà attenzione a che non vada perso tale anello. Da ogni parte della piattaforma si smontino almeno sei settori frontali (fig. 8).

Puliti con benzina contatti e perni, si rimetterà la piattaforma in funzione. Però, nell'eventualità di mancato funzionamento, oppure ci fosse qualcosa di rotto, consigliamo di portare al rivenditore di fiducia piattaforma e interruttore 6909.

Riservati tutti diritti, comprese eventuali varianti.

**GEBRÜDER FLEISCHMANN, KIRCHENWEG 13, 8500 NÜRNBERG 90, POSTFACH 910 148**