

6706, 6735, 6755). I cavetti di allacciamento a colori del comando di segnale si collegano con i cavetti ovvero i morsetti dello stesso colore del commutatore di segnale. I cavetto grigio per l'illuminazione del segnale viene collegato addizionalmente al morsetto bianco del trasformatore.

Per la commutazione dei segnali secondo le definizioni appresentate deve commutarsi al banco di manovra 3928 sempre mediante la **posizione di base (pulsante rosso)**.

Esempi di collegamento

Segnale principale + segnale d'avviso + scambio: Il collegamento base con comando degli scambi contemporaneamente allacciato è mostrato sulla fig. 6. Allo "Arresto treno" Hp0 lo scambio è regolato sempre alla direzione "Rettilineo".

Alla posizione del segnale principale "Marcia" Hp1 lo scambio resta nella posizione "Rettilineo". Solo quando il segnale principale sarà regolato alla "Marcia lenta" (Hp2) lo scambio commuta alla posizione "Diramazione". Tramite l'arresto di sicurezza incorporato nel comando del segnale principale può comandarsi un tratto di fermo H ed un tatto di marcia lenta L (fig. 7). Il tratto di marcia lenta che comincia al segnale principale viene incorporato mediante cavetti di massa delle rotaie isolanti 6403, 6433 (9403) nella rotaia dello scambio biforcante e dovrebbe essere possibilmente così lungo come il treno più lungo. Nel tratto L viene alimentata la tensione di marcia tramite una resistenza a marcia rallentata 6954. Dallo scambio deve togliersi la staffa di contatto B.

A tratto da un binario con **esercizio a treno in direzione opposta** il tratto di sosta H davanti al segnale principale deve cavallottarsi con un raddrizzatore 6950. L'arresto di sicurezza viene quindi eliminato in questo tratto di sosta (fig. 8).

La fig. 10 illustra il collegamento al modulo di ricezione 6850 del sistema di comando FLEISCHMANN DIGITAL per più locomotive. Tramite i due morsetti 9401 è stata incorporata la funzione di arresto di sicurezza. Il segnale principale riceve la corrente di illuminazione dall'uscita di corrente alternata di un trasformatore 6706, 6735 o 6755, evitando così una sostituzione della lampadina (sostituzione lampadine di serie con lampadine DIGITAL). Se la corrente di illuminazione viene derivata dal modulo di ricezione 6852, occorre sostituire le lampadine fornite con lampadine del tipo 6.6535 e 6.6536, altrimenti il segnale semaforico potrebbe subire dei danni in seguito a surriscaldamento.

Wichtiger Hinweis: Werden mehrere elektromagnetische Weichen und Beleuchtungsartikel an einem Trafo angeschlossen, empfehlen wir wegen des höheren Stromverbrauchs den Anschluss an den Trafo 6706.

Important Advice: 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. 6706.

Remarque importante: 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 6706.

Belangrijk: 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 6706 aan te sluiten.

Viktigt: Hvis en trafo skal tilsluttes et antal elektromagnetiske artikler og belysning, anbefales det at anvende trafo 6706.

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 6706.

FLEISCHMANN

Die Modellbahn der Profis

Formsignale

HO 6201 · 6206
N 9201 · 9206

BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instruction • Instructions de service • Handleiding • Vejledning • Istruzioni per la manutenzione

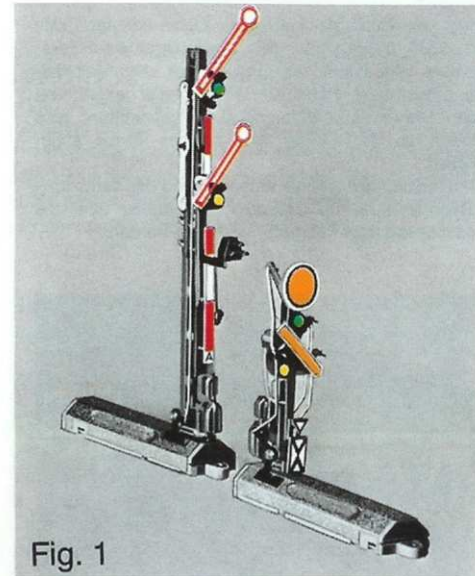
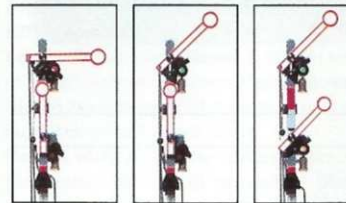


Fig. 1

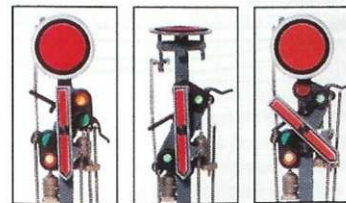
	6201 9201	Vorsignal
	6206 9206	Hauptsignal
	6400 6430 9400	Stromeinspeisung
	6401 6431 9401	Stromeinspeisung
	6403 6433 9403	Isolierschienenverbinder
	6950	Streckengleichrichter
	6954	Langsamfahrwiderstand

Die FLEISCHMANN-Formsignale sind Signalen der Deutschen Bundesbahn nachgebildet. Sie sind mehrbegriffig. Die drei möglichen Stellungen bedeuten:



Hauptsignal (Hp)

Oberer Flügel zeigt waagrecht nach rechts/rotes Licht: Hp0 = Zughalt.
Oberer Flügel schräg nach rechts aufwärts/grünes Licht: Hp1 = Fahrt.
Beide Flügel schräg nach rechts aufwärts/grünes, senkrecht darunter gelbes Licht: Hp2 = Langsamfahrt.



Vorsignal (Vr)

Scheibe steht senkrecht, Flügel senkrecht nach unten/2 gelbe Lichter nach rechts steigend: Vr0 = Zughalt erwarten.
Scheibe liegt waagrecht, Flügel senkrecht nach unten/2 grüne Lichter nach rechts steigend: Vr1 = Fahrt erwarten.
Scheibe steht senkrecht, Flügel schräg nach rechts abwärts/ein gelbes und nach rechts steigend ein grünes Licht: Vr2 = Langsamfahrt erwarten.

Nicht für Kinder unter drei Jahren geeignet, wegen funktions- und modellbedingten scharfen Kanten und Spitzen und Verschluckungsgefahr. Gebrauchsanweisung aufbewahren! • Not suitable for children under 3 years of age, because of the sharp edges and points essential for operational and modelling conditions, as well as the danger of swallowing. Retain Operating instruction! • Ne convient pas aux enfants de moins de trois ans, au vu des modes d'utilisation, et des formes à arêtes vives des modèles et du danger d'absorption. Gardez l'instruction de service! • Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar wegens verslikingsgevaar. Gebruiksaanwijzing bewaren! • Ikke egnet til børn under 3 år, p.g.a. funktions- og modelbetingede skarpe kanter og spidser, - kan sluges. Gem vejledning! • Non adatto a bambini di età inferiore ai tre anni per le particolari strutture del modello ed il suo funzionamento et per il pericolo di soffocamento. Ritenerne l'istruzione per l'uso! • No conviene para niños menores de 3 años por razón de los puntos y cantos agudos, esenciales para el funcionamiento y condiciones de modelaje, así como también por el peligro de que sea ingerido. ¡Conserve instrucciones de servicio!

GEBR. FLEISCHMANN GMBH & CO. KG,
D-90259 Nürnberg

14 V ~



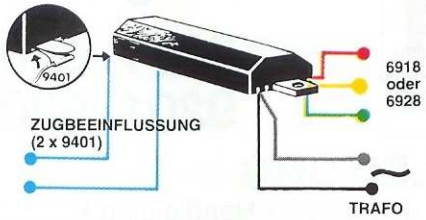
345.0 E Made in Germany · Fabriqué en Allemagne 21/6206-0101

Die Signale können vom Stellwerk aus mit dem Schalter 6918 (Gleisbildstellwerk), dem Schalter 6928 (Pultstellwerk) oder automatisch durch Schaltkontakte 6402, 6425 (HO-Modellgleis) oder 6432, 6435 (HO-PROFI-Gleis) oder 9425 (Spur N) betätigt werden.

Zum Austausch der Glühlampe (Ersatzteil Nr. 6536) Signalmast durch Entfernen der Schraube vom Antrieb lösen. Der Mast lässt sich jetzt leicht mit der grauen Litze nach oben abziehen. Glühlampe vorsichtig aus Mast entfernen. Der Einbau der Glühlampe mit angelöteter Litze erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Beim **Hauptsignal 6206** ist **oben** die **Glühlampe 6535** zu verwenden. Den Kontaktstreifen vorsichtig zur Seite drehen und Glühlampe 6535 austauschen.

9401 Anschlussklemme



Der Antrieb für das Hauptsignal 6206 (HO) oder **9206 (N)** ist mit einem zusätzlichen Kontakt für die Zugbeeinflussung ausgerüstet (Fig. 3). Die Vorsignale 6201 (HO) und **9201 (N)** haben keine Zugbeeinflussung. Die Antriebe sind Dauerstrom-fest und besitzen **keine Endabschaltung**. Mit den **Halteplatten 6596, 6597 und 9597** können die Signalantriebe fest am **entsprechenden Modellbahngleis** angebracht werden.

Anschluss

Die Betriebsspannung des Signalantriebes beträgt 12-14 V, bei einem Strom von 120 mA. Das Signal 6201 (**9201**) benötigt zur Betätigung bei Stellung Vr1 und Vr2 120 mA, bei Stellung Vr0 220 mA. Die Abbildungen zeigen den elektrischen Anschluss der Signalantriebe an den Signalschalter 6918 (Fig. 4, Gleisbildstellwerk) und das Signalstellpult 6928 (Fig. 5, Pultstellwerk). Das schwarze Kabel des Signalantriebes sowie das weiße Kabel bzw. Klemme des Signalschalters

werden mit den gleichfarbigen Klemmen am Trafo (6706, 6735, 6755) verbunden. Die farbigen Anschlusslitzen des Signalantriebes werden mit den gleichfarbigen Litzen bzw. Klemmen des Signalschalters verbunden. Die graue Litze für die Signalbeleuchtung wird zusätzlich an der weißen Klemme des Trafos angeschlossen. Zur Umstellung der Signale entsprechend der dargestellten Begriffe muss bei Stellpult 6928 immer über die **Grundstellung (roter Knopf)** geschaltet werden.

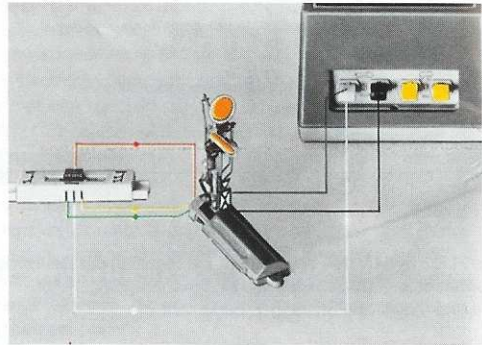


Fig. 4

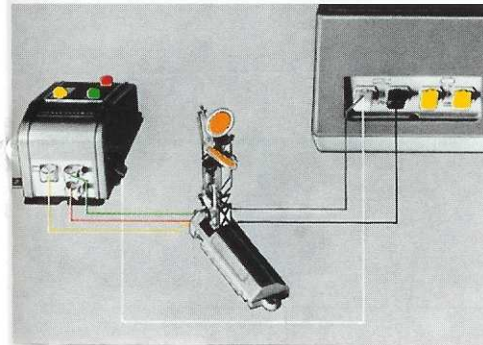


Fig. 5

Schaltbeispiele

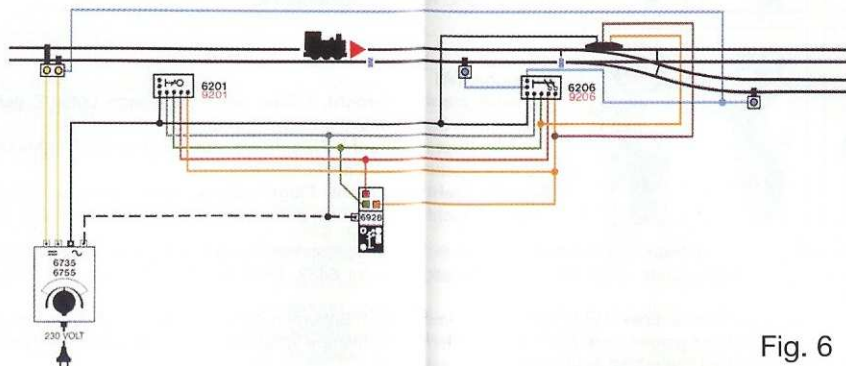


Fig. 6

Anschluss des Hauptsignals und des Vorsignals: Diese Signale benötigen ein Anschlusskabel für die Funktion „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbegrenzung erwarten“ (beim Vorsignal) bzw. „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbegrenzung“ (beim Hauptsignal). Das hellbraune Kabel ist mit dem gleichfarbigen Kabel des Schalters 6918 bei

Verwendung des Gleisbildstellwerks oder mit der gleichfarbigen Klemme des Schalters 6928 bei Verwendung des Pultstellwerks zu verbinden. Mit dem Signal wird gleichzeitig auch die Weiche auf „Gerade“ (Signalstellung „Fahrt frei“) oder auf „Abzweig“ (Signal steht auf „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“) gestellt.

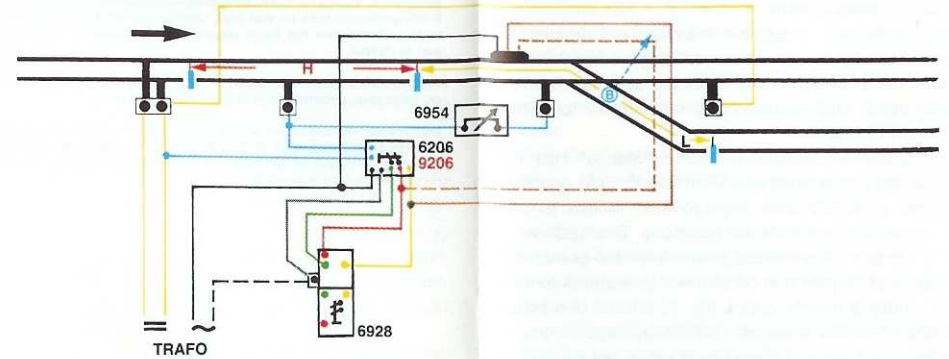


Fig. 7

Über die eingebaute Zugbeeinflussung im Hauptsignalbetrieb kann ein Halteabschnitt **H** und ein Langsamfahrabschnitt **L** geschaltet werden. Der Langsamfahrabschnitt, beginnend am Hauptsignal, wird mittels Isolierschienenverbinder 6403, 6433 (**9403**) in die abzweigende Weichenschiene eingebaut und soll möglichst so lang wie der längste Zug sein. In den Abschnitt **L** wird über einen Langsamfahrwiderstand 6954 die Fahrspannung eingespeist. Aus der Weiche muss die Drahtbrücke **B** entfernt werden.

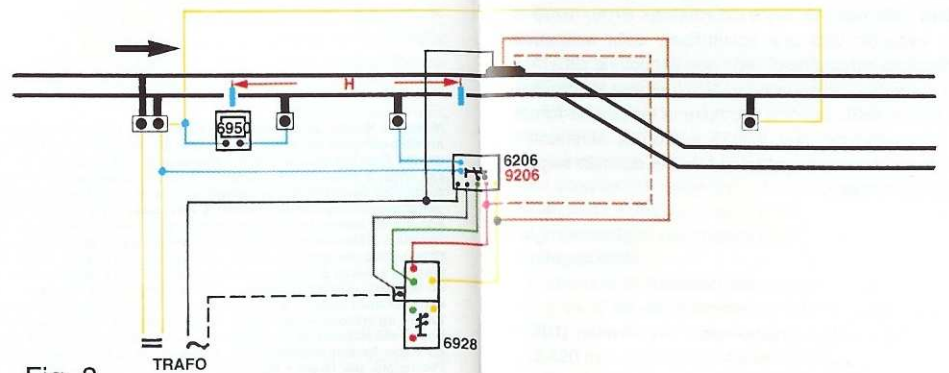


Fig. 8

Bei eingleisiger Strecke mit **Gegenzugbetrieb** ist der Halteabschnitt **H** vor dem Hauptsignal mit einem Gleichrichter 6950 zu überbrücken. Die Zugbeeinflussung wird dadurch in diesem Halteabschnitt aufgehoben.

