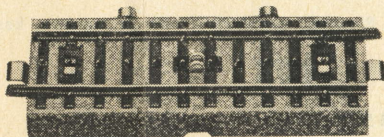


MÄRKLIN

H0

GEBR. MÄRKLIN & CIE. ^{GM} GÖPPINGEN / WÜRTT. GERMANY



5146

5147

5213



68 510

TON 0170 ma

Bitte lesen und aufbewahren

Schaltgleisstücke 5146, 5147 und 5213

Die Schaltgleisstücke 5146, 5147 und 5213 werden durch Fahrzeuge mit Schleifschuh betätigt. Dabei wird der Schaltknocken um seine Achse geschwenkt und eine der beiden mit den Anschlußbuchsen verbundenen Blattfedern gegen einen am Gleiskörper befestigten Kontakt gedrückt. Die in Fahrtrichtung vorausliegende Buchse bleibt so lange mit „Masse“ verbunden, wie der Schleifer auf den Schaltknocken wirkt. Zur Schonung der an das Schaltgleisstück angeschlossenen Artikel empfiehlt es sich, ein mit einem Schleifschuh ausgestattetes Fahrzeug nicht längere Zeit auf dem Schaltgleisstück stehen zu lassen.

Durch eventuell vorhandene Geländegestaltung darf die Bewegungsfreiheit des Schaltknockens nicht behindert werden.

Das Schaltgleisstück kann in jeder Richtung, unabhängig von der andern, bestimmte Schaltfunktionen auslösen.



Contact Track Sections 5146, 5147 and 5213

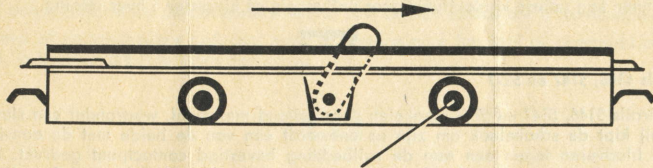
The contact track sections 5146, 5147 and 5213 are operated by all locomotives and cars equipped with current pickup shoes. This causes the plastic cam in the center of the track to pivot and close the contacts on the underside of the track. The sockets on the side of the roadbed are connected to the ground to operate solenoid type accessories. Do not leave locos or cars setting on the contact section cam as this will give continuous power to the accessories and cause damage to them.

The movement of the plastic cam must not be obstructed by the scenery on the baseboard.

The contact track sections work independently of each other, one operating in each direction of travel.

Fig. 1

Fahrtrichtung
Direction of travel
Sens de marche
Sentido de la marcha
Direzione di corsa
Körriktning
Kørselsretning
Rijrichting



Diese Buchse wird „masse“-führend
This socket becomes connected to "ground"
Cette douille est reliée à la masse
Este enchufe está derivado a tierra
Questa presa di corrente diventa di massa
Denna muff är nu jordad
Denne bøsning er „jordforbundet“
Deze bus wordt dan met "massa" verbonden

Eléments de voie de télécommande 5146, 5147 et 5213

Les éléments de télécommande 5146, 5147 et 5213 sont actionnés par tous les véhicules équipés de frotteur. Le levier, entraîné par le passage d'un frotteur, applique l'une des plaques en contact avec l'une des douilles de l'élément de voie contre un contact de masse. La douille située dans le sens de marche est ainsi reliée à la masse tant que le frotteur agit sur le levier. Pour éviter des dommages aux bobines des appareils télécommandés, il importe de ne pas laisser stationner le véhicule à frotteur sur un tel élément de voie de télécommande.

La disposition du paysage ne doit en aucun cas entraver le libre fonctionnement du levier.

L'élément de voie de télécommande peut assurer des télécommandes différenciées suivant le sens de marche du train.



Tramos de vía de maniobra 5146, 5147 y 5213

Los tramos de rail de contacto 5146, 5147 y 5213 se accionan por los vehículos provistos de patines. Al paso de un patín, la palanca aplica una de las placas en contacto con uno de los casquillos del tramo de vía contra un contacto de tierra. De este modo el casquillo situado en el sentido de la marcha está conectado a tierra mientras dura la acción del patín sobre la palanca. Para la conservación en buen estado y evitar el deterioro de las bobinas de los aparatos mandados a distancia, los vehículos provistos de patín no deben permanecer demasiado tiempo sobre los tramos de vía de maniobra.

El movimiento de la palanca de maniobra no debe ser estorbado por la configuración del terreno.

Los tramos de maniobra pueden asegurar maniobras a distancia diferenciadas según sea el sentido de marcha del tren.

Rotaie di commutazione 5146, 5147 e 5213

Le rotaie di contatto 5146, 5147 e 5213 vengono azionate a mezzo del pattino delle motrici in corsa. Con ciò la camma di commutazione ruota attorno al suo asse ed una delle due molle a lamina della presa viene premuta contro il contatto applicato al binario. La presa nella direzione di corsa prevista è messa così a massa per il periodo in cui il pattino continua ad agire sulla camma di commutazione. Per evitare danni alle bobine degli articoli telecomandati collegati alla rotaia di commutazione, si raccomanda di non lasciare per troppo tempo un veicolo munito di pattino sulla rotaia di commutazione.

Nella preparazione del piano del plastico, fare attenzione che il terreno dove viene fissata la rotaia di commutazione sia perfettamente libero, così da non ostacolare il movimento della leva.

Questa leva di commutazione può così svolgere determinate funzioni di commutazione in ogni direzione, indipendentemente l'una dall'altra.



Kopplingsskenor 5146, 5147 och 5213

Kopplingsskenorna 5146, 5147 och 5213 påverkas av de drivfordon som är försedda med släpsko. Vipparmen tryckes framåt i körriktningen, varvid bladfjädern ger kontakt till främre anslutningsmuffen, som därvid är jordad så länge släpskon ligger an mot vipparmen. Den bakre muffen däremot påverkas ej. Vid motsatt körriktning blir förhållandet omvänt. För att undvika skada på anslutna magnetartiklar får lok eller vagn med släpsko inte bli stående på kopplingsskenan.

Eventuellt förekommande landskapsdetaljer får inte inverka hindrande på vipparmens rörelser. Kopplingsskenan utlöser olika kopplingsfunktion beroende på körriktningen.

Kontaktskinnerne 5146, 5147 og 5213

Omskifterskinnerne 5146, 5147 og 5213 bringes til at fungere af køretøjer med slæbesko. Vippearmen trykkes fremad i kørselsretningen, hvorved bladfjederen giver kontakt til forreste tilslutningsmuffe, som derved er „jordforbundet“, så længe slæbeskoen berører vippearmen. Den bageste muffe påvirkes derimod ikke. Ved modsat kørselsretning bliver forholdet omvendt.

For at undgå beskadigelse på tilsluttede magnetartikler, må hverken lokomotiver eller vogne med slæbesko blive stående gennem længere tid på kontaktskinnen.

Ved eventuel landskabsbygning må kontaktløfterens bevægelsesfrihed ikke hindres.

Kontaktskinnen kan udløse kontaktfunktioner uafhængig af hinanden i hver retning.



Contactrails 5146, 5147 en 5213

De schakelrails 5146, 5147 en 5213 schakelen door rollend materiaal, waaronder een sleepcontact zit. Daarbij kipt de schakelnok om zijn as en wordt één van de beide met de aansluitbussen verbonden bladveren tegen een aan de railbedding bevestigd contactpunt gedrukt. De in de rijrichting vooruit liggende bus blijft zo lang met de „massa“ verbonden, als het sleepcontact op de schakelnok drukt. Om de op de schakelrail aangesloten artikelen niet over te belasten, verdient het aanbeveling een loco of rijtuig, hetwelk van een sleepcontact is voorzien, niet te lang op de schakelrail te laten stilstaan.

De bewegingsvrijheid van de schakelnok mag noch van onderen noch aan de zijanten hinder ondervinden van er onder of er naast aangebracht landschapsmateriaal.

De contactrail kan in elke rijrichting onafhankelijk van de andere richting, bepaalde schakelfuncties verrichten.