

LGB documents provided courtesy of:

TRAINLI

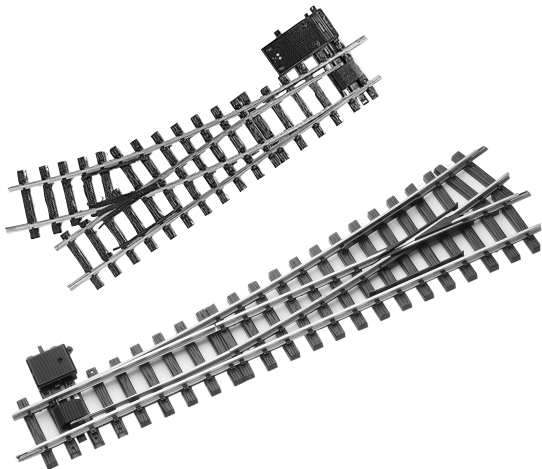
You can find everything you need for your hobby at

[Click Here >>>](#) www.trainli.com

+1 (775) 302-8011

[Say thank you and like us on Facebook](#)

<https://www.facebook.com/trainlipage/>



LGB-Weichen

Bedienung	4
Handweichen	4
EPL-Schaltungen	5
Dreiwegweiche 12360	5
Doppelkreuzungsweiche	5
Wartung	5

Operation	6
Manual Turnouts	6
EPL Circuits	7
12360 Three-Way Turnout	7
Double Slip Switch	7
Maintenance	7
Utilisation	8

Aiguilles manuelles	8
Commutateurs EPL	9
Aiguillage triple réf. 12360	9
Traversée jonction double	9
Entretien	9

F

Manejo	12
Desvíos manuales	12
Circuitos EPL	13
Desvío de tres itinerarios 12360	13
Travesía de unión doble	13
Mantenimiento	13

E

Bediening	10
Handwissels	10
Uitbreidingsschakelaar	11
Driewegwissel 12360	11
Dubbele kruiswissel	11
Onderhoud	11

NL

Funzionamento	14
Deviatori manuali	14
Circuiti EPL	15
Deviatore a tre vie 12360	15
Deviatore inglese doppio	15
Manutenzione	15

I

Bedienung

Achtung! Die LGB-Weichen sind auf die Räder von LGB-Fahrzeugen abgestimmt. Beim Einsatz von Fremdprodukten können die Fahrzeuge beim Überfahren der LGB-Weichen entgleisen.

Handweichen

LGB-Handweichen werden mit einem Handantrieb geliefert (Bild. 1). Der Antrieb kann rechts oder links an der Weiche montiert werden (b). Er wird mit zwei Schrauben an den Schwellen befestigt.

Um die Weiche zu stellen, den unter Federspannung stehenden Hebel (a) am Weichenantrieb umlegen.

Hinweise

- Sie können jede Handweiche in eine elektrische Weiche umbauen, indem Sie den Handantrieb gegen einen elektrischen Antrieb 12010 austauschen.
- LGB-Handweichen sind Feder-Weichen. Das bedeutet, dass ein Zug, der beispielsweise von der „abzweigenden“ Seite „von hinten“ in die Weiche einfährt, obwohl diese auf „gerade“ gestellt ist, die Weiche „aufschneidet“. Nachdem der Zug durchgefahren ist, springen die Weichenzungen wieder in die Ausgangsstellung.
Dabei muss jedoch die Federspannung des Weichenantriebs beachtet werden: Damit leichte Wagen nicht

entgleisen, benötigen sie unter Umständen zusätzliches Gewicht. Verschmutzungen können ein sicheres Zurückspringen der Weichenzungen beeinträchtigen. Für einen zuverlässigen Betrieb empfehlen wir daher, die Weiche in die richtige Richtung zu stellen, auch wenn der Zug „von hinten“ in die Weiche einfährt.

- Bei bestimmten Gleisführungen überschneiden sich die Schwellen der Gleise, die an eine „R5“-Weiche anschließen. In diesem Fall das 150 mm lange, gerade Gleis einsetzen, das jeder „R5“-Handweiche beiliegt. Um das Gleis einzupassen, können die Enden der Schwellen nach Bedarf entlang der auf der Unterseite eingepprägten Linie gekürzt werden. Die 150 mm langen Gleise sind ebenfalls separat erhältlich (10150).
- Elektrische LGB-Weichen werden mit einem oder mehreren LGB-Weichenantrieben 12010 geliefert (Bild 2). Der Antrieb kann rechts oder links an der Weiche montiert werden (b). Er wird mit zwei Schrauben an den Schwellen befestigt.

Hinweis:

Elektrische LGB-Weichen sind Schnappweichen. Das bedeutet, dass ein Zug, der beispielsweise von der „abzweigenden“ Seite „von hinten“ in die Weiche einfährt, obwohl diese auf „gerade“ gestellt ist, die Weiche auf „abzweigen“ stellt. Nachdem der Zug durchgefahren ist, bleiben die Weichenzungen in der neuen Stellung.

Jedoch benötigen leichte Wagen unter Umständen zusätzliches Gewicht, um die Weichenzungen aufzuschneiden. Für einen zuverlässigen Betrieb empfehlen wir daher, die Weiche in die richtige Richtung zu stellen, auch wenn der Zug „von hinten“ in die Weiche einfährt.

EPL-Schaltungen

Der Zusatzschalter 12070 ist ein zweipoliger Umschalter, der am Weichenantrieb angesteckt wird, nachdem die hintere Abdeckplatte des Weichenantriebs mit einem Schraubendreher herausgehoben worden ist. Damit erhalten Sie ein Relais, mit dem Sie Ihre Züge auf vielfältige Weise steuern können.

Dreiwegweiche 12360

Die Dreiwegweiche 12360 wird mit zwei Weichenantrieben 12010 geliefert. Die beiliegende Diode muss zwischen den beiden orangefarbenen Anschlüssen am Stellpult 51750 eingebaut werden, da sich die Weichenzungen sonst gegenseitig beim Stellvorgang beeinträchtigen können.

Doppelkreuzungsweiche

Zum Einbau der Doppelkreuzungsweiche 12260 benötigen Sie mindestens zwei kurze Gleise 10050, 10090 oder 11040. Die Enden der Schwellen dieser Gleise haben Sollbruchstellen, so dass die Schwellen zum Einbau mit

der Doppelkreuzungsweiche gekürzt werden können.

Hinweis:

Wenn ein Zug die Doppelkreuzungsweiche durchfährt, obwohl nicht alle Weichenzungen für den Fahrweg gestellt sind, schneidet der Zug die Weichenzungen auf. Jedoch können einige der Weichenzungen zwischen den beiden Positionen verbleiben, was zum Entgleisen eines nachfolgenden Zuges führen kann.

Wartung

LGB-Weichen benötigen hin und wieder ein wenig Wartung, vor allem im Freilandbetrieb:

- Um eine einwandfreie Funktion zu gewährleisten, die Weichen frei von Schmutz, Laub, Steinen usw. halten.
- LGB-Antriebe dürfen nicht geschmiert werden.
- LGB-Antriebe sollten nie unter Wasser stehen. Die Antriebe so einbauen, dass Wasser sich nicht in der Nähe der Antriebe sammelt, sondern abfließt.
- Im Winter alle im Freien montierten LGB-Antriebe abdecken.

Operation

Important! LGB turnouts are designed for the wheels on LGB locomotives and cars. If you use other makes of locomotives and/or cars, they may derail when running through LGB turnouts.

Manual Turnouts

LGB manual turnouts come from the factory with a manually activated mechanism (Fig. 1). This mechanism can be mounted on the right or the left side of the turnout (b). It is fastened to the ties with two screws.

Move the spring-loaded lever (a) on the turnout mechanism in order to set the turnout.

Notes

- You can convert any manual turnout into an electric turnout by replacing the manual mechanism with a 12010 electric mechanism.
- LGB manual turnouts are spring turnouts. This means that a train entering a turnout „from behind“ from the „branch“ side for example, although that turnout is set for the „straight“ side, will „force open“ the turnout. After the train has passed through the turnout, the switch rails will return to their original setting. Attention must be paid however to the spring tension for the turnout mechanism: Under certain circumstances, you may need additional weight in lightweight

cars so that they do not derail. Dirt can affect reliable return of the switch rails to their original setting.

We therefore recommend setting the turnout for the correct direction in the interests of reliable operation, even if the train is entering the turnout „from behind“.

- With certain track combinations, the ties of track sections connected to an „R5“ turnout may overlap. In this situation use, the 150 mm / 5-7/8“ long straight track included with every „R5“ turnout. The ends of the ties can be shortened along the line cast into the underside to enable the track to fit. The 150 mm / 5-7/8“ long sections of track are also available separately (10150).
- Electric LGB turnouts come from the factory with one or several LGB 12010 turnout mechanisms (Fig. 2). This mechanism can be mounted on the right or the left side of the turnout (b). It is fastened to the ties with two screws.

Note:

Electric LGB turnouts snap turnouts. This means that a train entering a turnout „from behind“ from the „branch“ side for example, although that turnout is set for the „straight“ side, will set the turnout to „branch“. After the train has passed through the turnout, the switch rails will remain in the new setting.

However, under certain circumstances you may need additional weight in lightweight cars so that they can cause the switch rails to move to the desired setting. We therefore recommend setting the turnout for the correct direction in the interests of reliable operation, even if the train is entering the turnout „from behind“.

EPL Circuits

The 12070 auxiliary switch is a two-pole switch that is plugged in at the turnout mechanism after the rear cover plate on the turnout mechanism has been lifted out with a screwdriver. This gives you a relay that you can use to control your trains in a variety of ways.

12360 Three-Way Turnout

The 12360 three-way turnout comes with two 12010 turnout mechanisms. The diode included with this turnout must be installed on the 51750 controller between the two orange-colored connections, since the switch rails can otherwise affect each other when they are being set.

Double Slip Switch

You need at least two short sections of track (10050, 10090, or 11040) for the installation of the 12260 double slip switch. The ends of the ties on these sections of track have snap-off locations so that the ties can be shortened for the installation with the double slip switch.

Note:

If a train goes through the double slip switch although not all of the switch rails are set for that path, the train will „burst“ the switch rails. However, some of the switch rails may remain between the two positions, which can lead to derailment of a train coming behind this train.

Maintenance

LGB turnouts require a little maintenance now and then, above all when used outdoors:

- Keep the turnouts free of dirt, leaves, pebbles, and stones, etc. to ensure trouble-free operation.
- LGB turnout mechanisms are not to be greased.
- LGB turnout mechanisms should never stand in water. Install the mechanisms so that water flows away and does not collect near them.
- In the winter, cover all LGB mechanisms mounted outdoors.

Utilisation

Attention ! Les aiguilles LGB sont conçues pour les roues des véhicules LGB. L'utilisation de produits d'autres marques peut être à l'origine de déraillement lors du passage des véhicules sur les aiguilles LGB.

Aiguilles manuelles

Les aiguilles manuelles LGB sont fournies avec une commande à main (photo 1). Le mécanisme de commande peut-être monté à droite ou à gauche de l'aiguille (b). Il se fixe sur les traverses à l'aide de deux vis.

Pour faire l'aiguille, il suffit d'actionner le levier à ressort (a) du mécanisme d'entraînement de l'aiguille.

Remarques

- N'importe quelle aiguille manuelle peut-être transformée en aiguille électrique en remplaçant la commande manuelle par un moteur électrique réf. 12010.
- Les aiguilles manuelles LGB sont des aiguilles à ressort. Cela signifie qu'un train arrivant par exemple du côté « déviation » peut « talonner » l'aiguille, même si celle-ci est en position directe. Après le passage du train, les lames d'aiguilles reviennent automatiquement dans leur position initiale.
Il faut toutefois tenir compte de la tension du ressort du mécanisme de commande : Pour ne pas dérailler, les wagons légers devront éventuellement être lestés.

L'encrassement peut entraver le retour des lames d'aiguilles dans leur position initiale. Pour une exploitation fiable, nous conseillons donc de positionner les aiguilles correctement, même lorsque le train arrive par « le talon ».

- Sur certains tracés, les traverses des éléments de rail raccordés à une aiguille « R5 » se chevauchent. Dans ce cas, utilisez un élément de voie droit de 150 mm fourni avec chaque aiguille manuelle « R5 ». Au besoin, les extrémités des traverses peuvent être raccourcies selon la ligne apparaissant sous les éléments. Les éléments de voie de 150 mm sont également disponibles au détail (réf. 10150).
- Les aiguilles électriques LGB sont livrées avec un ou plusieurs moteurs d'aiguille LGB réf. 12010 (photo 2). Le moteur peut-être monté à droite ou à gauche de l'aiguille (b). Il se fixe sur les traverses à l'aide de deux vis.

Remarque :

Les aiguilles LGB électriques sont des aiguilles avec dispositif de verrouillage. Cela signifie qu'un train qui arrive par exemple du côté « déviation » alors que l'aiguille est en position « voie directe » fait basculer celle-ci en position « déviée ». Après le passage du train, les lames d'aiguilles restent dans leur nouvelle position.

Pour talonner les aiguilles, les wagons légers devront toutefois éventuellement être lestés. Pour une exploitation fiable, nous conseillons donc de positionner les aiguilles correctement, même lorsque le train arrive par « le talon ».

Commutateurs EPL

Le commutateur complémentaire réf. 12070 est un commutateur à deux pôles que l'on raccorde au moteur d'aiguille après en avoir retiré la plaque de protection arrière en faisant levier avec un tournevis. Vous obtenez ainsi un relais qui vous permet de commander vos trains de différentes manières.

Aiguillage triple réf. 12360

L'aiguillage triple réf. 12360 est fourni avec deux moteurs d'aiguille réf. 12010. La diode fournie doit être insérée entre les deux connexions orange sur le pupitre de commande réf. 51750, les lames pouvant sinon se gêner l'une l'autre lors du processus du déplacement de l'aiguille.

Traversée jonction double

La pose de la traversée jonction double réf. 12260 nécessite au moins deux éléments de voie courts réf. 10050, 10090 ou 11040. Les extrémités des traverses de ces éléments de voie présentent des points de rupture permettant de les raccourcir pour les combiner avec la

traversée jonction double.

Remarque :

Un train qui emprunte la traversée jonction double talonne les lames d'aiguilles même si toutes les lames ne sont pas positionnées pour l'itinéraire prévu. Toutefois, certaines lames d'aiguille peuvent rester entre deux positions, entraînant le déraillement du train suivant.

Entretien

Les aiguilles LGB nécessitent un minimum d'entretien régulier, surtout si elles sont utilisées en plein air:

- Pour garantir leur bon fonctionnement, veiller à éliminer les saletés, les feuilles, les cailloux, etc.
- Les mécanismes d'entraînement ne doivent en aucun cas être graissés.
- Les mécanismes d'entraînement LGB ne devraient jamais rester dans l'eau. Montez les mécanismes de manière à ce que l'eau ne stagne pas à proximité du mécanisme, mais puisse s'écouler.
- En hiver, veillez à couvrir tous les mécanismes LGB montés à l'extérieur.

Bediening

Let op! De LGB wissels zijn afgestemd op de wielen van LGB voertuigen. Bij het gebruik van voertuigen van andere fabrikanten kunnen deze voertuigen op de LGB wissels ontsporen.

Handwissels

LGB handwissels worden geleverd met een handbediening (afb. 1). Deze handbediening kan zowel links als rechts van het wissel gemonteerd worden (b). Hij wordt met twee schroeven aan de biels bevestigd. Om de wissel om te zetten, de onder veerspanning staande hendel (a) op de wisselaandrijving omleggen.

Opmerkingen:

- U kunt elk handwissel ombouwen naar een elektrische wissel door de handbediening te vervangen door de elektrische wisselaandrijving 12010.
- LGB handwissels zijn verende wissels. Dit betekent dat een trein, die bijvoorbeeld van de „afbuigende“ zijde van „achteren“ het wissel inrijdt, hoewel het wissel op „rechtdoor“ gezet was, de tongen open rijdt. Als de trein er doorgereden is springen de wisseltongen terug in de uitgangspositie. Daarbij moet echter de veerspanning van de wisseltongen wel in acht genomen worden: opdat lichte wagens niet ontsporen is het onder bepaalde omstandigheden raad-

zaam deze met extra gewicht te verzwaren. Vervuiling kan er voor zorgen dat de tongen niet betrouwbaar terugspringen. Voor een betrouwbaar treinbedrijf is het dan ook aan te raden het wissel in de juiste stand te zetten, ook als de trein „van achteren“ het wissel inrijdt.

- Bij bepaalde railplannen overlappen de bielzen, van de rails die aangesloten worden op de „R5“ wissel, elkaar. In dat geval dient het meegeleverde rechte railstuk van 150mm gebuikt te worden. Om de rail aan te passen kunt u de uiteinden van de bielzen, langs de aan de onderzijde aangebrachte inkepingen, inkorten. De 150 mm lange railstukken zijn onder nummer 10150 apart leverbaar.
- Elektrische LGB wissels worden met één of meerdere LGB wisselaandrijvingen 12010 geleverd (afb. 2). De aandrijving kan zowel links als rechts aan het wissel gemonteerd worden (b). Deze wordt met twee schroeven aan de bielzen bevestigd.

Opmerking:

LGB elektrische wissels zijn snapwissels. Dit betekent dat een trein, die bijvoorbeeld van de „afbuigende“ zijde „van achteren“ het wissel inrijdt, hoewel het wissel op „rechtdoor“ gezet was, de tongen open rijdt. Als de trein er doorgereden is, blijven de wisseltongen in de nieuwe positie staan. Opdat lichte wagens mogelijk de tongen

niet open rijden, is het onder bepaalde omstandigheden raadzaam deze met extra gewicht te verzwaren. Voor een betrouwbaar treinbedrijf is het dan ook aan te raden het wissel in de juiste stand te zetten, ook als de trein „van achteren“ het wissel inrijdt.

Uitbreidingsschakelaar

De uitbreidingsschakelaar 12070 is een dubbelpolige omschakelaar die aan de wisselaandrijving gestoken kan worden, nadat de achterste afdekplaat van de wisselaandrijving met een schroevendraaier er uitgewipt is. Hiermee heeft u een contact waarmee u de treinen op verschillende manieren kunt besturen.

Driewegwissel 12360

De driewegwissel 12360 wordt met twee wisselaandrijvingen 12010 geleverd. De meegeleverde diode moet tussen de beide oranje gekleurde aansluitingen van het bedieningskastje 51750 aangesloten worden, omdat anders de wisselaandrijvingen bij het omzetten zich tegenstrijdig beïnvloeden.

Dubbele kruiswissel

Voor het inbouwen van de dubbele kruiswissel 12260 heeft u minstens twee korte railstukken 10050, 10090 of 11040 nodig. Om de rails aan te passen kunt u de uiteinden van de bielzen, langs de aan de onderzijde

aangebrachte inkepingen, inkorten.

Opmerking:

Als een trein over de dubbele kruiswissel rijdt, hoewel niet alle wisseltongen in de juiste rijrichting staan, rijdt de trein de wisseltongen open. Er kunnen echter enkele wisseltongen tussen de beide eindposities blijven staan waardoor een volgende trein kan ontsporen.

Onderhoud

LGB wissels hebben af en toe enig onderhoud nodig vooral bij buitenbanen:

- Om een betrouwbare werking te garanderen dient het wissel vrij gehouden te worden van vuil, gebladerte, steentjes e.d.
- LGB aandrijvingen mogen niet worden gesmeerd.
- LGB aandrijvingen mogen niet in het water staan. De aandrijving zodanig inbouwen dat er zich geen water omheen kan verzamelen, maar juist wegvloeit.
- In de winter alle aandrijvingen die buiten liggen afdekken.

Manejo

¡Atención! Los desvíos de LGB se han diseñado en armonía con las ruedas de los vehículos de LGB. Si se utilizan productos de otros fabricantes, los vehículos pueden descarrilar al pasar por los desvíos de LGB.

Desvíos manuales

Los desvíos manuales de LGB se suministran con un accionamiento manual (Figura 1). El accionamiento puede montarse a la derecha o a la izquierda del desvío (b). El accionamiento se sujeta con dos tornillos a las traviesas. Para maniobrar el desvío, invertir la posición de la palanca tensada por resorte (a) del accionamiento de aguja

Notas

- Puede convertir todo desvío manual en un desvío eléctrico sustituyendo el accionamiento manual por un accionamiento motorizado 12010.
- Los desvíos manuales de LGB son desvíos con resorte. Esto significa que un tren que, por ejemplo, entra en el desvío „por detrás“ desde el lado „de vía desviada“, pese a que el desvío se encuentra en la posición de vía „recta“, „talona“ las agujas. Una vez que el tren ha atravesado el desvío, las agujas vuelven a la posición inicial. Sin embargo, debe tenerse presente la tensión del resorte del accionamiento de aguja: para que los coches/vagones ligeros no descarrilen, se necesita, en

determinadas circunstancias, una pesa adicional. La suciedad puede suponer un perjuicio para el retorno seguro de los espadines de las agujas. Por este motivo, para asegurar un funcionamiento fiable, recomendamos posicionar el desvío en la dirección correcta aun cuando el tren aborde el desvío „por detrás“.

- En determinados trazados de vía, las traviesas de las vías en la zona de transición hacia un desvío „R5“ presentan solapamientos. En este caso, utilizar la vía recta de 150 mm de longitud que se adjunta a cada desvío manual „R5“. Para encajar la vía es posible acortar los extremos de las traviesas, si es preciso, a lo largo de la línea troquelada en el lado inferior. Las vías de 150 mm de longitud están disponibles también por separado (10150).
- Los desvíos eléctricos de LGB se suministran con uno o varios accionamientos de aguja de LGB 12010 (Figura 2). El accionamiento puede montarse a la derecha o a la izquierda del desvío (b). El accionamiento se sujeta a las traviesas mediante dos tornillos.

Nota:

Los desvíos eléctricos de LGB son desvíos de acción rápida. Esto significa que un tren que, por ejemplo, entra en el desvío „por detrás“ desde el lado de la „vía desviada“, pese a que las agujas están posicionadas para „vía directa“, maniobra el desvío colocándolo en la posición de „vía

desviada“. Una vez que el tren ha atravesado el desvío, los espadines de las agujas permanecen en la nueva posición. Sin embargo, en determinadas circunstancias, los coches/vagones ligeros necesitan una pesa adicional para talonar los espadines de las agujas. Por este motivo, para asegurar un funcionamiento fiable recomendamos posicionar la aguja en la dirección correcta aun cuando el tren entre en el desvío „por detrás“.

Circuitos EPL

El interruptor auxiliar 12070 es un conmutador bipolar que se enchufa en el accionamiento del desvío después de haber extraído la tapa posterior del accionamiento del desvío apalancándola con un destornillador. De este modo se obtiene un relé con el cual puede controlar de diversas maneras los trenes de la maqueta.

Desvío de tres itinerarios 12360

El desvío de tres itinerarios 12360 se suministra junto con dos accionamientos de aguja 12010. El diodo que se adjunta debe montarse entre ambas conexiones de color naranja del pupitre de posicionamiento de agujas 51750 ya que, de lo contrario, los espadines de las agujas pueden perjudicarse mutuamente en la maniobra de las mismas.

Travesía de unión doble

Para el montaje de la travesía de unión doble 12260 necesita al menos dos vía cortas 10050, 10090 o 11040. Los

extremos de las traviesas de estas vías presentan puntos de rotura teórica de tal modo que es posible acortar las traviesas para su montaje en combinación con la travesía de unión doble.

Nota:

Si un tren recorre la travesía de unión doble pese a que no todos los espadines de las agujas están posicionados para el itinerario deseado, el tren talona (aborda por el talón) los espadines de las agujas. Sin embargo, algunos de los espadines de las agujas pueden permanecer entre ambas posiciones, lo cual puede provocar el descarrilamiento de uno de los trenes posteriores en circulación.

Mantenimiento

Los desvíos de LGB necesitan de vez en cuando algo de mantenimiento, sobre todo en circulación por campo abierto:

- Para garantizar un perfecto funcionamiento, asegurarse de que los desvíos no presenten suciedad, hojarasca, piedras, etc.
- No está permitido lubricar los accionamientos de LGB.
- Los accionamientos de LGB nunca deben estar bajo el agua. Montar los accionamientos de tal modo que no se acumule agua cerca de los accionamientos, sino que el agua se evacúe de forma natural.
- Durante el invierno, cubrir todos los accionamientos de LGB montados al aire libre.

Funzionamento

Attenzione! I deviatoi LGB sono commisurati alle ruote dei rotabili LGB. In caso di impiego di prodotti estranei tali rotabili durante il transito sopra i deviatoi LGB possono uscire dal binario.

Deviatoi manuali

I deviatoi manuali LGB vengono forniti con un azionamento manuale (Fig. 1). Tale meccanismo può venire montato sul deviatoio a destra oppure a sinistra (b). Esso viene fissato alle traversine con due viti. Per azionare il deviatoio, abbassate la leva sul meccanismo del deviatoio (a), che sta ritta sotto la tensione della molla.

Avvertenze

- Voi potete trasformare ogni deviatoio manuale in un deviatoio elettromagnetico, purché Voi sostituiate il meccanismo manuale con un azionamento elettromagnetico 12010.
- I deviatoi manuali LGB sono deviatoi molleggiati. Questo significa che un dato treno, che ad esempio entri „da dietro“ nel deviatoio, dal lato „in deviata“, nonostante che questo sia disposto su „via diritta“, „tallona“ tale deviatoio. Dopo che il treno è transitato, gli aghi del deviatoio scattano nuovamente nella disposizione di uscita. A questo proposito si deve tuttavia prestare attenzione alla tensione della molla del meccanismo

del deviatoio: affinché i carri leggeri non escano dal binario, in certi casi essi hanno bisogno di un peso aggiuntivo. Gli insudiciamenti possono compromettere un sicuro scatto di ritorno degli aghi del deviatoio. Pertanto per un affidabile esercizio noi consigliamo di disporre i deviatoi nella corretta direzione, anche quando il treno entra nel deviatoio „da dietro“.

- Con determinate configurazioni del binario, le traversine dei binari che si connettono ad un deviatoio “R5” si sovrappongono. In questo caso si inserisca il binario diritto lungo 150 mm, che è accluso a ciascun deviatoio manuale “R5”. Per adattare il binario, le estremità delle traversine possono venire accorciate secondo il bisogno lungo la linea stampata sulla faccia inferiore. Tali binari lunghi 150 mm sono parimenti disponibili separatamente (10150).
- I deviatoi elettromagnetici LGB vengono forniti con uno o più meccanismi di azionamento LGB per deviatoi 12010 (Fig. 2). Tale meccanismo può venire montato sul deviatoio a destra oppure a sinistra (b). Esso viene fissato alle traversine con due viti.

Avvertenza:

I deviatoi elettromagnetici LGB sono deviatoi a scatto. Questo significa che un dato treno, che ad esempio entri „da dietro“ nel deviatoio, dal lato „in deviata“, nonostante che questo sia disposto su „via diritta“, dispone tale devi-

atoio sulla „via deviata“. Dopo che il treno è transitato, gli aghi del deviatoio rimangono in tale nuova disposizione. Tuttavia i carri leggeri in certi casi hanno bisogno di un peso aggiuntivo, per poter tallonare gli aghi del deviatoio. Pertanto per un affidabile esercizio noi consigliamo di disporre i deviatoi nella corretta direzione, anche quando il treno entra nel deviatoio „da dietro“.

Circuiti EPL

Il commutatore ausiliario 12070 è un commutatore a due poli, che viene applicato a innesto sul meccanismo per deviatoi, dopo che la piastra di copertura posteriore del meccanismo per deviatoi è stata sollevata in fuori facendo leva con un cacciavite. In tal modo Voi ottenete un relè, con il quale potete comandare i Vostri treni in molteplici modi.

Deviatoio a tre vie 12360

Il deviatoio a tre vie 12360 viene fornito con due azionamenti per deviatoi 12010. L'accluso diodo deve venire inserito tra le due connessioni colorate in arancione sul quadro di comando 51750, poiché altrimenti gli aghi del deviatoio durante il procedimento di disposizione possono interferire mutuamente.

Deviatoio inglese doppio

Per l'installazione del deviatoio inglese doppio 12260 Voi avete bisogno come minimo di due corti binari

10050, 10090 oppure 11040. Le estremità delle traversine di questi binari hanno dei punti di possibile rottura, cosicché le traversine possano venire accorciate per il montaggio con tale deviatoio inglese doppio.

Avvertenza:

Quando un treno passa attraverso il deviatoio inglese doppio, malgrado che non tutti gli aghi del deviatoio siano disposti per il percorso di marcia, tale treno tallona gli aghi del deviatoio. Tuttavia alcuni degli aghi del deviatoio possono rimanere tra le due posizioni, la qual cosa può condurre allo svio dal binario di un treno susseguente.

Manutenzione

I deviatoi LGB di tanto in tanto hanno bisogno di un poco di manutenzione, soprattutto nell'esercizio all'aperto:

- Per garantire un funzionamento esente da inconvenienti, si mantengano i deviatoi liberi da sporcizia, foglie, sassi ecc.
- I meccanismi LGB non devono venire lubrificati.
- Gli azionamenti LGB non dovrebbero rimanere sotto l'acqua. Installate tali dispositivi cosicché l'acqua non si raccolga in vicinanza del meccanismo, bensì fluisca lontano.
- Nell'inverno si coprano tutti gli azionamenti LGB montati all'aperto.

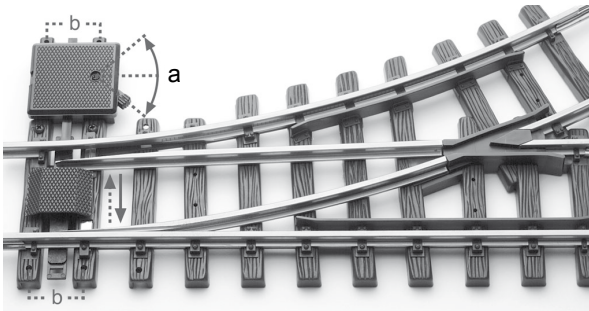


Bild 1, Einbau und Bedienung

Fig. 1, installation and operation

Img. 1, Montage et utilisation

Afb. 1, inbouw en bediening

Fig. 1, Montaje y manejo

Figura 1, montaggio e funzionamento

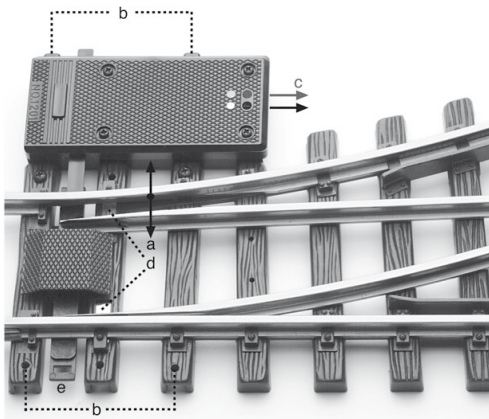


Bild 2, mit Weichenantrieb LGB 12010

Fig. 2, with the LGB 12010 turnout mechanism

Img. 2, avec le mécanisme d'entraînement LGB réf. 12010

Afb. 2, met wisselaandrijving LGB 12010

Fig. 2, con accionamiento de desvío LGB 12010

Figura 2, con azionamento per deviatori LGB 12010

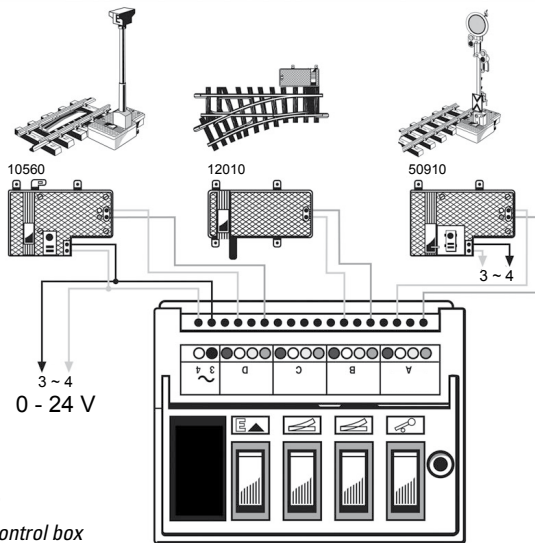


Bild 3, Betrieb mit Stellpult 51750

Fig. 3, operation with the 51750 control box

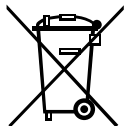
Img. 3, Exploitation avec le pupitre de commande réf. 51750

Afb. 3, Bedrijf met het bedieningskastje 51750

Fig. 3, Funcionamiento con pupitre de posicionamiento de agujas 51750

Figura 3, esercizio con quadro di comando 51750

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 55 - 57
73033 Göppingen
Germany
www.lgb.de




www.maerklin.com/en/imprint.html

124017/0513/Sm1Ef
Änderungen vorbehalten
© Gebr. Märklin & Cie. GmbH