



Viessmann
Modellspielwaren GmbH

Module de navette

5214



Mode d'emploi

Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans. Contient des petites pièces.



Ce symbole signifie que les fils qui se croisent doivent être raccordés ensembles



Ce symbole représente un bouton poussoir ou un contact momentané



Ce symbole indique les endroits où il faut réaliser les isolations

Attention

Ne faire les raccordements que si la tension d'alimentation est coupée
Les sources de courant doivent être protégées contre les courts-circuits afin d'éviter la surchauffe des fils en cas de surcharge. Les transfos doivent être conformes aux règles en vigueur dans le pays

Données techniques

Tension de service	10 - 16 V =/~
Courant maximum	2 A
Temps d'arrêt	5 - 70 s

Nous vous souhaitons beaucoup de satisfaction avec ce produit.



Viessmann
Modellspielwaren GmbH
Am Bahnhof 1
D - 35116 Hatzfeld
www.viessmann-modell.de

Préface

Le module de navette 5214 permet la gestion automatique du trafic d'un train entre deux gares. Grâce à des contacts d'occupation de voie incorporés dans le boîtier, celui-ci connaît à tout moment la position du train. Ce module comprend également les réglages de vitesse nécessaires pour un arrêt ou pour un démarrage progressif. Les temps d'arrêt du train dans chacune des 2 gares sont réglables séparément. Le module permet aussi le raccordement de deux signaux Viessmann. L'utilisation d'un inverseur (non livré, par ex Viessmann 6835) permet le choix entre un fonctionnement automatique ou manuel du va-et-vient. En mode manuel, un bouton poussoir déclenchera le processus. La vitesse des est gérée par le module, aucun transfo de réglage supplémentaire n'est donc nécessaire. Le fonctionnement pour toutes les échelles, hormis le "Z" est possible grâce au transfo Viessmann 5200. Pour le "Z" il faudra utiliser la sortie "accessoires" de votre transfo "Z" original (10V~).

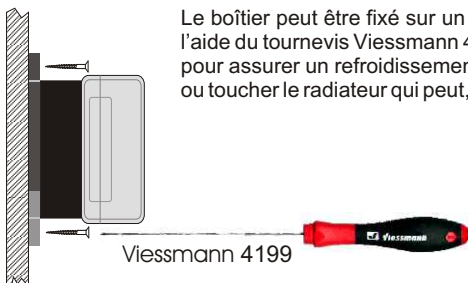
Pour le LGB veuillez vous référer au plan dans les pages suivantes

Attention:

Ce système est prévu pour le système continu non digital. Si votre locomotive est équipée d'un décodeur, assurez-vous qu'il reconnaît le mode conventionnel.

Une combinaison du module Viessmann 5214 et du système de nettoyage électronique de Noch n'est malheureusement pas possible. Le système de détection risque d'être perturbé et le fonctionnement en navette n'est pas garanti.

Montage



Le boîtier peut être fixé sur un socle avec les vis fournies dans la boîte à l'aide du tournevis Viessmann 4199. Nous conseillons un montage vertical pour assurer un refroidissement maximum du système. Ne jamais couvrir ou toucher le radiateur qui peut, en fonctionnement, devenir très chaud..

Illustration 1

Raccordement

Se référer au schémas 2 ou 3. Le schéma 3 n'est valable que pour le LGB (polarité différente). Pour le "Z" seul un transfo ne délivrant pas plus de 10V~ doit être utilisé.

Si vous ne désirez pas avoir le choix entre le mode manuel automatique grâce à l'utilisation d'un inverseur Viessmann 6835, il faudra ponter les bornes 3 et 4 du module qui fonctionnera alors en mode automatique

Si des aiguillages font partie du trajet, il faudra les isoler du reste du réseau. Il ne peut y avoir aucune liaisons électriques entre le trajet de la navette et le reste du réseau. Pour pouvoir extraire un train de la navette et l'envoyer sur le reste du réseau, un autre inverseur Viessmann 6835 est nécessaire (voir schéma dans les pages suivantes)

Illustration2

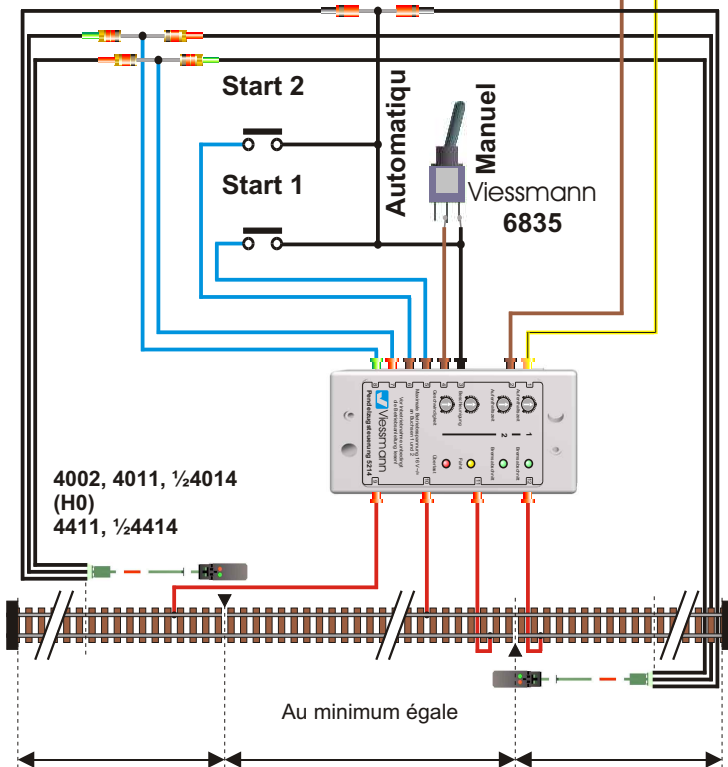
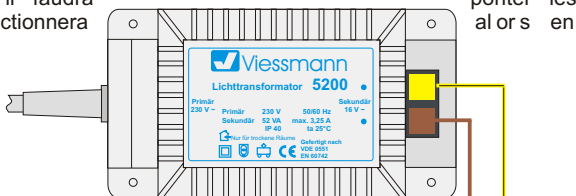
Raccordement du module de navette

Important

Si vous ne désirez pas avoir le choix entre le mode manuel automatique grâce à l'utilisation d'un inverseur Viessmann 6835, il faudra ponter les bornes 3 et 4 du module qui fonctionnera en mode automatique

Attention

Pour le "Z", seul un transfo ne délivrant pas plus de 10V doit être utilisé..



Attention
 Pour les autres échelles que le LGB, référez-vous à l'illustration 2.

Illustration 3

Raccordement pour le LGB

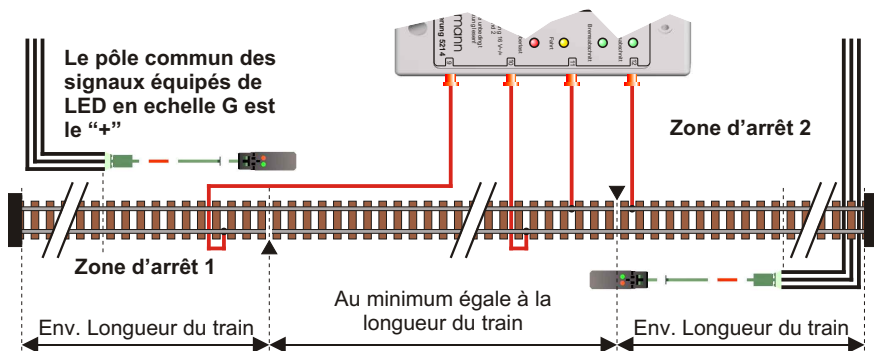
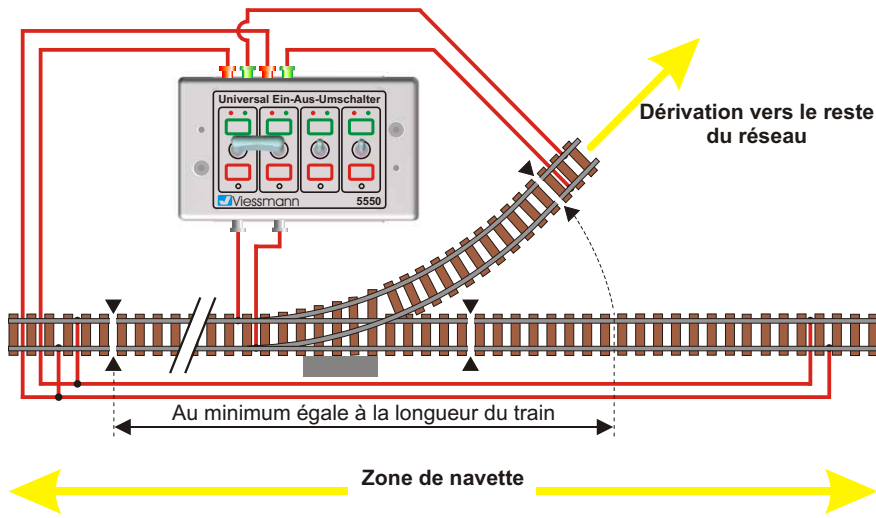


Illustration 4

Raccordement entre la navette et le reste du réseau

Si des aiguillages font partie du trajet, il faudra les isoler du reste du réseau. Il ne peut y avoir aucune liaisons électriques entre le trajet de la navette et le reste du réseau. Pour pouvoir extraire un train de la navette et l'envoyer sur le reste du réseau, un autre inverseur Viessmann 6835 est nécessaire. (Contenu dans boîtier 5550)



Fonctionnement

Le module Viessmann 5214 comporte 4 potentiomètres et 4 LED d'incandescence. L'inverseur externe permet le choix entre le mode automatique et le mode manuel. Les potentiomètres sont réglables à l'aide d'un tournevis d'horloger. Ci-dessous la description des différents éléments du module

Aufenthaltszeit: **Temps d'arrêt:** Ces deux réglages permettent de définir les temps d'arrêt dans les deux gares terminus. Entre 5 et 70 secondes. La zone d'arrêt 1 se connecte à la borne 9 et la zone 2 à la borne 12

Beschleunigung: **Accélération:** Ceci est le réglage des deux temps d'accélération et de freinage en gare. Les sections de ralentissement qui précèdent les zones d'arrêt doivent être d'égale longueur. Dès qu'un véhicule consommateur de courant (locomotive, voiture éclairée ou wagons munis d'essieux résistants, par ex Roco 40186 ou 40187) arrive dans une de ces zones, le module déclenche la phase de ralentissement que se termine par l'arrêt complet.

Geschwindigkeit: **Vitesse:** Permet de régler les vitesses sur le parcours de la navette. Si la vitesse augmente, la distance de freinage augmente elle aussi.

Bremsabschnitt: **Zone de freinage:** Les deux diodes lumineuses vertes s'allument lorsqu'un véhicule consommateur de courant pénètre ou se trouve dans la zone de freinage. Lorsqu'elle s'éteint le convoi prend de la vitesse.

Fahrt: **Fonctionnement:** Diode jaune. Témoin d'alimentation de courant sur la voie

Überlast: **Surcharge:** Diode rouge. Témoin de court-circuit ou de surcharge. Ceci se passe lors d'un déraillement ou d'une trop grande consommation de courant. (Par ex trop de véhicules éclairés)
Dans ce cas il faut couper l'arrivée de courant aux bornes 1 et 2 et rechercher la cause de cet incident. Laissez refroidir 2 minutes avant de rétablir le courant

Hand / Automatik: **Manuel/Automatique:** Ces inverseurs externes permettent le choix entre un fonctionnement manuel ou automatique de la navette. En mode automatique le train qui arrive en gare terminus s'arrêtera en respectant le temps défini plus haut avant de repartir en direction de l'autre gare ou ce processus se répétera tant que le module restera dans ce mode.

En mode manuel, ce sont les poussoirs 1 et 2 qui commuteront respectivement les départs en gare 1 et 2

Rappelez-vous que les trains commencent leur ralentissement dès l'entrée en zone de freinage et que la distance d'arrêt est identique pour les deux gares. Il est donc important que ces zones aient la même longueur!