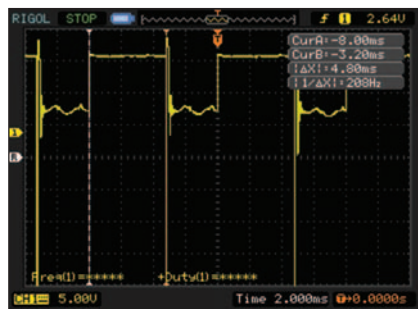


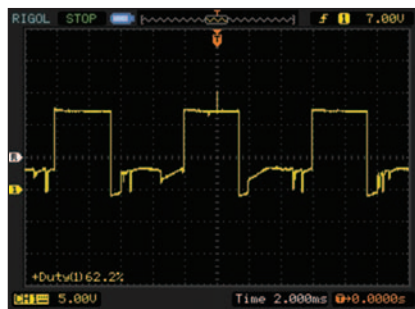
T5 nullára húzza a sebesség bemenetet, megindítja a nullára fékezést. A T3 az R9, R10 oszton keresztül megnöveli a lassulás potenciométerről beolvasott értéket, ezzel a P3 által kijelöltnél intenzívebb lassulást állít be. Ha közben semmit sem változtatunk, a rövidzár megszűnése után a mozdony a beállított gyorsulással az eredeti sebességére gyorsul. Ez a T3, T4, T5 tranzisztorból és az R8...R15 ellenállásból álló, a nagyvasúti kényszerfékezést szimuláló áramkör elhagyható. Ilyenkor az elválasztó szerepet betöltő R10-et és R15-öt rövidzárral helyettesítjük.

A MODUL jelű stabilizátor az ábrán látható változatban („3 A-es kínai modul”) a kimeneti védelmet nem igazán látja el, ezért a Bi biztosítót mindenképp építsük be, a vasúti pálya kifejezetten zárlatveszélyes! A stabilizátor

elhagyása esetén a szaggatott vonallal határolt rész be- és kimeneti pontját össze kell kötni. A nyák a modul alatt nem földfolytonos, így a két földpont is összekötendő.



2. ábra



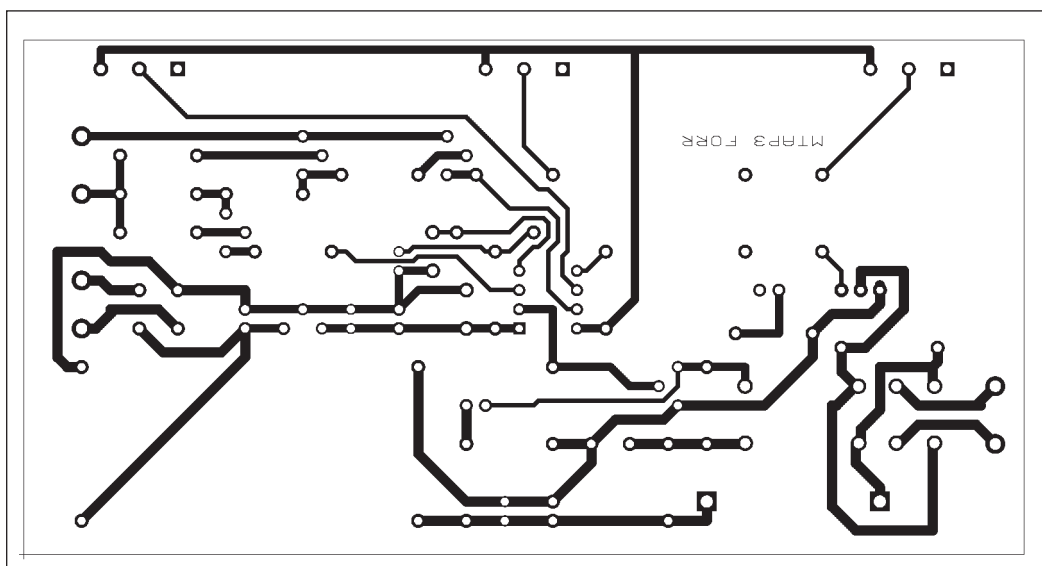
3. ábra

A relékímélő funkciót az indokolja, hogy az egyik menetirányban a jelfogó állandóan húzva van, de ha a tápfeszültség stabil 12 V, R16 is helyettesíthető átkötéssel C8 egyidejű elhagyása mel-

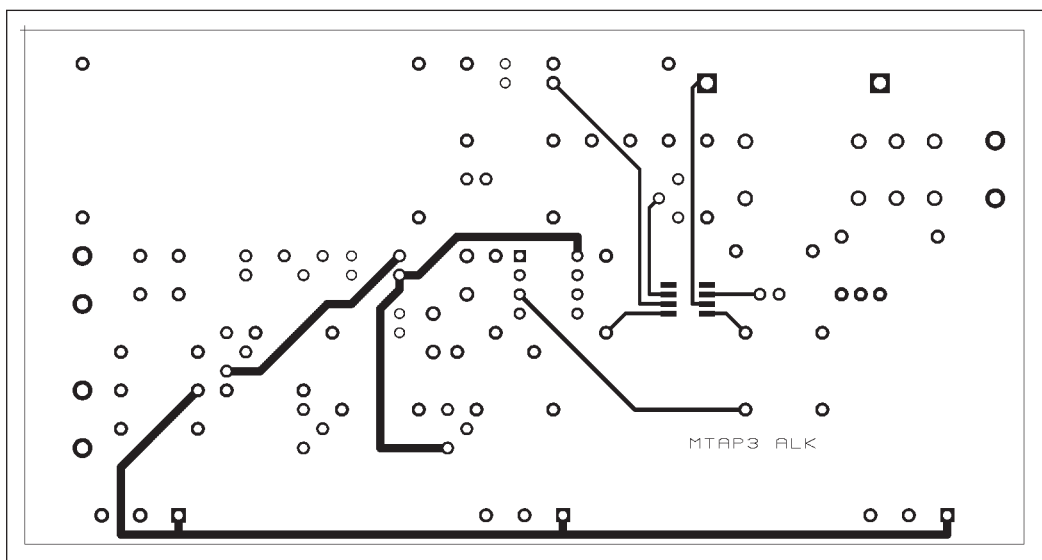
lett. Az N méret 9 V-ja nem igényli a relékímélő áramkört.

A hardver kialakítása

Az áramkört egy 68 × 132 mm-es kétoldalas nyáklemez tartalmazza (4., 5., 6. ábra). A kapcsolási rajzon szereplő alkatrészek közül csak az előlapra kerülő nyomógomb és két menetirány LED lengő szerelésű. A potenciométerek (3 db 10 k lin. a HAM-bazárból) a panelbe ültethetők. Egymástól mért távolságuk elegendő a kényelmes kezeléshez. Ilyenkor a panel elejét az előlaphoz rögzített potenciométerek tartják, csak hátul, középtájon



4. ábra



5. ábra