

5. ábra

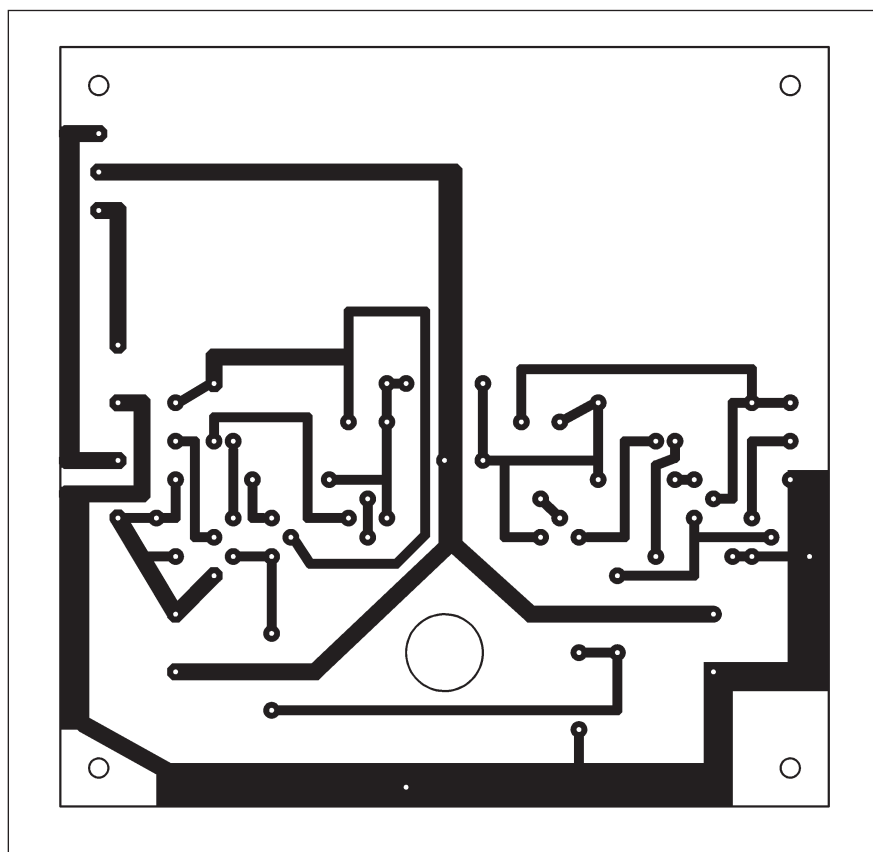
az [1]-ben is alapmegoldásnak közölt áramkör (ott 2. ábra) továbbgondolásáról van szó.

Ennél a kapcsolásnál a menetsebességet és a menetirányt egyetlen kezelőszervvel, a P1 potenciométerrel szabályozhatjuk, igaz így veszítünk a valós kezelési helyzet illúziójából. A középleágazású transzformátor 2×12 (15) V-os feszültségét egyenirányítjuk (Gr). A hídgyenirányító kimeneti pontjainál a transzformátor középkivezetéséhez képest egyforma nagyságú, de ellentétes polaritású feszültséget kapunk, melyek szűrés után az áteresztő tranzisztorok vezérlő feszültségei lesznek. A negatív és a pozitív ágban megfelelő Darlington kialakítású pnp-npn tranzisztor párok kapcsolják a sín pályára a feszültséget a közösített emittereken keresztül. A potenciométer középállásában egyik „ág” sem kap nyitófeszültséget, így a pályafeszültség nulla, a jármű(vek) áll(nak). A kezelőszervet ezen elektronikus holtpont-

együtt, teljessé téve a vezetési él-ményt. Az *egység működtetéséhez csak 230/12 V-os biztonsági transzformátor használható!* A mintakészülékben pl. egy leselejtezett asztali halogén lámpa trafója szolgált erre a feladatra. A *hálózati oldal szerelésekor a vonatkozó érintésvédelmi előírásokat követően és szigorúan be kell tartani!*

2. változat

Kezdő „asztali vasutas” lehet valakiből 3...99 éves korig. A legifjabb korosztályra természetesen nem lehet jellemző a felnőtt berendezés-kezelési tudatossága. Gondolunk itt pl. az irányváltó kapcsoló helytelen működtetésére, amikor is nem túl szerencsés a menetirányt maximális sebességnél megváltoztatni. Ilyenkor egy automatikus működésű, kevesebb odafigyelést igénylő szabályozó használata jöhet szóba. Egy ilyen komfortos berendezés a második áramkörünk, amelynek elvi kapcsolási rajzát az 5. ábrán láthatjuk. Alapjaiban



6. ábra