

# WESA - Sperrventil Nr. 540

## Gebrauchsanweisung

### 1. Anwendung in Verbindung mit den WESA-Modellsignalen

Wir setzen voraus, daß das Hauptsignal nach dem zugehörigen Schema in die Hauptanlage eingebaut ist.

Wird die Signalstrecke von der Rückseite befahren, hält der Zug bei geschlossenem Signal ebenfalls an, was bahntechnisch nicht richtig ist. Dieser Fehler kann durch Einbau des Sperrventils No. 540 behoben werden.

Die automatisch funktionierende Signalstrecke wird durch Einbau von zwei Schienen No. 381 (einseitige Trennschiene) erstellt. (Diejenige vor dem Signale). Die eine Trennschiene wird durch das Zugsbeeinflussungskabel No. 305, welches mit den Signalfernschaltern verbunden ist, überbrückt. Das Sperrventil No. 540 wird nun so angeschlossen, daß die beim Signal liegende Trennschiene überbrückt wird. Nach erfolgtem Anschluß des Sperrventils No. 540 stellen wir das Signal auf «Halt» (rot) und lassen von der Gegenseite eine Loko in die Signalstrecke einfahren. Wird die Loko auf dieser Strecke angehalten, so müssen wir die zwei Anschlüsse des Sperrventils No. 540 gegenseitig vertauschen.

### 2. Anwendung als Prellbocksicherung

Ca. 20—30 cm (je nach Loko) vor dem Prellbock wird eine Schiene No. 381 eingesetzt. Die Trennschiene wird durch ein Sperrventil überbrückt. Ist das Sperrventil polrichtig angeschlossen, wird nach Ueberfahren der Trennschiene die Loko automatisch angehalten. Durch Aenderung der Fahrriichtung (am Transformator) kann der Zug wieder in Bewegung gesetzt werden. So wird die Loko sicher vor dem Prellbock angehalten.

# Protection butoir WESA no 540

## Mode d'emploi

### 1. Emploi avec les signaux-modèles WESA

Nous supposons que le signal principal est ajouté au trajet d'après le mode d'emploi joint à chaque signal.

Lorsque le train s'approche du signal par derrière, il s'arrête si le signal est fermé ce qui ne correspond pas au fonctionnement des CFF. Pour éliminer ce défaut nous pouvons poser la protection butoir no. 540.

Le trajet de signalisation qui fonctionne automatiquement est construit par deux rails no. 381 (rails de rupture, séparés d'un côté). L'installation à fin d'influence du train qui est liée au commutateur à distance passé sur l'un des rails de rupture. (Celui qui se trouve avant le signal). La protection butoir no 540 lie le rail de rupture qui se trouve derrière le signal. Lorsque la protection butoir est posée, nous plaçons le signal sur «arrêt» (rouge) et nous laissons rouler une locomotive en sens inverse. Si la locomotive s'arrête sur le trajet, nous devons interchanger les deux raccordements de la protection butoir no 540.

### 2. L'emploi pour assurer la fixation du butoir

Environ 20 cm avant le butoir nous posons un rail no 381. Le rail de rupture est lié par une protection butoir no 540. Si la protection butoir est raccordée par une polarisation juste, une locomotive qui roule en direction du butoir s'arrête automatiquement après avoir traversé la rupture. Par le renversement de la direction (au transformateur) le train sera remis en marche. C'est ainsi que nous sommes sûrs d'arrêter le train avant le butoir.