



10777  
10779

**DAS LICHTSIGNALMODUL 10777**

**DER BREMSGENERATOR 10779**

**LIGHT SIGNAL MODULE 10777**

**THE BRAKE GENERATOR 10779**

**MODULE DE COMMANDE DE SIGNALISATION RÉF. 10777**

**LE GÉNÉRATEUR DE FREINAGE RÉF. 10779**

Inhaltsverzeichnis  
Table of Contents  
Table des matières

<b>D</b>	Lichtsignalmodul .....	2 – 8
	Bremsgenerator .....	8 – 9
<b>GB</b>	Light Signal Module .....	10 – 15
	Brake Generator .....	15 – 16
<b>F</b>	Module de commande de signalisation .....	16 – 22
	Le générateur de freinage .....	22 – 23

Notwendige Anlagenausstattung:  
Necessary railroad systems:

- RocoNet Lokmaus®1 und 2-Systeme
- RocoNet Lokmaus®1 und 2 systems  
oder / or / ou
- NMRA/DCC-kompatible Systeme
- NMRA/DCC compatible systems

**WICHTIG:** Das Signalmodul kann nur auf vier direkt aufeinanderfolgende Adressen eingestellt werden. Die Adreßgruppen beginnen mit 01, 05, 09, 13, 17 ...etc. Sie fügen sich damit nahtlos in die Vierer- bzw. Achtergruppen der Weichendecoder ein.

## **DER ROCO BREMSGENERATOR 10779**

Vorbildgerechtes Abbremsen und Anhalten vor einem Signal, das auf ‚Halt‘ steht, ist im Digitalen Modellbahnbetrieb jetzt möglich – auch ohne Computer. Der ROCO Bremsgenerator 10779 realisiert diese Funktion meisterlich.

Er erhält vom Verstärker oder Booster alle Informationen, die über das Gleis an die Lokomotiven gesendet werden. Diese Informationen verändert er so, daß bei den Lokbefehlen die Fahrstufe auf Stillstand gesetzt wird. Die anderen Bestandteile des Lokbefehls werden unverändert beibehalten. Die so veränderten Informationen werden im eingebauten Verstärker mit dem erforderlichen Strom (2.500 mA) gekoppelt und am Gleis Ausgang des Bremsgenerators ausgegeben.



Abbildung 6  
Der ROCO Bremsgenerator 10779

Bei den Lokomotiven, die das Licht eingeschaltet haben, bleibt es eingeschaltet, bei den anderen ausgeschaltet – individuell angepaßt an jede Lok. Bei einer Lok, die vor einem Signal wartet, können Sie sogar mit der Fahrtrichtung das Licht umschalten oder bei einer Soundlok einen Pfiff auslösen, der den Fahrdienstleiter um Einfahrt bittet!

Durch diese Auslegung des Bremsgenerators ist er vergleichbaren Geräten überlegen, die nur einen allgemeinen Befehl, einen so genannten ‚general call‘ übertragen, der auch alle Loks anhält, die Fahrtrichtung aber generell auf rückwärts setzt und das Licht immer ausschaltet.

**Unbedingt beachten:** In den Signalabschnitten, die der Bremsgenerator versorgt, werden wegen der Veränderung der Fahrbefehle für die Loks andere Daten übertragen als in den übrigen Abschnitten. Eine leitende Verbindung dieser Abschnitte mit unterschiedlichen Daten hätte einen Kurzschluß zur Folge, der einen Verstärker oder Booster zerstören könnte! Deshalb müssen Sie beim Einbau des Bremsgenerators sorgfältig auf eine strikte Isolierung der Signalabschnitte gegenüber dem Rest der Anlage achten. Dazu isolieren Sie den Signalabschnitt an beiden Enden beidseitig mit Isolierschienenverbindern! Es dürfen durch die Schaltung der Signalabschnitte, z.B. über ein Relais, nie beide Stromquellen gleichzeitig anliegen oder miteinander verbunden werden!

Das Roco Signalmodul 10777 hat hier große Vorteile, weil es die erforderliche Sicherheit eingebaut hat. Nur für die Isolierung des Signalabschnittes müssen Sie selbst sorgen.

## **WIE FUNKTIONIERT DER BREMSGENERATOR IM ANLAGENBETRIEB?**

Verfolgen wir den Betrieb in einem Blockabschnitt (siehe Abbildung 5 oben). Ein Zug ist im Bahnhof und bekommt Ausfahrt auf die Strecke. Das Blocksignal unseres Abschnittes steht auf ‚Fahrt‘ und der Zug passiert es ohne anzuhalten und fährt weiter auf der Strecke. Hinter ihm wird das Signal geschlossen und zeigt das Signalbild ‚Halt‘, weil der Zug den Kontakt ‚B‘ überfahren und damit ausgelöst hat. Das Signalmodul stellt das andere Signalbild auf dem Signalschirm dar und schaltet zusätzlich den Kontakt ‚C‘

scharf. Der Signalabschnitt vor dem roten Signal bleibt aber weiterhin mit dem Fahrstrom aus dem Verstärker verbunden.

Der nächste Zug, der jetzt in den Blockabschnitt einfährt, fährt ungestört vor, bis er den Kontakt ‚C‘ erreicht. Der muß so weit im Blockabschnitt plaziert sein, daß der gesamte Zug schon die Trennstelle passiert hat. Über den Kontakt ‚C‘ wird das Signalmodul jetzt dazu gebracht, den Blockabschnitt auf den Bremsgenerator umzuschalten. Dadurch erhält die Lok den Befehl auf Stillstand abzubremsen. Das macht sie mit der einprogrammierten Bremsverzögerung. Natürlich bleibt dabei ihr Spitzenlicht eingeschaltet und auch die Innenbeleuchtung der Wagen leuchtet weiter.

Weil der Lokführer etwas ungeduldig ist, drücken Sie die Taste ‚F3‘ an der Lokmaus und die Lok läßt ihren charakteristischen Pfeifton hören.

Endlich springt das Signal auf ‚Fahrt frei‘. Das Signalmodul stellt dafür das neue Signalbild auf dem Signalschirm dar und stellt die Stromversorgung des Signalabschnittes wieder auf den Verstärker zurück. Die Lok erhält einen Fahrbefehl, dessen Fahrstufe größer als null ist und beschleunigt mit der eingestellten Beschleunigungsstufe auf ihre Fahrgeschwindigkeit.

Wenn zum Schalten des Signalmoduls unsere Kontaktgleise 42518 oder die Schaltschwelle 42605 eingesetzt werden, spielt es keine Rolle, wo sich im Zugverband die Lok befindet. Selbst ein Wendezug, der den Abschnitt abwechselnd mit Lok vorne und Lok hinten befährt, wird immer an der richtigen Stelle anhalten, da jeweils die erste Achse den Anhaltevorgang auslöst. Auch ein Mehrfachtraktion braucht hier keine spezielle Schaltung mehr!

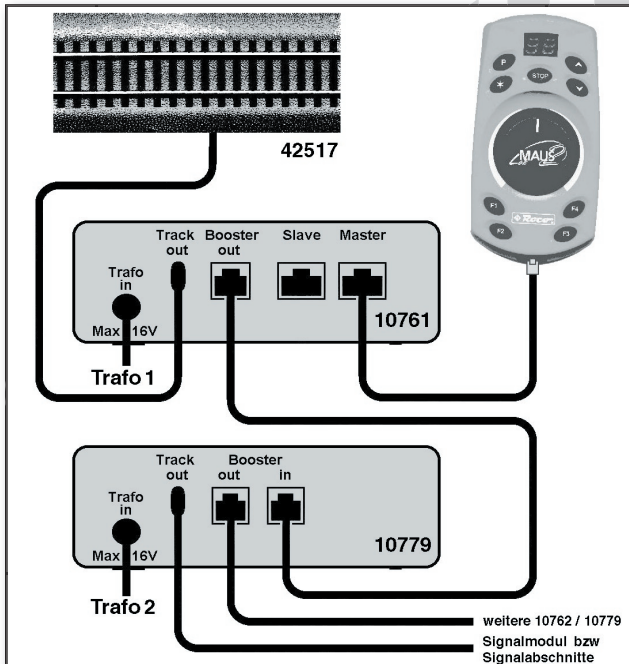


Abbildung 7  
Anschluß des Bremsgenerators an das Lokmaus<sup>®2</sup> Digitalsystem