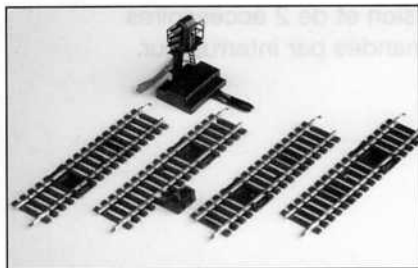


Le monobloc système

Le monobloc est un dispositif de sécurité garantissant deux trains circulant dans le même sens sur une même voie contre tout risque de collision. La voie est découpée en "cantons" gardés par un signal lumineux vert ou rouge. Signal vert : le canton est libéré, un train peut s'engager. Signal rouge : le canton est parcouru par un convoi, le convoi suivant doit s'arrêter pour attendre que cette portion de voie ne soit plus occupée.

Avantages du Monobloc Système JOUEF : entièrement électronique, il ne comporte aucune pièce mécanique. Il se compose d'un signal dans le socle duquel se trouvent incorporés tous les organes de commande (transistors, circuits imprimés...). Sa protection est totale aux court-circuits.



935100 - Monobloc système avec signal

Comprend : 1 signal sur mât, 3 rails de coupure dont 1 pour recevoir le signal, 1 rail droit d'équivalence.



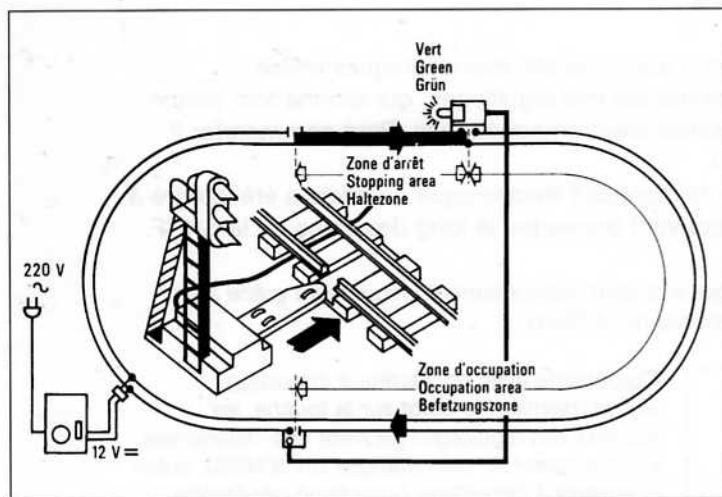
936000 - Monobloc système sans signal

Fonctions identiques à la réf. 935100. Pour plus de réalisme, peut être associé à un signal réf. 931200 ou à une potence de signalisation réf. 932100



941000 - Complément pour monobloc système

Permet la protection totale d'un train en zone d'arrêt, et assure également un démarrage et un arrêt progressif.



Zone d'arrêt et zone d'occupation protégée :

Le signal se place toujours du côté gauche de la voie, dans le sens de la marche. De 20 à 50 cm avant le monobloc, on insère un rail spécial de coupure à une borne, dont la coupure sera placée du même côté que le monobloc, et qui délimitera la zone d'arrêt. Au delà du monobloc, sera inséré un rail à une coupure qui délimitera la zone d'occupation protégée.

Si une locomotive se trouve sur la zone d'occupation protégée, le monobloc détectera la consommation de courant et, signal au rouge, assurera automatiquement l'arrêt du train suivant arrivant dans la zone d'arrêt.

Dès que le premier train aura quitté la zone d'occupation protégée, le monobloc ne détectant plus de consommation de courant, son feu passera au vert pour laisser repartir le train situé en zone d'arrêt.

Mais, attention, un convoi est formé d'une locomotive et de wagons qui peuvent déborder de la zone d'occupation protégée. Il est donc conseillé de placer en fin de convoi un fourgon de queue éclairé, dont la légère consommation de courant garantira la sécurité totale du convoi.

Un réseau comportera toujours un monobloc de plus que le nombre total de trains en circulation.

Une locomotive seule ou un train court non éclairé se trouvant sur la zone d'arrêt d'un monobloc ne sont pas protégés puisqu'aucune consommation de courant ne peut être détectée dans la zone d'occupation protégée précédente.

Le complément pour monobloc réf. 941000 permet d'étendre la protection aux zones d'arrêt. Il assure également un démarrage progressif, la locomotive prenant sa vitesse maximum au passage du monobloc, et un ralentissement progressif devant un monobloc dont le signal est au rouge.