

# FIGYELEM!

Kicsomagolásnál (és a későbbi használat során) a modellt a forgóvázak közepénél, a főkereten fogja meg, elkerülendő az apró alkatrészek sérülését! Különösen ügyeljen a feljárólépcsőkre!



## A modell műszaki adatai:

Tengelyrendezés:	Bo'Bo'
Ütközők közti hossz:	142 mm
Tápellátás:	DCC
Rendszer:	két sínes
Legkisebb ívsugár:	420 mm
Tömeg:	245 g
Dekóder:	DigiSound 5.7

## A MÁV V42 528 mozdony modellje

A II. világháború után rohamos tempóban indult meg a vasútvillamosítás Magyarországon, és ez új mozdonyokat követelt. 1958 és 1962 között a MÁV átmeneti megoldásként Ward Leonard-rendszerű Bo'Bo' tengelyrendezésű 80 km/h engedélyezett sebességű villamosmozdonyokat szerzett be a Ganz-MÁVAG-tól. Ez volt a MÁV V41 sorozat (30 db). A gyártás ellenére fennálló további mozdonyhiány miatt újabb megrendelésekre is sor került, amely az 1961 és 1966 között gyártott MÁV V42 sorozat volt (42 db).

A sorozat gyártási ideje alatt lépett át a MÁV a „Kandó-féle” 16 kV 50 Hz-es felsővezetékű rendszerről a 25 kV 50 Hz-es rendszerre. Így (a két prototípus V41-es kivételével) valamennyi V41 és V42 sorozatú mozdonyt úgy gyártották, hogy mind a 16 kV-os, mind a 25 kV-os munkavezeték rendszer alatt tudjanak közlekedni.

A két típus járműszerkezetileg azonos, de a V42-es mozdonyokba a főgépcsoport teljesítménye nagyobb, fordulatszáma kisebb, és kettő helyett csak egy fődinamót építettek be.

Eleinte tehervonatokat, valamint ingavonatokat is továbbítottak. Később könnyű tehervonati szolgáltatást teljesítettek, utójára állomási tolatómozdonyként dolgoztak. A sorozatot az 1990-es években selejtezték le, több mozdonyt átalakítottak villamos előfűtőgéppé. A V42 527 üzemelt legtovább, a jelenleg is üzemképes mozdonyt a Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteményének része. (Forrás: Wikipedia)

## A modell szétszerelése

**A modell sérülékenysége miatt nem ajánlott!  
Az ebből eredő károkról felelősséget nem vállalunk!  
Amennyiben feltétlenül szüksége van a modell szétszerelésére,  
vegye igénybe vevőszolgálati irodánk segítségét!**

Ha mégis a saját szerelés mellett dönt:

- Húzza ki az ütközőket
- Húzza ki a féktömlőket és a csavarkapcsokat, ha túllógnak belül az öntvényen
- Pattintsa ki a rögzítőfüleket (a forgósámolyok közepénél), előbb hátul, majd elöl



## Digitális funkciók

- F0 – világítás
- F1 – fő hang
- F2 – főgépcsoport indítás
- F3 – kürt
- F4 – zárfény
- F5 – fénytompítás
- F6 – rendezőmenet, tolatófény
- F7 – kompresszor
- F8 – fülke ajtó
- F9 – hangerő állítás

- F10 – éberségi kürt
- F11 – csatolás
- F12 – ív hang
- F13 – rövid csikorgás
- F14 – kerék kattogás
- F15 – állomás bemondás
- F16 – állomás bemondás
- F17 – állomás bemondás
- F18 – kalauz síp
- F19 – fék és fék levegő
- F28 – hang némítás

# V42 (Leó) modell hang funkciói

Az eredeti V42 sorozatú villamos mozdonyokban a felsővezeték egyfázisú váltakozó feszültségét forgó gépekkel alakítják át a hajtómotorok és a segédüzemek számára megfelelő áram és feszültség nemre. Ezen gépekre jellemző, hogy az egyes egységek indítása és leállítása viszonylag hosszú időt vesz igénybe, pl. a főgépcsoport indítása 1 perc 40 másodperc, leállítása 12 perc volt. Az egy az egyben történő modellezése nehéz, és talán szükségtelen feladat.

Természetesen fő célkitűzésünk az eredeti mozdony minél élethűbb leképezése, mind a mozdonysekreány, a fények, a hang és a működés, szempontjából. A vasútmodellezés kompromisszumokkal jár, de próbáljuk annak mértékét elfogadható szinten tartani.

Emiatt a PluX12-es dekóderünk hang tároló memóriát méretét meg kellett dupláznunk (128Mbit), neve DigiSound-5.7 lett.

## Hang funkciók részletes leírása:

Fontos, hogy a mozdony csak akkor mozdítható ha a főgépcsoport már "jár" (mint az igazi), vagy ha a fő hang ki van kapcsolva (zárójelben a hang hangerejét állító CV regiszter száma).

- **F1 (CV220): Fő hang bekapcsolása**  
Először az akkumulátor bekapcsolásakor feléledő éberségi berendezés öntesztjét lehet hallani. Ezt követi a kis légsűrítő hangja. Az eredeti mozdonyban csak akkor szokták használni a kis légsűrítőt, ha hosszabb állás után az áramszedő működtetéséhez már kevés a sűrített levegő. A modellben ezért csak egyszer játszódik le, a dekóder feszültség alá kerülése és F1 bekapcsolása után. Így imitáljuk a kb. napi egy működést. Ezután hallható az áramszedő felengedése, majd a főmegszakító bekapcsolása.  
A főmegszakító bekapcsolása után hallani ahogy felpörög az Arno gépcsoport. Ekkor a mozdonyon megjelenik a segédüzemek táplálásához szükséges 3 fázisú feszültség (Elvileg indítható a légsűrítő), és akár indítható a főgépcsoport is. Fontos, hogy a mozdony ebben az állapotban még nem mozdítható.  
A fenti folyamat az F1 funkciógomb kikapcsolásával bármikor visszafordítható (főmegszakító ki, áramszedő le).
- **F2 (CV220): Főgépcsoport indítása**  
Ha már az Arno gép "jár" (F1 bekapcsolva, és a fenti folyamat végig játszódott) F2 funkció gomb bekapcsolásakor megkezdődik a főgépcsoport felpörgetése. Ez egy kb. 45 mp-es folyamat, és nem szakítható meg. A kompresszor ezalatt tiltva van. Az indítás vége a szinkronizálás jellegzetes zúgásával jól kivehető, ekkor beáll a szinkron fordulat, a mozdony üzemkés és indítható.  
A főgépcsoport leállítása az F1 kikapcsolásával kezdeményezhető. Leállítás alatt F1 és F2 visszakapcsolásával a főgép ismét felpörgethető (pl. fázishatár). Ha menet közben történik, a mozdony tovább "gurul" de nem gyorsítható amíg a főgép el nem éri a szinkron fordulatot).
- **F2 > F1: Gyors üzembe helyezés**  
Lehetőség van egy gyorsabb üzembhelyezésre is, igaz ez nem felel meg az eredeti mozdony működésének.  
Ha F1-et úgy kapcsoljuk be, hogy előtte F2 aktív, akkor kimarad az eddig leírt folyamat, és egyből a főgépcsoport szinkronizálásával indul a hang és a mozdony kb. 4 mp után üzemkés.  
Ha a dekóder úgy éled (pl. vészstop vagy kontakthiba miatt), hogy F1 bekapcsolva és a sebesség parancs nem nulla, akkor a hang lejátszás főgépcsoport szinkron fordulatával kezdődik és a mozdony azonnal gyorsítani kezd.
- **F3 (CV221): A V42 527 pályaszámú mozdony eredeti kürt hangja**  
A hangszóró kímélése érdekében a hang maximum 10 mp.-ig szólhat, ha ennél tovább marad bekapcsolva az F3 funkció, a kürt automatikusan lekapcsol.
- **F7 (CV220): Üzemi kompresszor indítása**  
Csak akkor indítható ha az Arno gép "jár".
- **F8 (CV226): Fülke ajtó csapódás**
- **F10 (CV227): Éberségi berendezés jelzőkürt**
- **F11 (CV230): Csatolás művelet hangja**
- **F12 (CV229): Ívben haladás hangja**  
Csak bizonyos sebesség tartományban működik.
- **F13 (CV231): Rövid csikorgás**  
Csak menet közben, kétféle hang, sebességtől függően.
- **F14 (CV232): Sín kötések, kattogások hangja**  
Egy bizonyos sebesség fölött kezdődik, egészen végsebességig.
- **F15 (CV233): Állomás bemondás**  
"Vonat indul...".
- **F16 (CV234): Állomás bemondás**  
"...tolatást végeznek...".
- **F17 (CV235): Állomás bemondás**  
"...gép közlekedik...".
- **F18 (CV236): Kalauz síp**

A mozdony üzeme során hallható nem kapcsolható hangok a következők:

- **Irányváltó hang (CV222):** Ha F1 bekapcsolva és menetirány váltás történik, akkor megszólal az irányváltó berendezés hangja.
- **Fék hang (CV228):** Ha F1 vagy F19 (pl. hidegen vontatáskor) bekapcsolva, minden lassításkor elindul a féktuskók surlódó, nyikorgó hangja.
- **Fék levegő hangok (CV225):** Ha F1 vagy F19 (pl. hidegen vontatáskor) bekapcsolva, és a mozdony indítás előtti pillanatban hallható a fék oldás. Lassítás megkezdésekor pedig a fék behúzásakor tapasztalható fék levegő áramlás hangok.
- **Motor kontaktorok (CV223):** Ha F1 bekapcsolva és főgépcsoport jár (mozdony üzemkés) akkor minden gyorsítás kezdetén és végén lejátszódik a motor kontaktorok behúzásának és kiesésének hangja.
- **Hajtás hangok (CV224):** Ha F1 bekapcsolva és főgépcsoport jár (mozdony üzemkés) akkor gyorsításkor megszólal a megfeszülő fogaskerekek jellegzetes morgó hangja. Guruláskor a „kotyogó” hajtás hangok hallatszanak. A hang csak CV3=40 beállítás mellett kelt élethű hatást.
- **Féktuskók nyikorgása induláskor (CV224):** Ha F1 bekapcsolva akkor minden meginduláskor hallható a keréktől eltávolodó féktuskók nyekergése.