

Maintenant, le bras de p.u. 54 est sordevé de la goupille de commande 463 et cette goupille 463 est poussée vers le haut par le ressort 460.

En même temps, le point de fixation du ressort 462 se lève (voir c). Par là, le point d'application du moment du ressort est donc déplacé, tandis que l'extrémité du ressort 462 reste au même endroit. Si le point de fixation du ressort 462 a dépassé le point instable, le ressort saute vers le bas par la butée contre la came supérieure et entraîne en même temps le ressort 461.

Ceci est dû au fait que le ressort 462 est plus fort que le ressort 461. Le contact entre les ressorts 462 et 461 se maintient aussi dans cette position.

Si après l'arrêt du mécanisme le bras de p.u. 54 revient à la goupille 463, celle-ci est donc repoussée vers le bas.

Le point d'application du ressort 462 est à nouveau déplacé vers le bas, ce qui fait que le ressort saute vers le haut et le contact entre les deux ressorts 462 et 461 est interrompu (voir a).

Mécanisme d'entraînement.

a. Le mécanisme de commutation

Par l'intermédiaire de la roue intermédiaire 342 le plateau 165 est entraîné par la poulie 429 (fig. 47).

La poulie 429 qui est fixée sur l'axe du moteur a trois étages avec un diamètre différent à savoir pour 33 $\frac{1}{3}$ - 45 et 78 tours/min. du plateau.

La roue intermédiaire 243 est poussée contre cette poulie avec le ressort 252. Cette roue intermédiaire s'appuie avec une force de 30 à 40 gr. contre la poulie. En même temps cette roue intermédiaire s'appuie contre le plateau avec une force de 30 à 40 gr. En mesurant ces forces le moteur doit être débranché.

Lorsque la pression contre la poulie est trop petite, la languette 201 doit être recourbée dans le sens b) (voir la fig. 48).

Si la pression est trop grande, recourber cette languette dans le sens a). Avec une pression trop grande contre le plateau, la languette 201 doit être recourbée dans le sens c). Pour une pression trop petite en sens d) (voir la fig. 4).

Le côté inférieur de la roue intermédiaire ne doit pas marcher trop près du bord de la surface de roulement contre le plateau.

Si le mécanisme est placé dans la position 78 tours/min, la distance du côté inférieur de la roue intermédiaire jusqu'au côté inférieur de plateau doit être au moins 1,5 mm (voir la fig. 49).

La course de la roue intermédiaire dans la direction du plateau est limitée par l'équerre de relais 220 et la languette sur l'équerre 230.

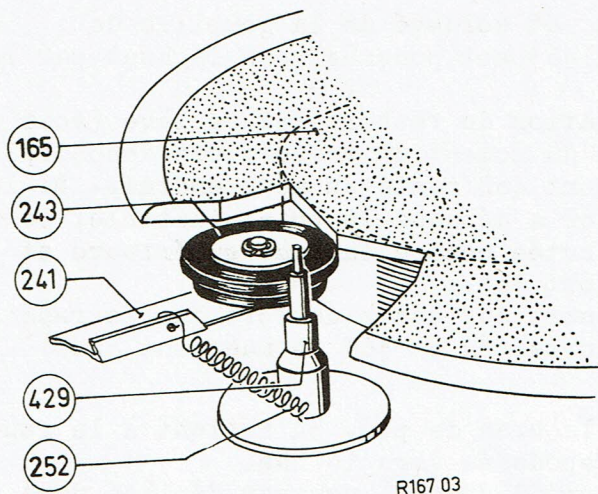


Fig. 42

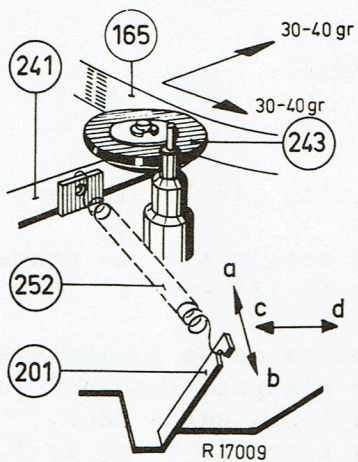


Fig. 43

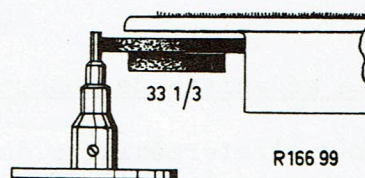
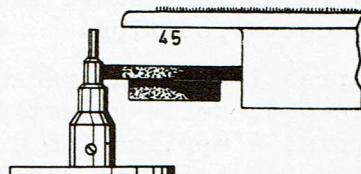
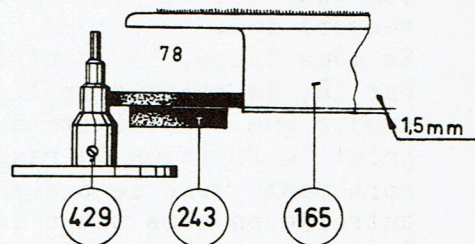


Fig. 44

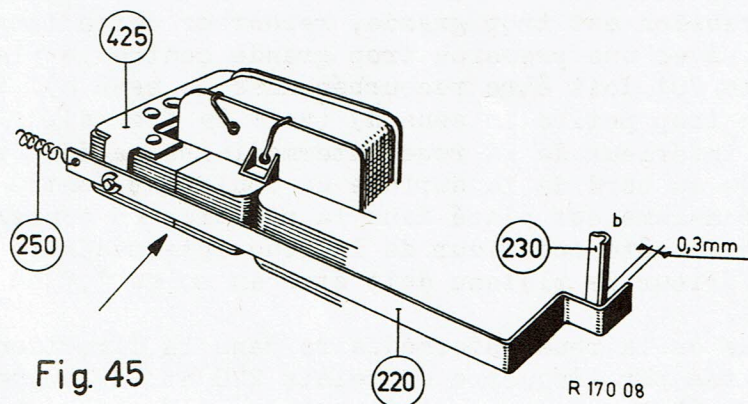


Fig. 45

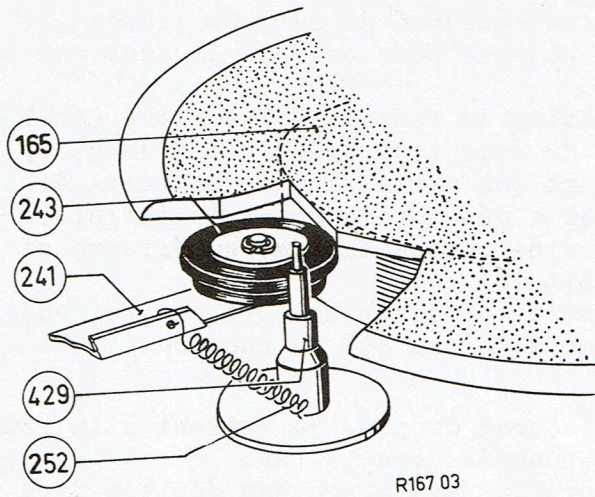


Fig. 42

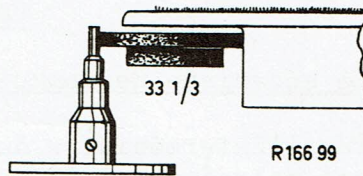
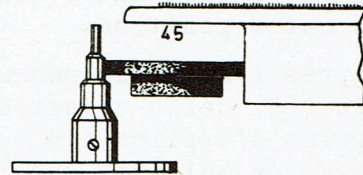
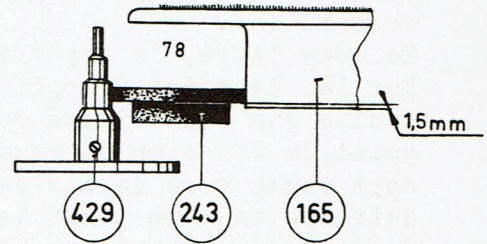


Fig. 44

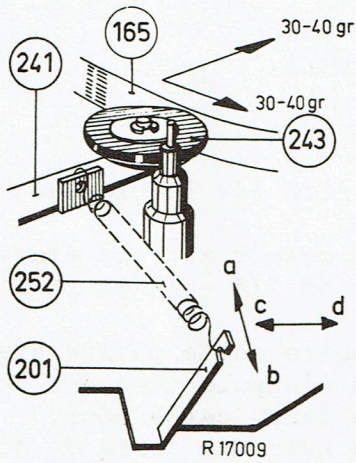


Fig. 43

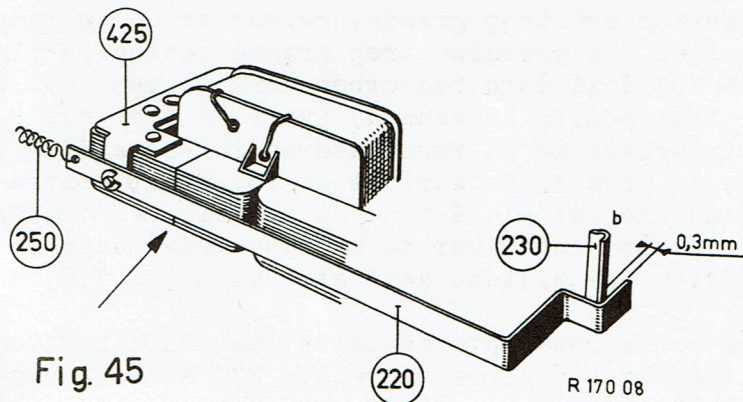


Fig. 45

Ainsi il est évité que la roue intermédiaire est serrée entre la poulie du moteur et le plateau. Par le mécanisme de verrouillage des équerres 230-231 et 241, la roue intermédiaire peut être placée aux diverses étages de la poulie du moteur en enfonçant le bouton 225.

Si le moteur est sans tension, la roue intermédiaire est retirée du plateau par l'équerre de relais 220 et la languette b) sur l'équerre de levage 230. En outre la roue intermédiaire est retirée de la poulie 429 par la languette a) sur l'équerre 230.

Lorsque le moteur est branché, la distance entre l'équerre de relais 220 et la languette b) sur l'équerre de levage 230 doit être environ 0,3 mm (voir la fig. 45) La languette a) doit être courbée de façon à ce que l'un des points soit éloigné environ 0,2 à 0,5 mm de l'équerre 241, (ceci est dans la position $33 \frac{1}{3}$ tours/min. et avec le moteur sans tension).

L'autre point de la languette a) doit être éloigné environ 0,2 à 0,5 mm plus loin de l'équerre 241. (voir la fig. 48).

Lorsque le moteur est branché maintenant, l'induit 424 est attiré aussi en suite de quoi l'équerre de relais 220 se déplace vers l'avant. Ainsi la roue intermédiaire tourne dans le sens de la poulie d'entraînement et du plateau, par le ressort 250. Lorsque le moteur est débranché maintenant, le ressort 250 retire l'équerre de relais 220, en suite de quoi la roue intermédiaire est découplée. La distance entre la poulie du moteur de la roue intermédiaire doit être 0,5 à 1,5 mm dans la position 78 tours/min.

La force de traction du ressort 250 doit être inférieure à 50 gr. (voir la fig. 46). Cependant lorsque le moteur est débranché, le ressort 250 doit tirer l'induit 425 contre la languette d'arrêt sur le châssis du moteur. Cette languette doit être ajustée de façon qu'avec un moteur qui ne marche pas, la distance de l'induit 425 jusqu'à cette languette est 2,7 mm (voir la fig. 47).

La force de traction du ressort 250 peut être ajustée en recourbant l'équerre 199.

Pour éviter que la roue intermédiaire est déformée pendant la commutation, le rouleau en laiton 220 est serré sur l'axe 221. Puisque ce rouleau est conique, l'équerre 230 avec la roue intermédiaire y fixée est retirée de la poulie du moteur et du plateau.

Mécanisme de réglage fin.

Le mécanisme de réglage fin se compose d'un frein de courant parasite, qui est commandé en tournant le bouton 225.

La force de freinage dépend de l'intensité de champ magnétique dans le disque 429 et de la vitesse avec laquelle le disque tourne. En mouvant l'aimant 197 vers l'intérieur ou vers l'extérieur au moyen de l'excentrique 223 et de l'équerre 216 on peut augmenter ou réduire l'intensité de champ magnétique dans le disque 429.

Ainsi la force de freinage devient plus grande ou plus petite en suite de quoi la vitesse de la poulie du moteur varie environ 200 tours/min, à savoir de 2700 tours/min. jusqu'à 2900 tours/min. Ceci est une variation de 4% plus et 4% moins de la vitesse du plateau.

L'aimant est tiré vers le disque 429 par le ressort 252 avec une force de 110 à 115 gr. (voir la fig. 49).

Le disque 429 doit tourner librement dans le milieu de l'entrefer de l'aimant 197. Ceci peut être ajusté en vissant ou dévissant les vis 310 (voir la fig. 50).

Avec cet ajustage il faut veiller à ce que le disque marche librement à chaque position de l'aimant.

Moteur.

Le moteur est un moteur asynchrone du type "induit à cage d'écureuil". Le nombre de tours à une fréquence de réseau de 50 c/s est d'environ 2900 tours/min. Ceci est pour une vitesse du plateau de + 4%. A une fréquence de réseau de 60 c/s ce nombre de tours est proportionnellement plus haut et à 40 c/s plus bas. Sur le stator trois bobines ont été enroulées à savoir deux bobines de 110V et une bobine d'environ 20 V.

Pour 110 V deux bobines S2 et S3 sont connectées en parallèle et pour 220 V en série. Pour l'alimentation de 127 V, S1 est connectée en série avec les bobines S2 et S3 connectées en parallèle. Pour 240 V toutes les trois bobines sont connectées en série.

Le moteur est muni de paliers à ajustage propre de bronze de palier retenant l'huile. Contre ces paliers il y a un feutre imbibé d'huile. Ainsi on obtient un graissage efficace de l'axe de rotor dans les paliers. Lorsque le palier est graissé par intervalles, le feutre absorbe l'huile et le palier veille sur une amenée uniforme de cette huile vers l'axe du moteur.

L'entrefer entre le rotor et le stator est 0,2 mm de sorte que si le rotor doit être centré à nouveau, des garabits d'ajustage de cette dimension peuvent être utilisés.

La vis de réglage 426 limite la course axiale du rotor, la distance entre l'extrémité de cette vis de réglage et le rotor doit être 0,2 mm. Ceci peut donc être ajusté avec les mêmes garabits d'ajustage. (fig. 56).

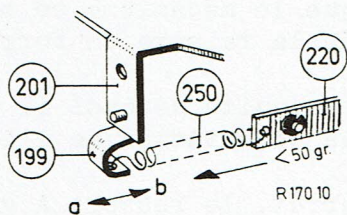


Fig. 46

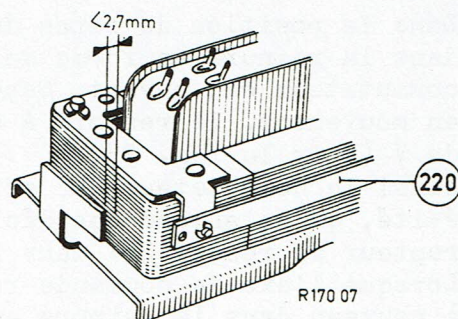


Fig. 47

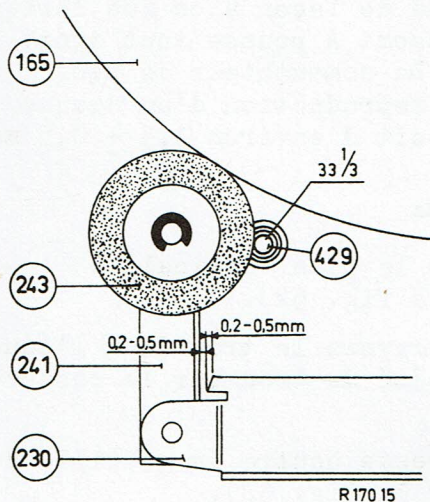


Fig. 48

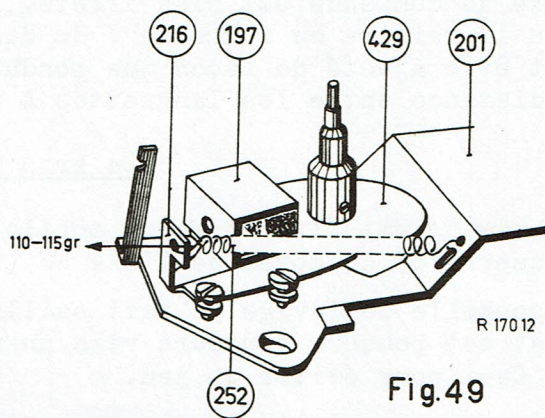


Fig. 49

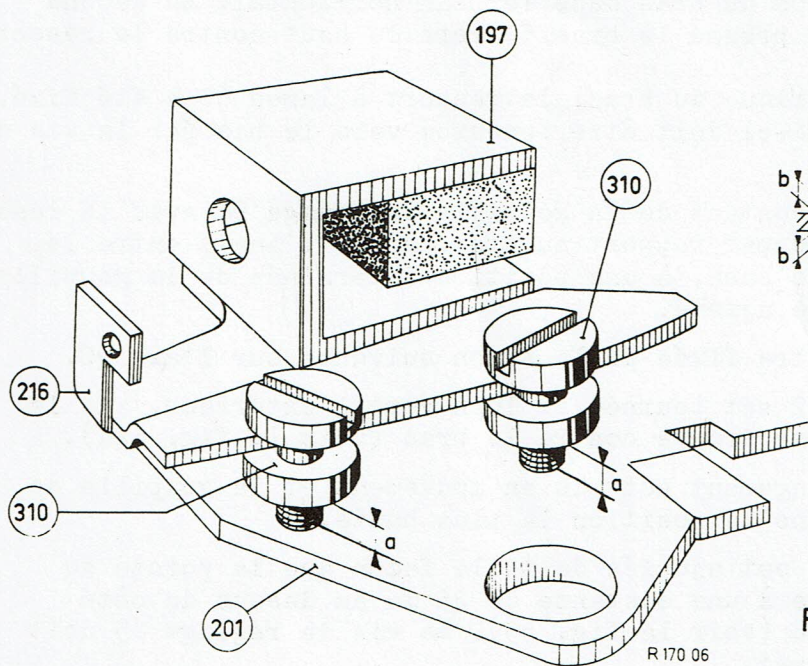


Fig. 50

Le commutateur de p.u. SK2 (voir la fig. 55)

Dans la position de repos du mécanisme le ressort A juste descend dans la rainure en forme de V du disque 129. Dans cette position le commutateur est ouvert. Cependant aussitôt que le mécanisme se met en mouvement, le ressort A est poussé hors de la rainure en forme de V (voir la fig. 55).

Ainsi le commutateur SK2 est court-circuité, en suite de quoi il est évité, qu'on entend des déclics causés par la commutation de l'inter-rup-teur de réseau SK1 dans le haut-parleur.

Lorsque l'axe de commande revient dans son arrêt, le ressort A glisse à nouveau dans la rainure en forme de V du disque 129. Ainsi le ressort A favorise en même temps en bon arrêt du mécanisme de changement. Le disque 129 doit être ajusté de façon à ce que lorsque l'axe de commande est bien arrêté, le ressort A pousse tout droit dans la rainure en forme de V du disque. Le commutateur de p.u. doit être ajusté de façon que pendant la reproduction d'un disque la distance entre les languettes A et B soit d'environ $1,5 \pm 0,5$ mm.

Le bras de p.u.

Le bras 54 est fixé de façon mobile (dans le plan vertical) à l'équerre 63 au moyen de l'axe 66 (voir la fig. 52).

La goupille de levage 92 fait saillie à travers le trou dans l'équerre 63 et est poussée toujours vers un seul côté du trou par le ressort 67. Ceci pour éviter du jeu.

La force, avec la quelle le ressort 67 presse contre la goupille de levage 92, doit être environ 60 gr. (voir la fig. 52).

La goupille de levage accomplit deux fonctions. En premier lieu, elle commande la déviation du bras dans le plan horizontal. En second lieu cette goupille presse le bras 54 vers le haut contre le ressort 60.

Dans la partie sphérique du bras, le ressort à lames 60 a été fixé. L'extrémité de celui-ci doit être recourbé vers le bas par la vis de réglage 62.

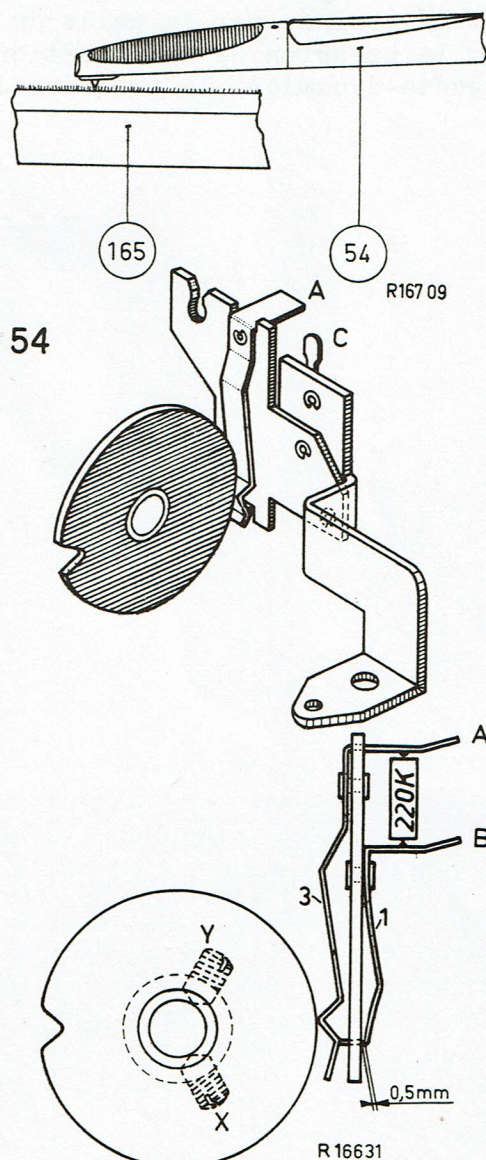
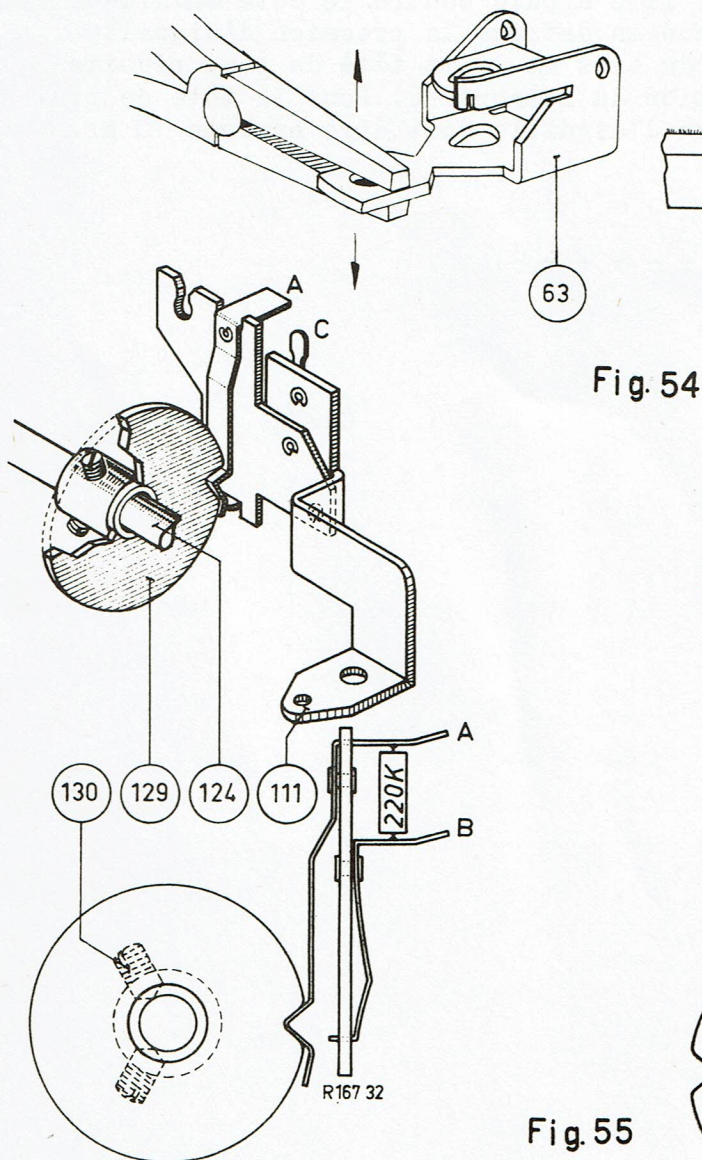
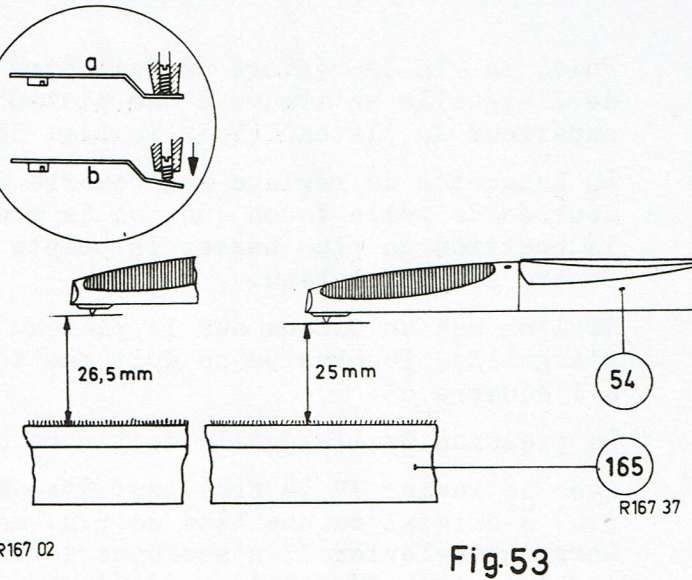
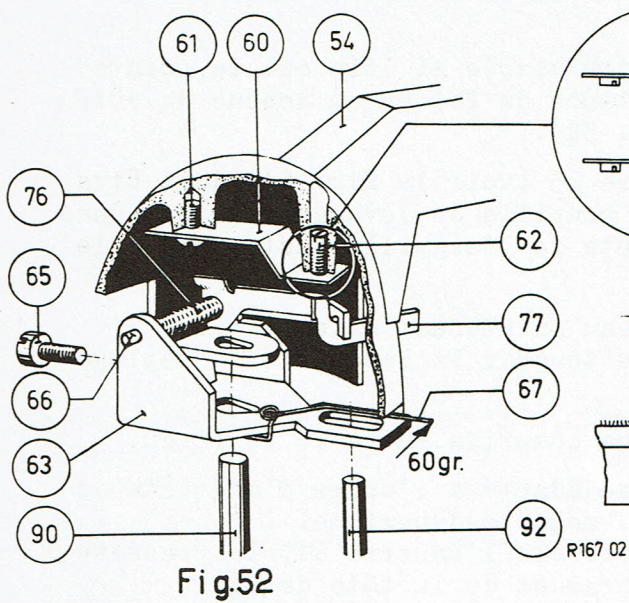
Ainsi, le point de contact de la goupille de levage 92 avec le ressort 60 peut être déplacé par rapport au bras. Ainsi l'angle entre le bras et la plaque de base, à une position déterminée de la goupille de levage, peut être ajusté.

L'équerre 63 doit être fixée de la façon suivante sur l'axe 90.

La vis de réglage 62 est tournée si loin vers l'extérieur, que le ressort à lames 60 se trouve contre le bras (voir la fig. 52a).

Le mécanisme de changement est mis en mouvement et la goupille de levage 92 amenée dans la position la plus haute.

Alors, l'équerre 63 est ajustée de telle façon que la pointe de l'aiguille se trouve à une distance de 25 mm au dessus du côté supérieur du plateau (voir la fig. 53). La vis de réglage 65 doit être serrée maintenant.



Puis, la vis de réglage 62 doit être vissée si loin que la pointe de l'aiguille se trouve à une distance de $26\frac{1}{2}$ mm au dessus du côté supérieur du plateau (voir la fig. 52).

La languette de réglage à l'équerre 63 (voir la fig. 54) doit être courbée de telle façon que, si la goupille de levage se trouve dans la position la plus basse, la pointe de l'aiguille juste touche le feutre sur le plateau.

Si l'on met un disque sur le plateau maintenant et on y place l'aiguille, le bras 54 ne doit pas toucher la languette de réglage à l'équerre 63.

La pression de l'aiguille doit être comprise entre 10 et 12 gr.

Avec le levier 77 le bras peut être adapté à l'usage d'une tête de p.u. à cristal ou une tête de p.u. magnéto-dynamique.

Lorsque le levier 77 s'accroche derrière l'équerre 61, la pression de l'aiguille dépend du poids du bras et de la tête de p.u.

Si le levier 77 est commuté, il s'appuie contre le côté inférieur du bras de p.u. La conséquence en est que la pression d'aiguille est déterminée par le poids du bras et de la tête de p.u. réduite par la pression de compensation du ressort 76. Pour la tête de p.u. magnéto-dynamique la pression d'aiguille doit être environ 10 gr.

- - - - -

Gr/MK

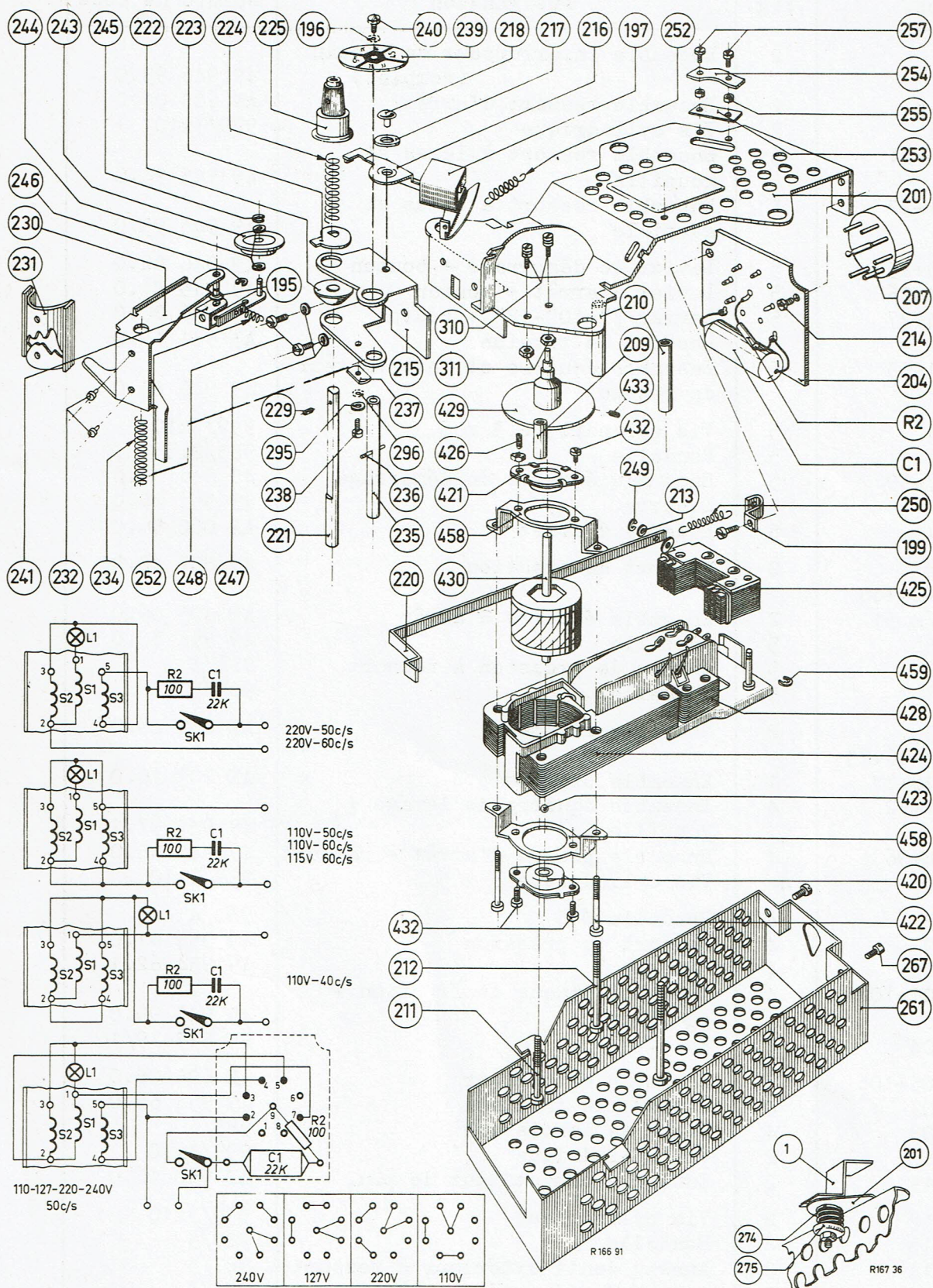


Fig.3

Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
2	2	Ensemble interrupteur de réseau (complet)	49 946 93.0
4-5	2	Ensemble ressort d'arrêt	AE 605 01.0
16	2	Vis cylindrique	999/3x10
20+21	5	Ensemble ressort à lames et goupille	49 945 94.0
21+22	5	Ensemble ressort à lames et goupille	49 945 95.0
23+25	5	Levier de démarrage + bouton	49 946 82.0
24+26	5	Levier d'arrêt + bouton	49 946 81.0
24+27	5	Levier 7"-10"-12" + bouton	49 946 80.0
30	5	Ressort de torsion	A3 651 16.0
31-33	5	Ensemble équerre et interrupteur de réseau	49 946 83.0
34	5	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
35	5	Rondelle	985/2.5
37-39	5	Ensemble équerre de démarrage	49 946 84.0
40	5	Equerre	49 954 26.0
41	5	Equerre d'arrêt	AE 000 36.0
42	2	Ressort de traction	49 897 40.0
3+44+48 t/m 51	2	Ensemble équerre d'arrêt	AE 605 06.0
45	5	Goupille	49 954 30.0
46	5	Anneau de pression à ressort	986/3
47	5	Rondelle	985/4
53	2	Goupille filetée	AE 000 45.0
54+66+73 +76+77	1	Ensemble bras de p.u.	AE 605 16.0
91+92	4	Ensemble équerre de levage + goupille	49 945 97.1
94+96	4	Ensemble plaque d'arrêt + ressort	49 945 98.0
97	4	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
98	4	Rondelle $\emptyset$ 3	988/4
99	4	Ressort de pression	49 954 61.0
100	4	Manchon	49 954 62.1
101+102	4	Ensemble plaque de friction + goupille	49 945 99.0
104	2	Anneau	P5 515 19/16
105+106	2	Ensemble entraîneur	AE 605 08.0
107	4	Ressort de friction	49 954 69.0
109	4	Bague de sertissage	985/6
110	2	Vis cylindrique	999/3x10
111	2	Ensemble commutateur de p.u.	AE 150 16.0
112	2	Vis cylindrique	999/3x10
113	2	Rondelle	988/3
114	2	Anneau denté extérieur à ressort	987/3
117	2	Anneau denté extérieur à ressort	987/3
118	2	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
120	2	Rondelle $\emptyset$ 3	988/3
122	1	Vis cylindrique 3 x 6	999/3x10

Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
123	1	Rondelle $\emptyset$ 3	988/3
125	2	Goupille de serrage	B 074 AF/2x24
126+127	2	Ensemble équerre de levage + goupille	49 946 00
128	2	Rouleau de commande	49 954 79
129	2	Disque (du commutateur de p.u.)	AE 150 15.0
130	2	Vis de réglage 4 x 4	997/4x5
131	2	Manchon	49 954 81.0
132	2	Ecrou M5	993/M5
133	2	Disque à came	49 954 82.0
134	2	Ressort à lames	49 954 83.0
135	2	Vis cylindrique 2,6 x 6	999/2.6x15
136	2	Anneau denté extérieur à ressort	987/3
137	2	Ensemble roue tangent	P5 515 62/34
138	2	Ressort	49 954 84.0
139	2	Dent de commutation	49 954 85.0
140	2	Rondelle $\emptyset$ 5	988/5
141	2	Anneau de pression à ressort	986/5
142	2	Ecrou	993/M5
143	2	Ensemble palpeur	49 946 97.0
147	2	Ensemble trépied	49 946 70.0
148	2	Ensemble levier de changement	49 946 89.0
151	2	Ensemble levier d'arrêt	49 946 88.0
152	2	Rouleau	P5 515 94/34
153	2	Rondelle $\emptyset$ 4	X1 304 12.0
154	2	Rondelle $\emptyset$ 3.2	985/3
155	2	Ressort de traction	49 954 94.0
156	1	Ressort à lames	49 954 95
157	1	Vis cylindrique 3 x 6	999/3x10
158	2	Plaque	49 954 96.0
159	2	Vis cylindrique 3 x 8	999/3x10
160	2	Anneau (caoutchouc)	49 954 97.0
161	2	Anneau (acier)	49 954 98.0
162	2	Cage de billes	P5 515 59/04
163	2	Bille 5/32"	971/61
164	2	Manchon	P5 515 60/34
165	1	Ensemble plateau 50 c/s	49 946 91.0
165	1	Ensemble plateau 60 c/s	AE 150 21.0
165	1	Ensemble plateau 40 c/s	AE 150 22.0
169	1	Anneau à ressort	B 045 BF/9
174	1	Anneau	P5 515 19/16
175	2	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
183	2	Vis cylindrique 3 x 4	999/3x10
189	2	Vis cylindrique 3 x 6	999/3x10
190	1	Plaque décorative (start-stop 7"-10"-12")	P5 515 88/04
191	2	Plaque décorative	P5 515 87/04
195	3	Anneau	23 681 89.0
196	3	Anneau dentée extérieur à ressort $\emptyset$ 2.6	987/3

Atención

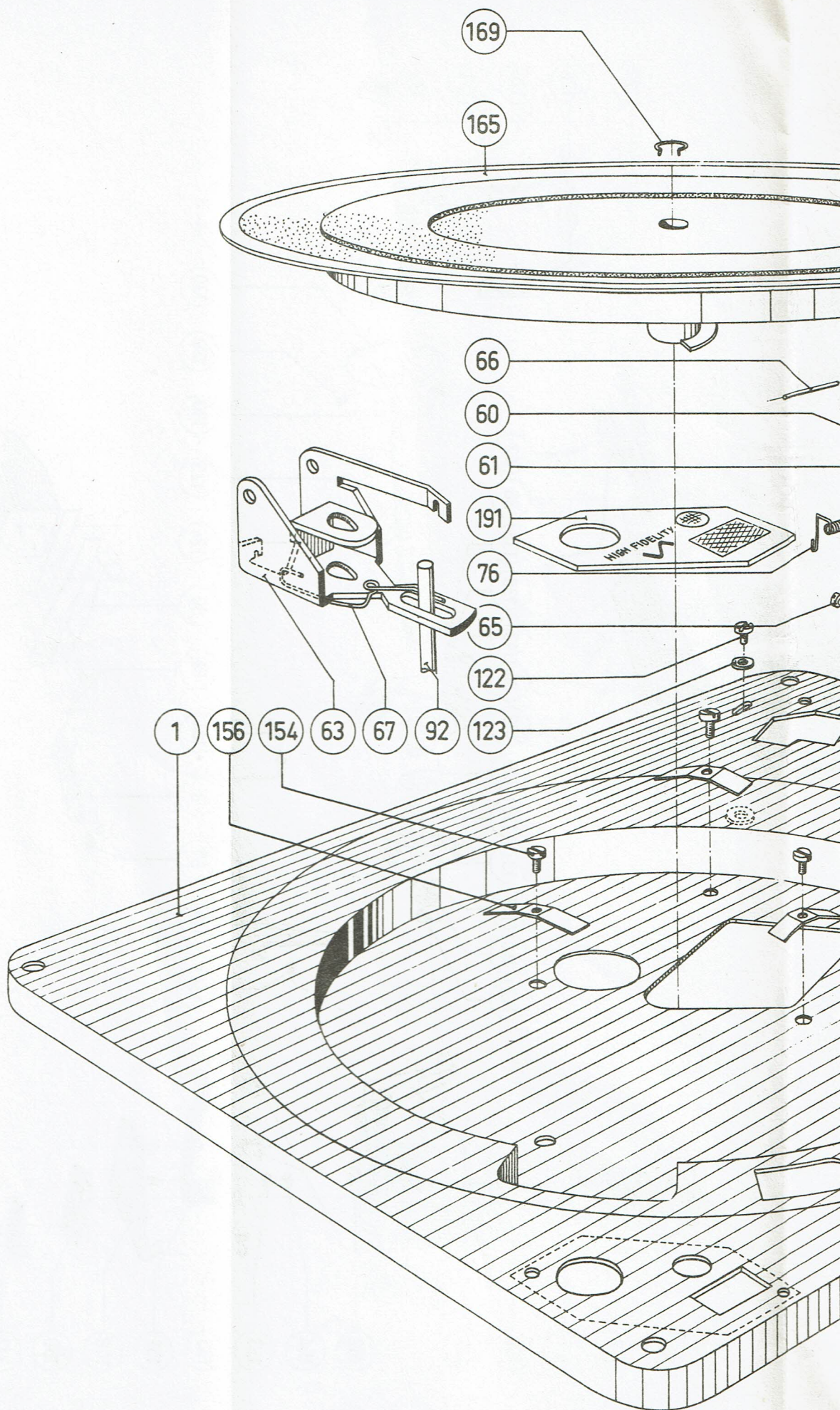
A9 998 ../.. y A9 999 ../.. han sido abreviados y serán 8../.. y 9../.. en lo futuro.

Les rogamos introduzcan estos números de código abreviados en su administración y la correspondencia.

Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
197	3	Ensemble aimant	AE 605 04
207	3	Bouton (de carrousel)	49 946 31.0
209	3	Entretoise	990/3.5x35
210	3	Entretoise	990/3.5x35
211	3	Vis cylindrique 3 x 25	999/3x30
212	3	Vis cylindrique 3 x 40	999/3x50
213	3	Anneau de pression à ressort	989/3
214	3	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
220	3	Equerre	49 952 42.0
223	3	Plaque	49 952 45.0
224	3	Ressort de pression	49 952 46.0
225	3	Ensemble bouton	AE 605 07.0
229	3	Vis de réglage	997/3x10
215+218+			
221+222+			
230+236	3	Ensemble mécanisme de commutation	AE 605 05.0
234	3	Ressort de traction	49 952 52.0
239	3	Ensemble disque d'indication	49 946 87.0
240	3	Vis cylindrique 2.6 x 5	999/2.6x15
241	3	Equerre de la roue intermédiaire	49 946 85
243	3	Roue intermédiaire 50 à 60 c/s	49 946 56
243	3	Roue intermédiaire 40 c/s	49 946 71
244	3	Anneau	P5 515 93/16
245	3	Rondelle $\emptyset$ 3	985/3
246	3	Rondelle $\emptyset$ 4	985/4
247	3	Anneau $\emptyset$ 3	988/3
248	3	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
249	3	Rondelle $\emptyset$ 3	985/3
250	3	Ressort de traction	49 952 58.0
252	3	Ressort de traction	49 952 60.0
267	3	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
268	3	Vis cylindrique 3 x 20	999/3x30
269	3	Entretoise	990/3.5x35
270	3	Anneau	JE 809 37.0
272	3	Manchon	49 955 29.0
274	3	Ressort de pression	49 952 68.0
275	3	Disque de ressort	49 935 31.0
293	1	Adaptateur pour 45 tours	P5 515 79/31
295	3	Rondelle $\emptyset$ 3	988/3
296	3	Anneau denté extérieur à ressort	987/3
420+433	3	Ensemble moteur 50 c/s (complet)	49 916 06
+458	3	Ensemble moteur 40 c/s (complet)	AE 150 25.0
	3	Ensemble moteur 60 c/s (complet)	49 916 07
420	3	Palier inférieur (sans traversée)	49 927 05
421	3	Palier supérieur (avec traversée)	49 927 04
422	3	Vis cylindrique 3 x 20	999/3x30
423	3	Bille 1/8"	89 205 02.0
432	3	Vis cylindrique 3 x 5	999/3x10
433	3	Vis de réglage (de poulie)	999/2.6x15
438	1	Coulisse	P5 515 57/31HA

Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
468	6	Bloc de connexion	E1 571 75.2
		Broche centrale courte	AE 001 11.0
R2		Résistance d'amortissement	901/100E
C1		Condensateur d'amortissement	906/V10K
		Graisse de roulement à billes	X 013 15
		Huile de pied de boeuf	X 007 12.0
		Graisse graphitée	X 013 58.0

Gr/MK



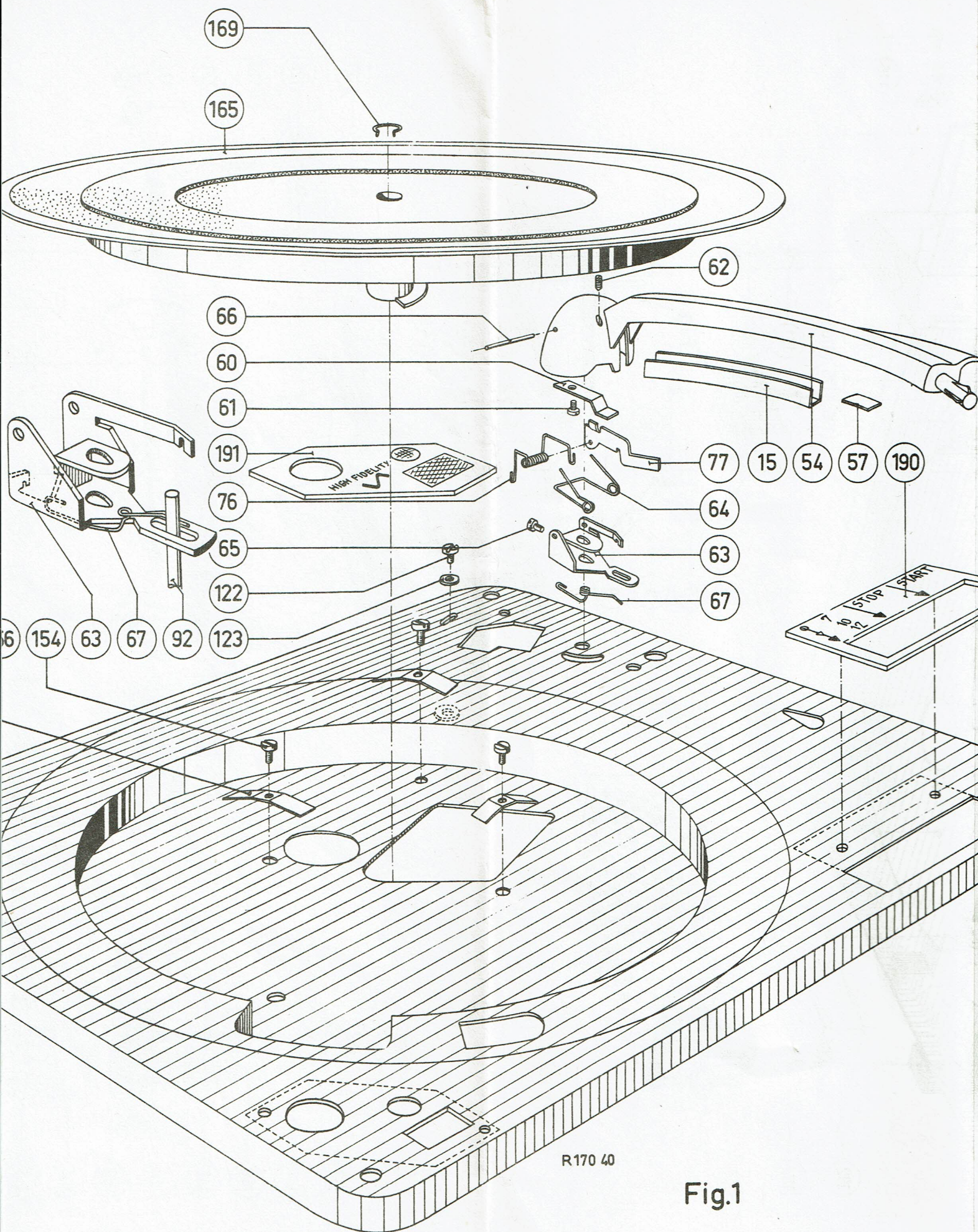
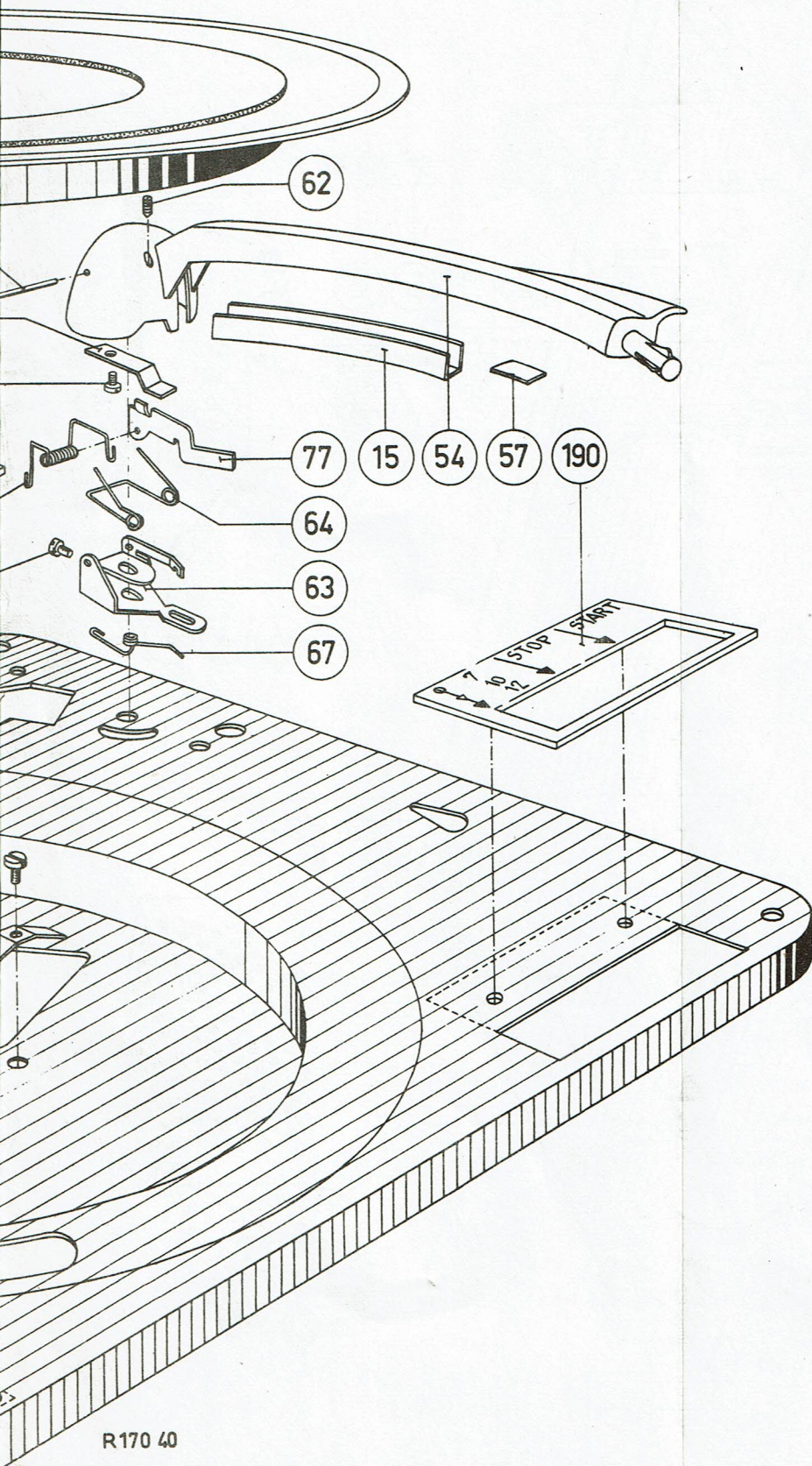
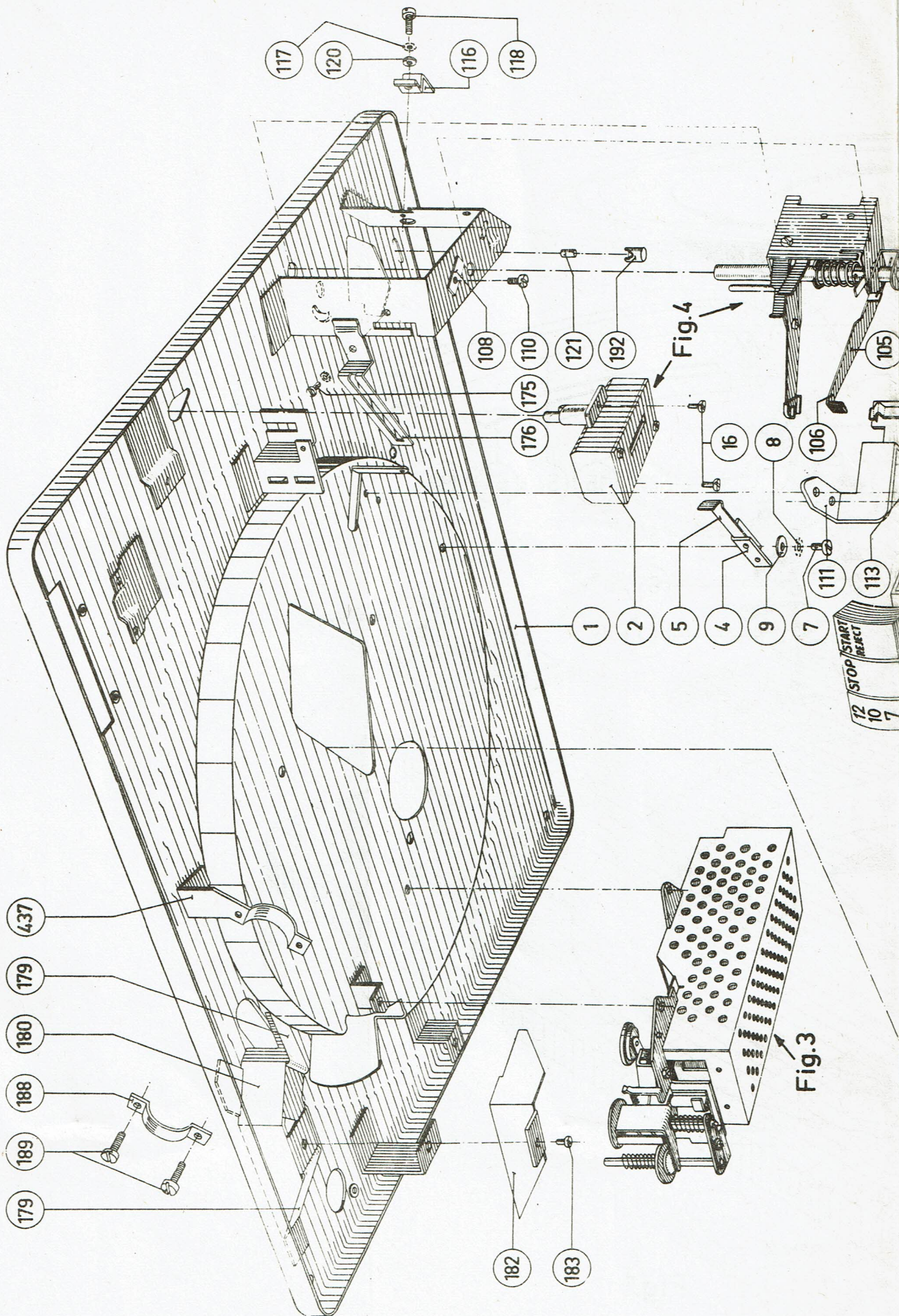


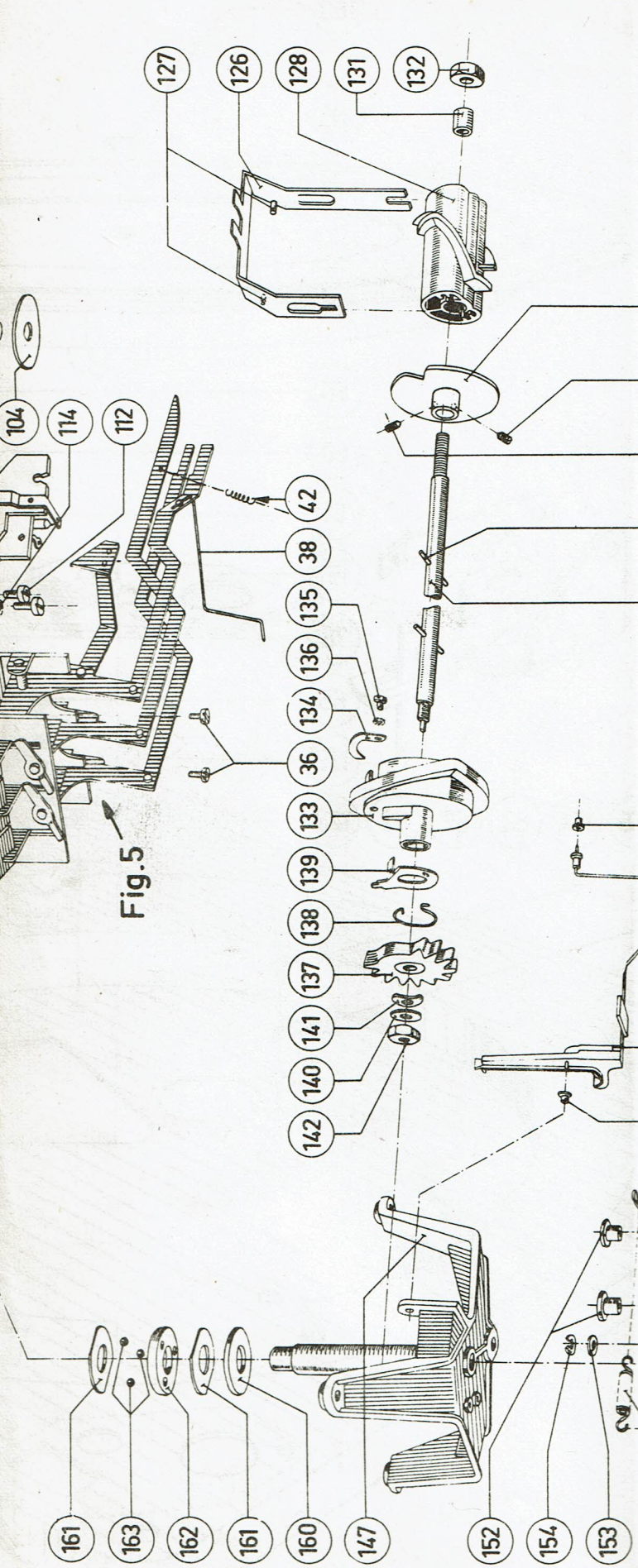
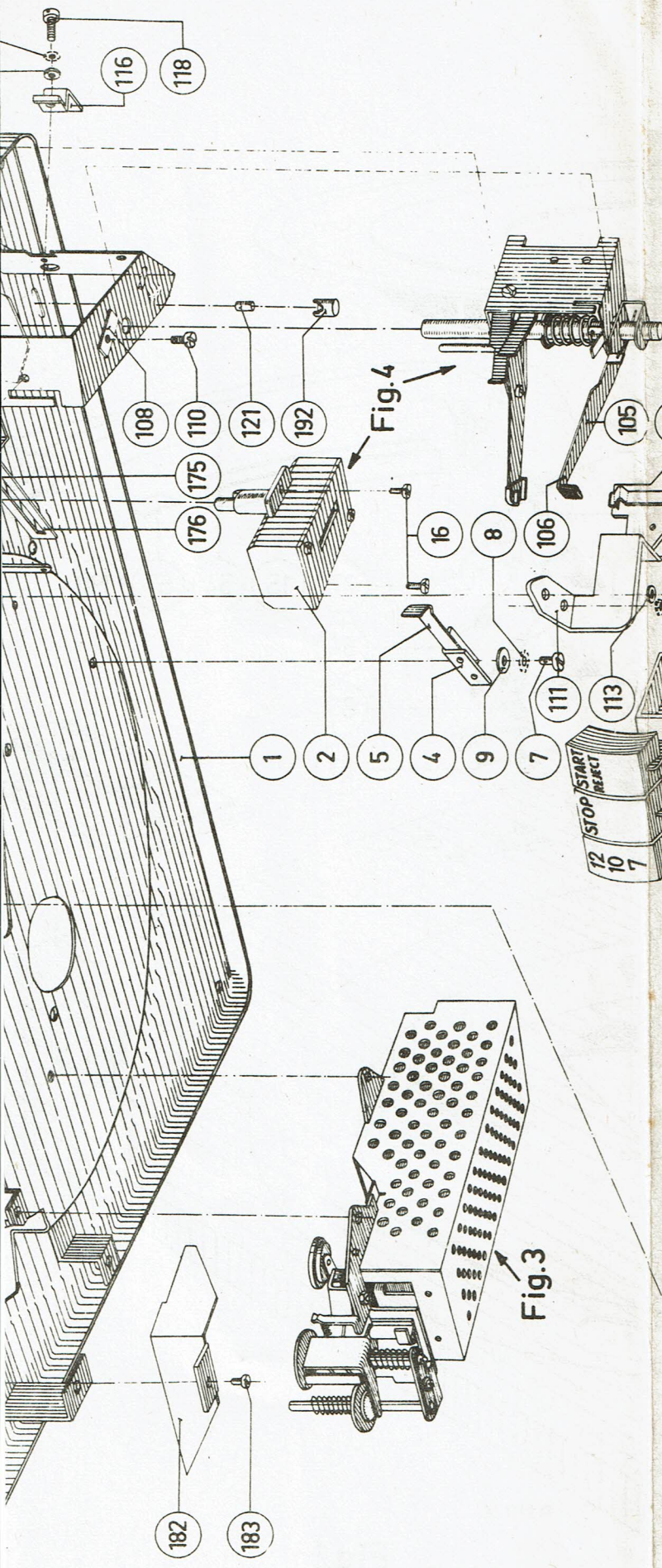
Fig.1



R170 40

Fig.1





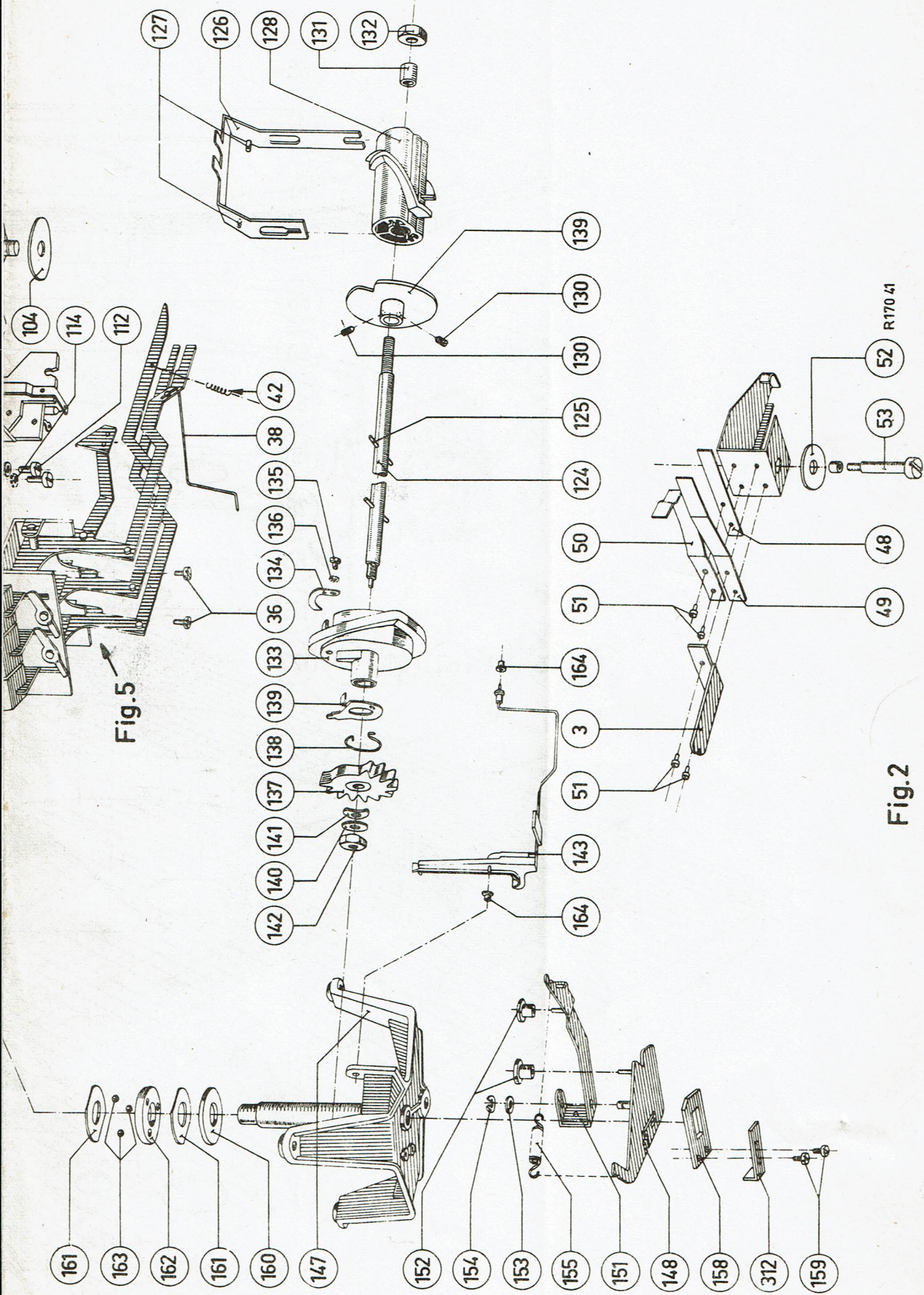


Fig.2

R170 41