

Le même résultat est obtenu en mettant le bouton 27 à 10" (25 cm). Par le levier 40, l'équerre d'arrêt 44 est alors placée dans la position désirée. Si l'aiguille vient trop loin sur le disque, la languette "y" est courbée un peu dans la direction a). Si l'aiguille ne vient pas suffisamment loin sur le disque, la languette "y" doit être courbée un peu dans la direction b). Or, lorsqu'un disque de 12" (30 cm) tombe, le bord du disque poussera le palpeur 69 un peu plus loin vers le bas et en conséquence l'équerre d'arrêt 44 sera tournée plus loin (voir la fig.35). Le nez "x" sur la plaque d'arrêt 95 s'attrape maintenant à l'arrière du nez de l'équerre d'arrêt 44, lorsque le bras de p.u. tourne vers l'intérieur. Ainsi le bras de p.u. est arrêté sur la dimension à poser de 12" (30 cm). En mettant le bouton 27 dans la position de 12", le même résultat est obtenu.

Alors, le levier 40 pousse l'équerre d'arrêt 44 dans la position de 12" (voir la fig.36).

Si l'aiguille est posée trop loin sur le disque, la languette "x" est courbée un peu dans la direction a). En cas contraire, dans la direction b), (voir la fig.34).

Si les dimensions à poser des deux diamètres de 10" et 12" sont déplacées proportionnellement trop loin vers l'intérieur ou vers l'extérieur, ceci indique un réglage inexact de l'entier ressort d'arrêt 94 + plaque d'arrêt 95 par rapport à l'étrier 91 (voir la fig.37).

Si avec les deux dimensions à poser l'aiguille vient trop loin sur le disque le ressort d'arrêt 94, est tourné dans la direction b) après avoir dévissé la vis 97.

En cas contraire, dans la direction a).

Il peut arriver aussi, qu'en cas de descente d'un disque, le palpeur 69 ne déplace pas suffisamment loin l'équerre d'arrêt 44.

Dans ce cas, la partie supérieure de l'équerre d'arrêt 44 doit être recourbée un peu par rapport au côté inférieur suivant la direction de la flèche b) (voir la fig.38).

En cas contraire, suivre la direction a).

Un réglage inexact du ressort 49 peut donner lieu aussi à un posage faux.

En recourbant la plaque 48, le ressort 49 peut être poussé dans la direction désirée (voir la fig.39).

Après la descente d'un disque d'un diamètre déterminé, il est nécessaire que l'équerre d'arrêt 44 est placée à nouveau dans la position "neutrale".

Si par exemple un disque de 10" tombait après un disque de 12", sans qu'il fût changé quelque chose au réglage de l'équerre d'arrêt, le bras se poserait hors du disque de 10" au diamètre pour disques de 12".

Pour éviter cela, la "vieuse" position de l'équerre d'arrêt 44 est "annulée" lorsque le bras de p.u. tourne vers l'extérieur.

Pour cela la came ronde "z" est prévue sur la plaque d'arrêt 95 (voir la fig.40).

Si le bras après la terminaison du disque de 10" mentionné est levé, l'arrêt se trouve devant la came d'arrêt sur l'équerre d'arrêt 44 (voir la fig.40).

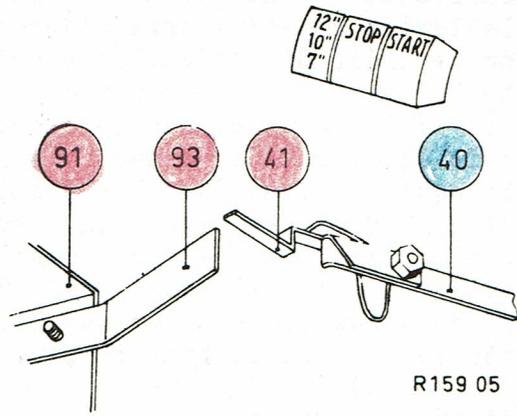


Fig. 41

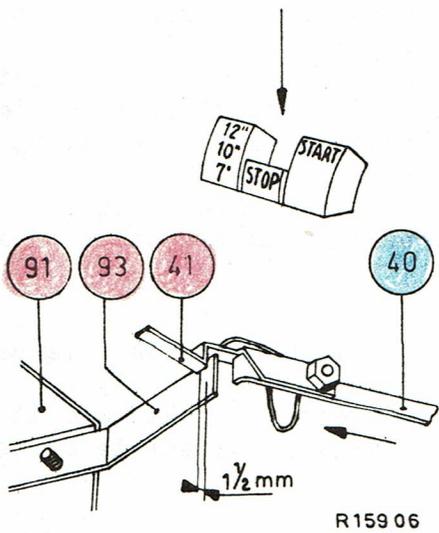


Fig. 42

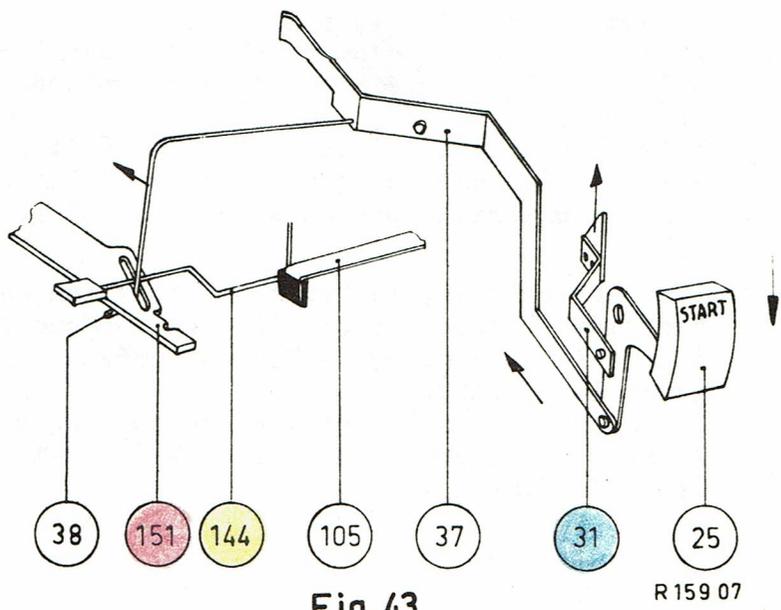


Fig. 43

Or, si le ressort d'arrêt + la plaque 95 est poussé vers l'intérieur par le mécanisme, la came ronde "z" sur la plaque d'arrêt 95 repousse l'équerre d'arrêt 44 dans la position neutrale (7").

Il en est de même pour l'enfoncement du bouton "Start" (voir la fig. 28).

Tous les organes pour le réglage automatique et non-automatique des trois diamètres doivent être ajustés de telle façon que la pointe de l'aiguille descend pour les disques de 12" (30 cm) à 294 ± 2 mm
disques de 10" (25 cm) à 244 ± 2 mm
disques de 7" (17,5cm) à 169 ± 2 mm

Pour pouvoir contrôler cela, il faut utiliser le disque d'essai
A9 867 44.0.

Le mécanisme d'arrêt

A l'équerre d'arrêt 40, a été fixé de façon mobile le cliquet d'arrêt 41. Ce cliquet est pressé contre la butée de l'équerre 40 par le ressort de torsion 172 et reste donc stationnaire en sens horizontal (voir la fig.41).

En enfonçant le bouton "stop", l'équerre 40 avec le cliquet d'arrêt est poussée vers l'avant (voir la fig.42).

A l'équerre 91 a été fixée l'équerre d'arrêt 93. Or, si le bras tourne vers l'extérieur pendant le changement, donc en position levée de l'équerre 91, l'équerre 93 mentionnée sautera sous le cliquet d'arrêt 41.

Si le bras de p.u. veut de nouveau tourner vers l'intérieur maintenant, ceci est empêché, parce que le cliquet d'arrêt 41 retient l'équerre d'arrêt 93.

Comme il a été expliqué déjà antérieurement, ceci est possible par la friction entre l'équerre 91 et la plaque de friction 101.

Si le bras descend, il vient sur la goupille de l'interrupteur de réseau SK1 et les contacts dans l'interrupteur sont coupés.

Ainsi, le moteur est sans tension.

Le mécanisme de démarrage

En enfonçant le bouton "start", l'équerre 37 est déplacée vers l'avant (voir la fig.43).

A cette équerre, le ressort de démarrage 38 a été fixé qui pousse l'équerre du palpeur 144 de la position neutrale. Ainsi, comme il a été décrit déjà, le mécanisme de démarrage est mis en fonctionnement.

Lors de l'enfoncement du bouton "start", le ressort de démarrage 38 doit tourner l'équerre du palpeur 144 jusqu'à contre la butée de la dent de commande 139.

Ce dernier ne doit toutefois pas être mû par cela.

A l'équerre 23 aussi l'équerre 31 avec le triangle 32 a été fixée.

Si le bouton "start" est enfoncé, le triangle 32 glisse dans le commutateur SK1 et les cosses de contact sont tournées de telle façon qu'elles font contact.

Par là le moteur est mis sous tension et démarre.

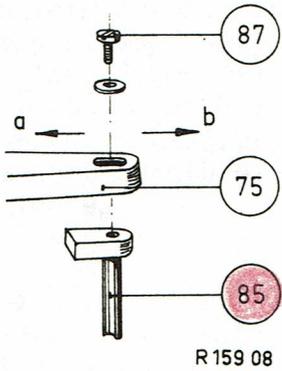


Fig. 44

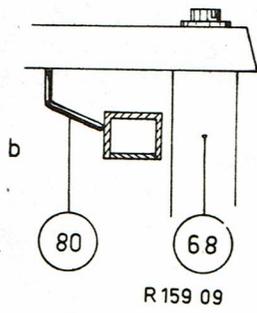
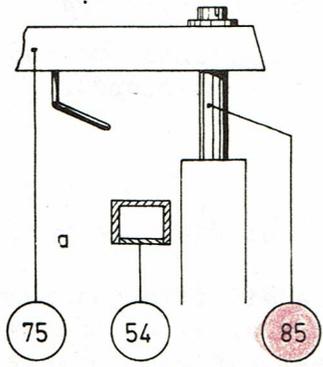
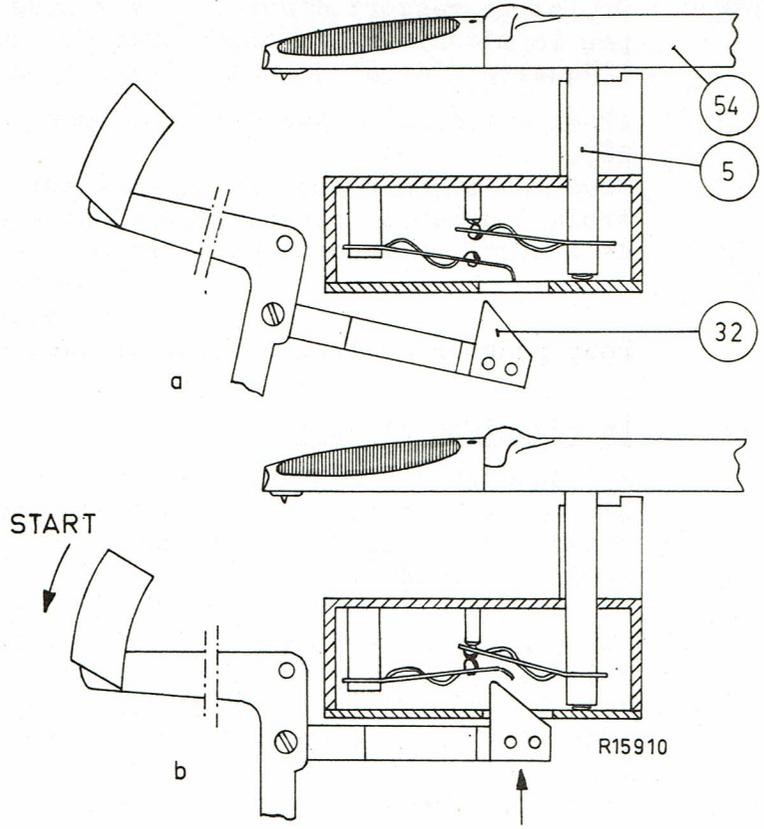


Fig. 45

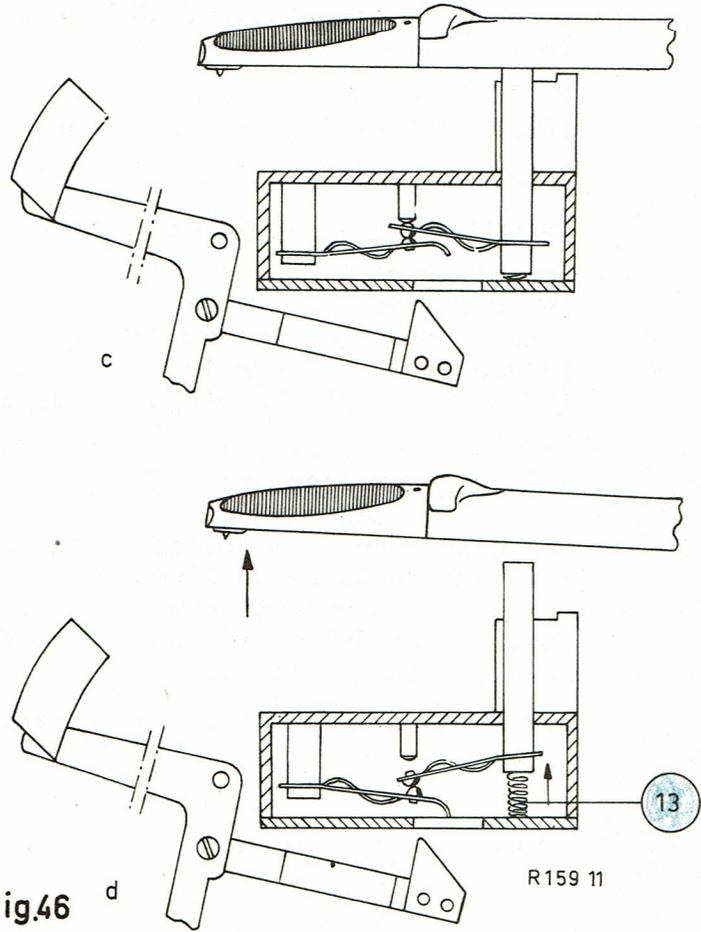


Fig. 46

Dispositif d'arrêt après la reproduction du dernier disque

Si le dernier disque tombe sur le plateau, aussi le presse-disques 75 descend. Alors le glisseur 78 dans le presse-disques fonctionne comme disque, puisque celui-ci s'attrape à la came de la partie mobile de la broche de changement. Si celui-ci tombe quand-même, ceci indique un faux ajustage du presse-disques 75 par rapport à l'axe 85. En dévissant la vis 87, le presse-disques 75 peut être déplacé (voir la fig.44).

Si le dernier disque est terminé, le changement de disques suit. Le bras se lève et tourne vers l'extérieur. Au moment où le bras est tout à fait en dehors, le changement des disques a lieu.

La came de la partie mobile de la broche de changement est tirée vers l'intérieur.

Le glisseur dans le presse-disques n'a plus de point de repos maintenant, et le presse-disques tombe donc en bas sur la butée sur la colonne 68 (voir la fig.45).

Au presse-disques 75, le crochet d'arrêt 80 est fixé. Ce crochet vient devant le bras de p.u. 54, lorsque le presse-disque repose sur la colonne et empêche le mouvement vers l'intérieur de ce bras. Ceci est aussi possible par la friction entre l'équerre 91 et la plaque de friction 101.

Si le bras de p.u. descend à nouveau, il arrive sur la goupille de l'interrupteur SK1, en suite de quoi le moteur est débranché.

Interrupteur SK1 (voir la fig.46)

Les deux ressorts de contact 6 et 9 dans l'interrupteur sont construits de telle façon qu'ils ont un équilibre instable. Ces ressorts peuvent courber vers l'un ou l'autre côté, mais jamais rester dans la position médiane. Si donc un ressort est poussé dans un sens déterminé, il reste stationnaire aussi. Si le bras de p.u. repose sur la goupille 5 de l'interrupteur, les ressorts sont ajustés suivant a).

Si le bouton de démarrage est enfoncé, le triangle 32 pousse en haut le ressort de contact gauche 9. Ainsi, un contact est fait, en suite de quoi, le moteur obtient de la tension. Lorsque le bouton de démarrage est relâché, le contact se maintient aussi. Ceci parce que le ressort reste dans l'autre équilibre (voir b).

Par le démarrage du moteur et la commande du ressort de démarrage 38 contre l'équerre du palpeur 144, le mécanisme de changement se met en mouvement.

Maintenant, le bras de p.u. 54 est levé de la goupille de commande 5 et cette goupille 5 est poussée en haut par le ressort 13. En même temps, le point de fixation du ressort 6 se lève (voir c). Par là, le point d'application du moment du ressort est donc déplacé, tandis que l'extrémité du ressort 6 reste au même endroit. Si le point de fixation du ressort 6 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 9.

Ceci est dû au fait que le ressort 6 est plus fort que le ressort 9. Le contact entre les ressorts 6 et 9 se maintient aussi dans cette position.

Si, après l'arrêt du mécanisme le bras de p.u. 54 revient à la goupille 5, celle-ci est donc poussé de nouveau vers le bas.

Le point d'application du ressort 6 est à nouveau déplacé vers le bas, ce qui fait que le ressort saute en haut et le contact entre les deux ressorts 6 et 9 est interrompu (voir a).

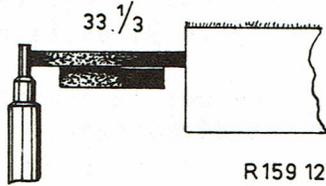
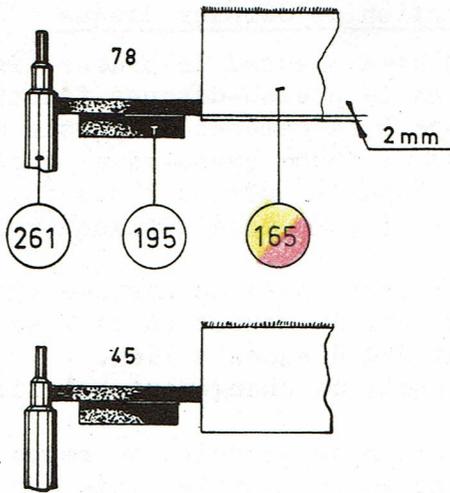


Fig 47

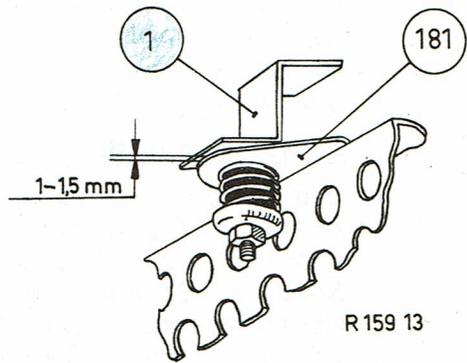


Fig 48

Bras descend trop bas ou monte trop haut,
régler vis 62. si trop d'écart remonter le tout
et régler par la vis 65.

Si le bras monte
beaucoup trop haut
remonter l'ensemble
vis 65.

Voir Fig 50

Il faut régler 62 juste contre 60.
puis régler vis 65 pour avoir
25^m/_m entre l'aiguille et le plateau.

puis régler au moyen de 62 de façon à avoir 26^m/_m5.

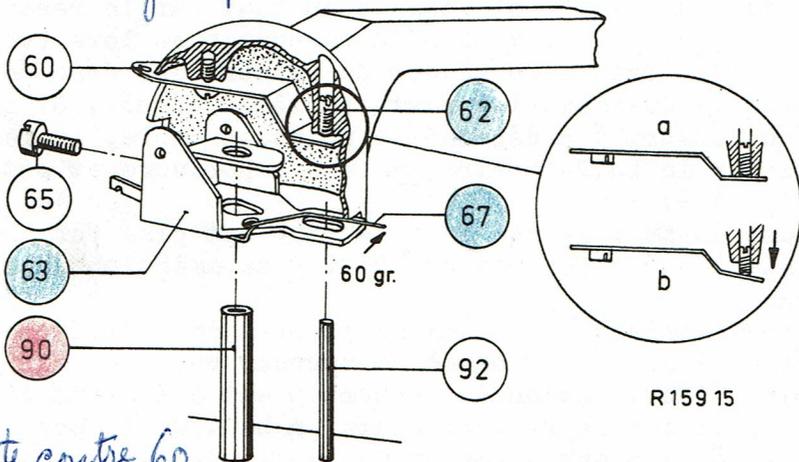


Fig 49.

Le mécanisme d'entraînement et du nombre de tours (voir la fig.3)

La poulie 261 qui est fixée sur l'axe du moteur a 3 étages avec des diamètres différents, à savoir:
pour 33 1/3 - 45 et 78 tours/min. du plateau.

Contre cette poulie, la roue intermédiaire 195 est poussée avec le ressort 200. La force de traction de ce ressort doit être comprise entre 90 et 110 gr.

Cette roue intermédiaire 195 marche aussi contre le bord du plateau 165.

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 côté inférieur de la roue intermédiaire jusqu'au côté inférieur du plateau doit être au moins 1,5 mm (voir la fig.47).

La disposition des axes: du moteur, de la roue intermédiaire et du plateau est choisie de telle façon que la roue intermédiaire en caoutchouc ne peut être serrée jamais entre la poulie du moteur et le plateau.

Par le mécanisme de verrouillage de l'équerre 183 et le levier 193, la roue intermédiaire peut être placée sur les divers étages de la poulie du moteur par la commutation du bouton 189.

En outre, on a prévu encore une position zéro dans ce mécanisme, en suite de quoi la roue intermédiaire peut être soulevée de la poulie du moteur et du plateau.

Cette position zéro est prévue pour prévenir, si l'appareil n'est pas utilisé pendant un long temps, que la roue intermédiaire en caoutchouc est imprimée par la poulie du moteur.

Par cette pression à un endroit déterminé, il pourrait se produire une bosse dans le caoutchouc, ce qui peut causer un pleurage. Il y a deux sortes de roues intermédiaires, à savoir: pour les appareils appropriés pour 40-50 ou 60 c/s et une pour 25 c/s, parce que la poulie d'un moteur de 25 c/s est beaucoup plus épaisse (voir pour cela, la liste des pièces). L'entier mécanisme est suspendu à ressort sur trois points à la plaque de base 1 (voir la fig.48).

Avec des cames en bout 220, les ressorts 225 sont ajustés de telle façon, qu'il y a une distance de 1 à 1 1/2 mm entre la plaque 181 et la plaque de base 1.

Ceci est mesuré, lorsque la plaque de base se trouve en position horizontale.

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.49).

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

La force, avec laquelle le ressort 67 presse contre la goupille de levage 92, doit être environ 60 gr (voir la fig.49).

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 de p.u. 54 en 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, l'on peut déplacer le point de contact de la goupille de levage 92 avec le ressort 60 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.

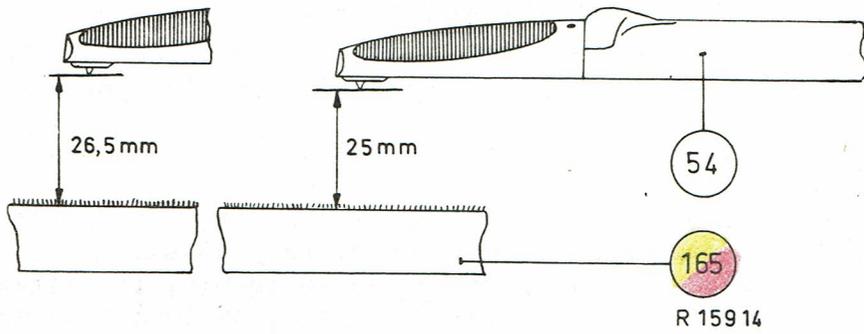


Fig.50.

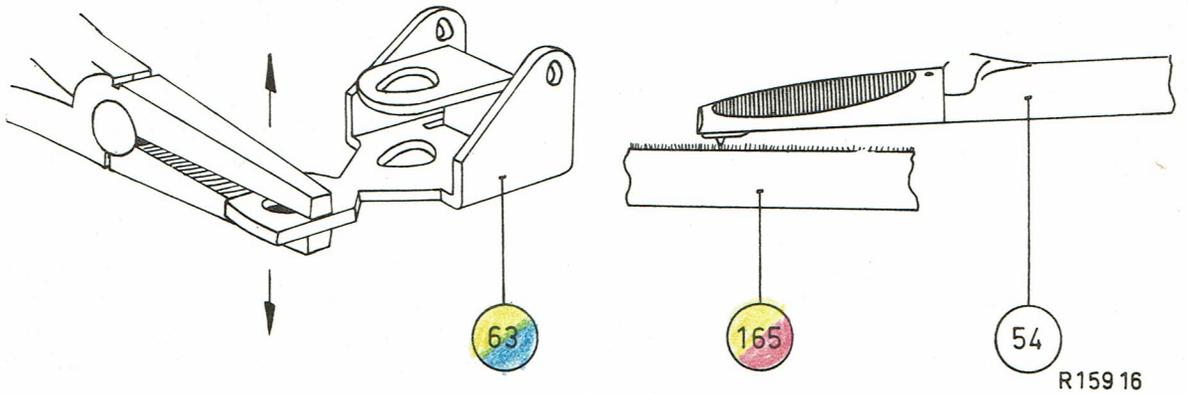


Fig.51.

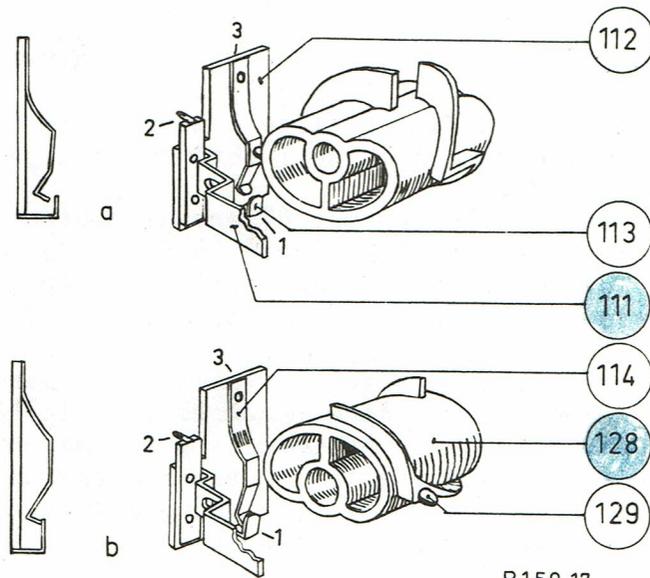


Fig.52

L'équerre 63 doit être fixée de la façon suivante sur l'axe 90 au moyen de la vis de réglage, 65. 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.49a). 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.50). La vis de réglage 65 est serrée maintenant.

Puis, la vis de réglage 62 est vissée si loin que la pointe de l'aiguille se trouve à une distance de 26 1/2 mm au dessus du côté supérieur du plateau (voir la fig.50).

La languette de réglage à l'équerre 63 (voir la fig.51) 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 11 et 13 gr.

Commutateur de p.u. SK2, (voir la fig.52)

Immédiatement lorsque le rouleau de commande 128 commence à tourner, la goupille 129 glisse du ressort à lames 114 et les contacts 114 et 113 sont fermés.

Ceci arrive donc pendant le changement de disques pour prévenir qu'un craquement est audible dans le haut-parleur lorsque le moteur est branché ou débranché.

Si le rouleau de commande revient dans la position d'arrêt, la goupille 129 ouvre à nouveau le contact, en poussant.

La languette à l'équerre 111, à laquelle le commutateur de p.u. est fixé, sert à réduire le jeu dans l'axe 124.

Cette équerre doit être recourbée de telle façon que l'axe 124 n'a plus de jeu axial.

Moteur

Ce moteur est un moteur asynchrone. Le nombre de tours à une fréquence de réseau de 50 c/s est un peu plus haut que 2600 tours/min.

A une fréquence de réseau de 60 c/s, ce nombre de tours est conformément plus haut et à 40 c/s plus bas.

Or, pour pouvoir utiliser le même moteur pour 40-50 et 60 c/s, on a développé des poulies de diamètres différents, pour compenser cette différence dans le nombre de tours.

Comme il a été décrit déjà, le nombre de tours à 50 c/s: est 2600 tours/min. à 60 c/s, ceci est alors $\frac{6}{5} \times 2600 = \pm 3120$ tours/min.

Le nombre de tours et donc aussi la vitesse circonférentielle de la poulie du moteur sont devenus beaucoup plus grands.

Le plateau fera donc un nombre de tours/min. beaucoup plus grand.

En utilisant maintenant une poulie plus mince (dont tous les trois étages sont proportionnellement plus minces) cette différence de vitesse peut être compensée. Pour une fréquence de réseau de 40 c/s, il faut faire l'inverse.

Sur le stator, 2 bobines séparées ont été glissées, lesquelles chacune sont appropriées pour une tension de 110 V. En connectant ces bobines en série ou en parallèle, on peut faire approprié le moteur pour 220 V ou 110 V respectivement.

Puis, il y a aussi de types d'appareils qui sont équipés d'un carrousel. Ainsi l'appareil peut être fait approprié pour 110-127 et 220 V par commutation.

Pour la tension de réseau de 127 V, les bobines sont connectées en parallèle et on a mis en série une résistance pour compenser la différence de tension entre 110 et 127 V (voir la fig.3).

Pour les moteurs appropriés pour une fréquence de réseau de 40 c/s, on a aussi mis en série une résistance pour limiter le courant de démarrage. En cas d'un remplacement ou une réparation éventuelle, on livrera le moteur standard pour 50 c/s pour une fréquence de réseau de 40 c/s ou 60 c/s, avec une poulie séparée de 40 c/s ou 60 c/s.

Cette poulie séparée doit alors être échangée avec celle sur le moteur (qui est approprié pour 50 c/s). Pour une fréquence de réseau de 25 c/s, un tout autre moteur est nécessaire. Cette différence de fréquence par rapport à 50 c/s est trop grande que seul l'échange de la poulie du moteur suffit.

Avec ce moteur les bobines sont connectées aussi pour une tension de réseau de 110 V contrairement à celles de 40-50 et 60 c/s.

Le moteur est muni de paliers de bronze de palier retenant l'huile. Contre ces paliers se trouve un feutre imprégné d'huile. Puisque les paliers sont poreux, ils absorbent l'huile du feutre susmentionné.

Ainsi, il y a un graissage efficace de l'axe du rotor dans les paliers. Si le palier est lubrifié avec de grands intervalles, le feutre absorbe l'huile et le palier fait qu'il existe une amène uniforme de cette huile vers l'axe du moteur.

Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
2-	4	Ensemble commutateur	49 946 68.0
15			
12	4	Vis cylindrique 2,6 x 5	A9 999 99/2,6x 15
15	2	Vis cylindrique 3x6	A9 999 99/3x10
16	2	Vis cylindrique 3x5	A9 999 99/3x10
20+			
21	5	Ensemble ressort à lames + broche	49 945 94.0
21+			
22	5	Ensemble ressort à lames + broche	49 945 95.0
23	5	Voir pos.37	
24	5	Levier	49 954 19.0
25	5	Bouton (démarrage)	P5 515 53/04
26	5	Bouton (arrêt)	P5 515 54/04
27	5	Bouton (7"-10"-12")	P5 515 55/04
30	5	Ressort de torsion	49 954 21.0
31-			
33	5	Voir pos.37	
34	5	Vis cylindrique 3x5	A9 999 99/3x10
35	5	Bague d'arrêt 3,2	A9 868 07.0
37-	5	Ensemble levier de démarrage + équerre de démarrage (complet). Seulement à livrer ensemble avec pos. 23,31,32,33,34,45,46,47	49 946 06.0
39			
40	5	Equerre	49 954 26.0
41	5	Cliquet d'arrêt	49 954 27.0
42	5	Raccord de fil	49 954 28.0
43	5	Vis cylindrique 2,6x5	A9 999 99/ 2,6 x 15
44+			
48-	2	Ensemble équerre d'arrêt (complet)	49 945 96.0
51			
45	5	Broche	49 954 30.0
46	5	Anneau de pression à ressort 3	A9 999 86/3
47	5	Bague d'arrêt 2,3	A9 868 07.0
53	2	Goupille de vis	49 954 35.0
54-			
66	1	Ensemble bras du p.u.	49 946 74.0
67	1	Ressort	49 954 41.0
68-			
72	1	Ensemble colonne	49 946 75.0
71	1	Ressort de traction	49 933 70.0
74	1	Vis cylindrique 3x10	A9 999 99/3x10
75-			
89	1	Ensemble presse-disques	49 946 07.0
78	1	Coulisse	P5 515 57/31
87	1	Vis cylindrique 4x10	A9 999 99/4x12
88	1	Bague d'arrêt 4	A9 999 88/4

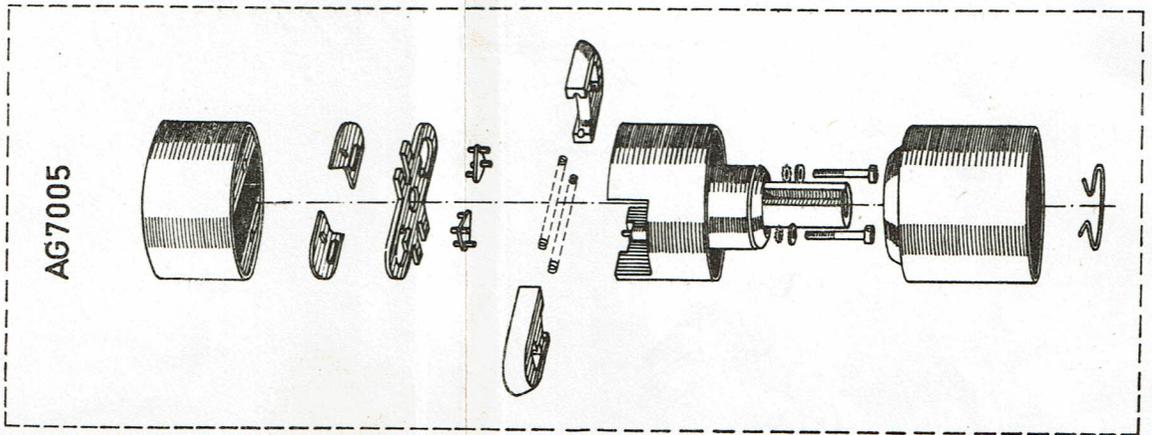
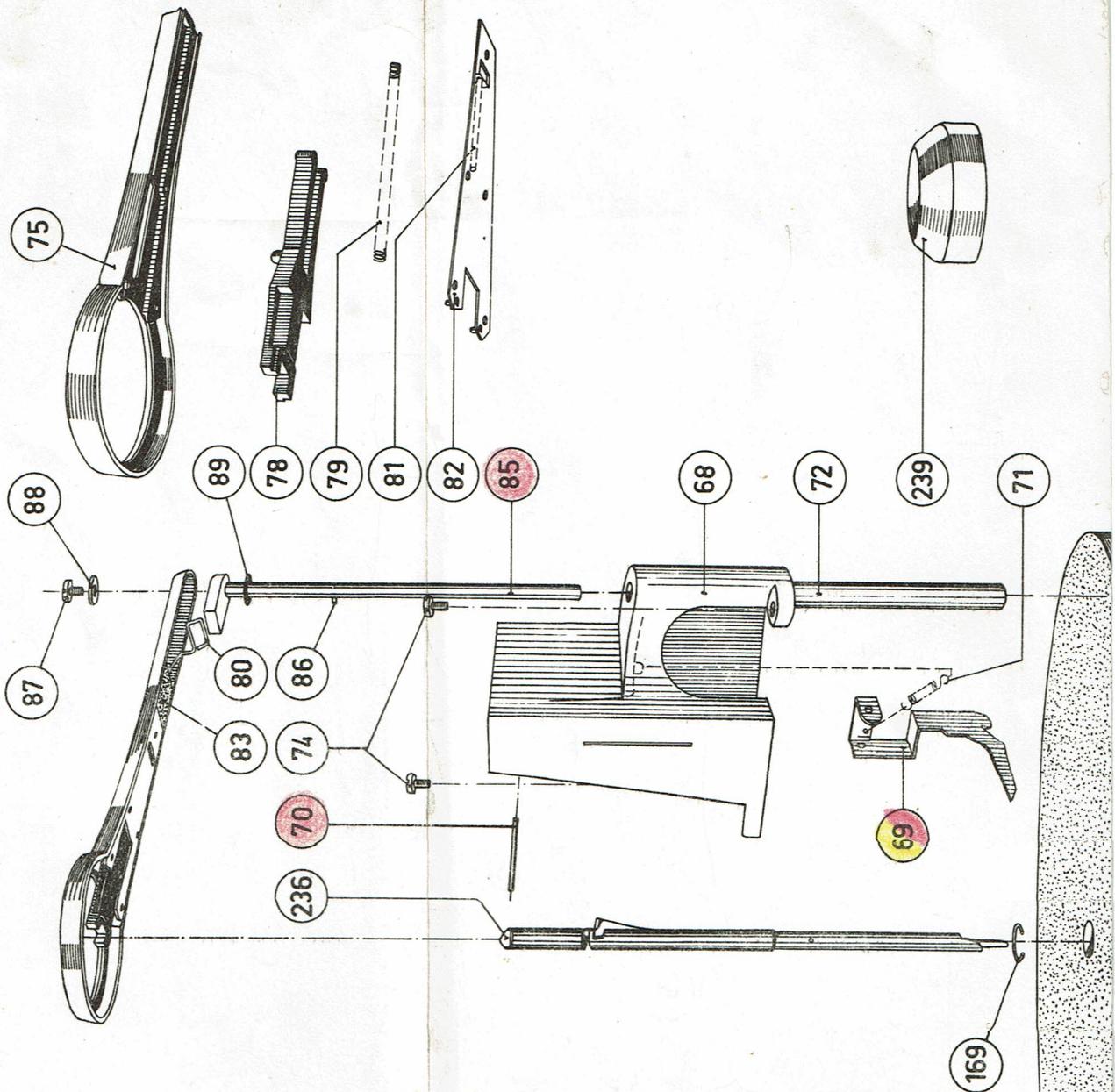
Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
91+			
92	4	Ensemble équerre + goupille de levage	49 945 97.0
94-			
96	4	Ensemble plaque d'arrêt + ressort	49 945 98.0
97	4	Vis cylindrique 3x5	A9 999 99/3x10
98	4	Rondelle 3	A9 999 88/3
99	4	Ressort de pression	49 954 61.0
101+			
102	4	Ensemble plaque de friction + broche	49 945 99.0
103	4	Ressort de traction	49 935 42.0
105	4	Entraîneur	49 954 67.0
107	4	Ressort	49 954 69.0
109	4	Bague d'arrêt 5	A9 868 07.0
110	2	Vis cylindrique 3x5	A9 999 99/3x10
111-			
117	4	Ensemble commutateur du p.u.	49 946 77.0
118	6	Vis cylindrique 3x5	A9 999 99/3x10
120	6	Rondelle 3 (à pos.118)	A9 999 88/3
122	1	Vis cylindrique 3x6	A9 999 99/3x10
125	2	Goupille de tension 2x20	07 593 37.0
126+			
127	2	Ensemble équerre de levage + broches	49 946 00.0
128+	2	Ensemble rouleau de commande	49 946 01.0
129			
131	2	Raccord fileté	49 954 81.0
132	2	Ecrou hexagonal 5	A9 999 93/M5
133	2	Disque à cames	49 954 82.0
134	2	Ressort à lames	49 954 83.0
135	2	Vis cylindrique 2,6 x 6	A9 999 99/2.6x 15
136	2	Anneau denté à ressort 2,6 x 6	A9 999 87/3
137	2	Ensemble roue tangente	P5 515 62/34
138	2	Ressort	49 954 84.0
139	2	Dent de commutation	49 954 85.0
140	2	Rondelle 5	A9 999 88/5
141	2	Anneau de pression à ressort	A9 999 86/5
142	2	Ecrou hexagonal 5	A9 999 93/M5
143-			
145	2	Ensemble palpeur + équerre	49 946 78.0
147	2	Ensemble trépied	49 946 70.0
148		Ensemble levier de changement + levier d'arrêt	49 946 02.0
151	2	Seulement à livrer ensemble	
152	2	Rouleau	49 954 93.0
153	2	Rondelle 4	07 037 00.0
154	2	Bague d'arrêt 3,2 (voir aussi pos.157)	A9 868 07.0
155	2	Ressort de traction	89 312 14.3 ϕ 4mm

155 2 Ressort de traction nouveau modèle 49.954.94 ϕ 10mm *HA*

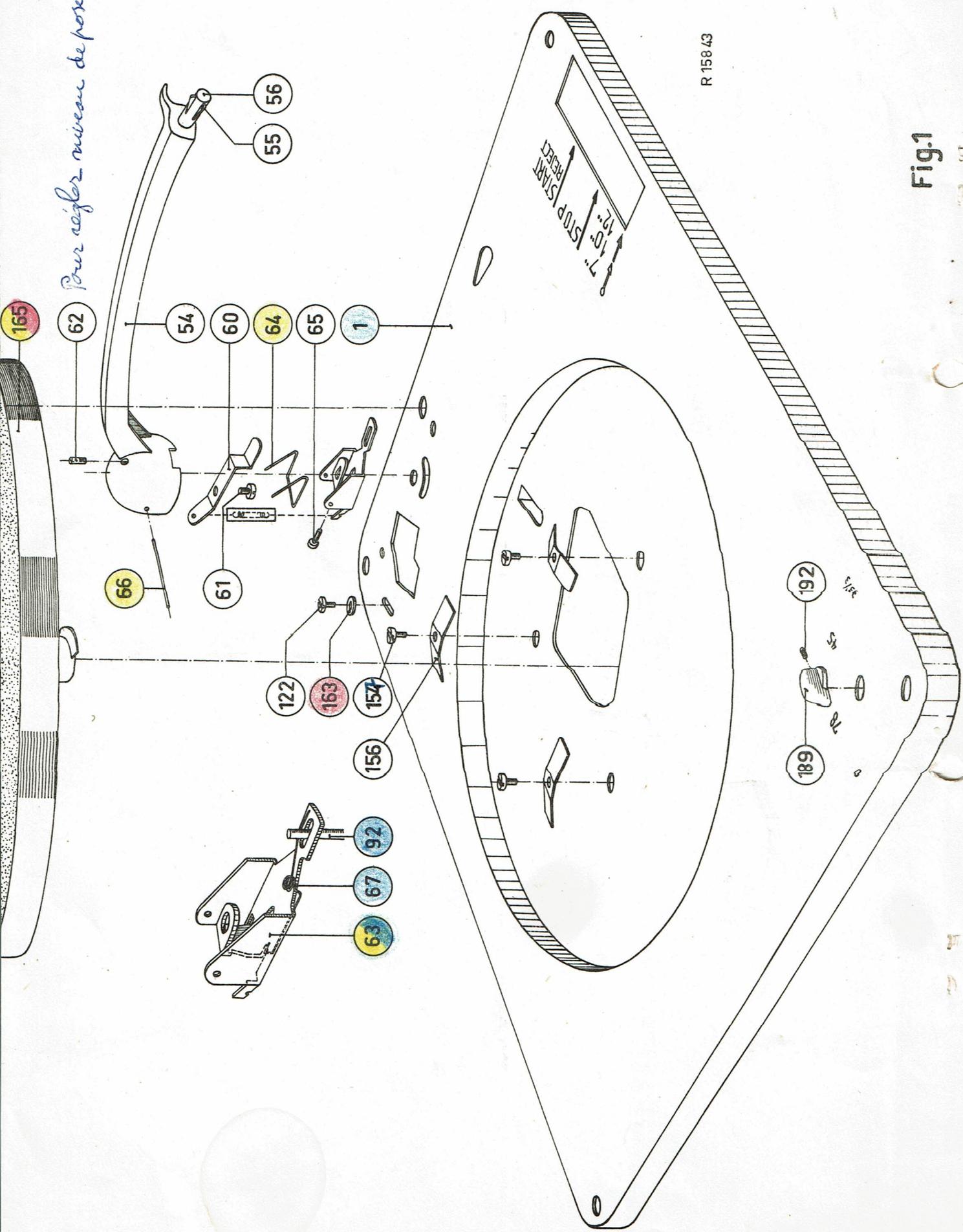
Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
156	1	Ressort à lames	49 933 77.2
157	1	Vis cylindrique 3x6 (dans pos.156) dans fig.1 au lieu de pos.154	A9 999 99/3x10
159	2	Vis cylindrique 3x8	A9 999 99/3x10
160	2	Anneau	49 954 97.0
161	2	Anneau	49 954 98.0
162	2	Cage de billes	P5 515 59/04
163	2	Bille (5/32)	A9 999 71/61
164	2	Raccord	P5 515 60/34
165	1	Ensemble plateau	49 946 03.0
169	1	Rondelle élastique <i>pour la fixation du plateau</i>	49 922 07.0 ^{37.41.0} → plus efficace
170	3	Résistance 470 kΩ	A9 999 00/470K
172	5	Ressort	49 955 37.0
173	5	Rondelle 2,6	A9 999 88/3
175	2	Vis cylindrique 3x5	A9 999 99/3x10
183, 184, 193, 194, 198, 199	3	Ensemble équerre de commutateur + équerre de la roue intermédiaire. Seulement à livrer en- semble	49 946 04.0
186	3	Broche de tension 2x24	07 593 37.0
187	3	Ressort de pression	49 955 04.0
188	3	Bague d'arrêt 5	A9 868 07.0
189	3	Bouton	P5 515 63/04
192	3	Vis de réglage 3x8	A9 999 97/3x10
193+	3	Voir pos.183	
194			
195	3	Ensemble roue intermédiaire 40-50-60 c/s	49 946 56.0
195	3	Ensemble roue intermédiaire 25 c/s	49 946 71.0
196	3	Anneau	JE 670 63.0
197	3	Bague d'arrêt 2,3	A9 868 07.0
198	3	Voir pos.183	
199	3	Bague d'arrêt 3,2	A9 868 07.0
200	3	Ressort de traction	49 933 70.0
203	3	Plaque	A3 227 70.0
206	3	Résistance 3,5 W	48 765 05/200E
209	3	Vis cylindrique 3x8	A9 999 99/3x10
214	3	Vis cylindrique 3x6	A9 999 99/3x10
220	2	Disque de ressort	49 935 31.0
221	2	Vis cylindrique 3x18	A9 999 99/3x15
222	2	Entretoise	A9 999 90/3,5x 35
223	2	Manchon	49 936 00.0
224	2	Ecrou hexagonal	A9 999 93/M3
225	2	Ressort de pression	49 935 30.0
227	6	Bloc de connexion	E1 571 75.0
230	3	Ensemble bouton	A3 228 26.0

Pos.	Fig.	Désignation	Numéro de code
233-			
234-	6	Ensemble suspension	49 946 05.0
235			
236	1	Broche de changement	49 914 59.0
238	1	Broche de changement (pour disques de 45 tours)	AG7005
239	1	Adaptateur (pour disques de 45 tours)	P5 515 79/31
252		Huile de graissage	X9 007 12.0
254		Graisse de roulement à billes	A9 866 79.1
255		Graisse de graphite	X 013 58
261-			
272	3	Moteur(complet) pour AG1003-19-75-95(50c/s)	49 266 45
idem	3	Moteur(complet) pour AG1003-33-48 (25 c/s)	49 266 65.0
idem	3	Moteur(complet) pour AG1003-46-47 (60 c/s)	49 266 45.0+
		Poulie pour 60 c/s	49 938 80.0
idem	3	Moteur(complet) pour AG1003-44 (40 c/s)	49 266 45.0+
		Poulie pour 40 c/s	49 938 82.0
261	3	Poulie pour 40 c/s	49 938 82.0
261	3	Poulie pour 50 c/s	49 938 79.0
261	3	Poulie pour 60 c/s	49 938 80.0
262	3	Vis de réglage	49 937 15.0
264	3	Palier supérieur (avec trou)	49 927 04.0
267	3	Bille 1/8"	89 205 02.0
270	3	Palier inférieur	49 927 05.0
R2	3	Résistance chutrice pour moteur à 40 c/s (AG1003-44)	48 494 10/150 E
		Cordon de montage (2-pôles)	R 216 KN/05NE
		Cordon de p.u. (en bras de p.u. pos.54)	R 292 KN/01K
			Gr/TV

021

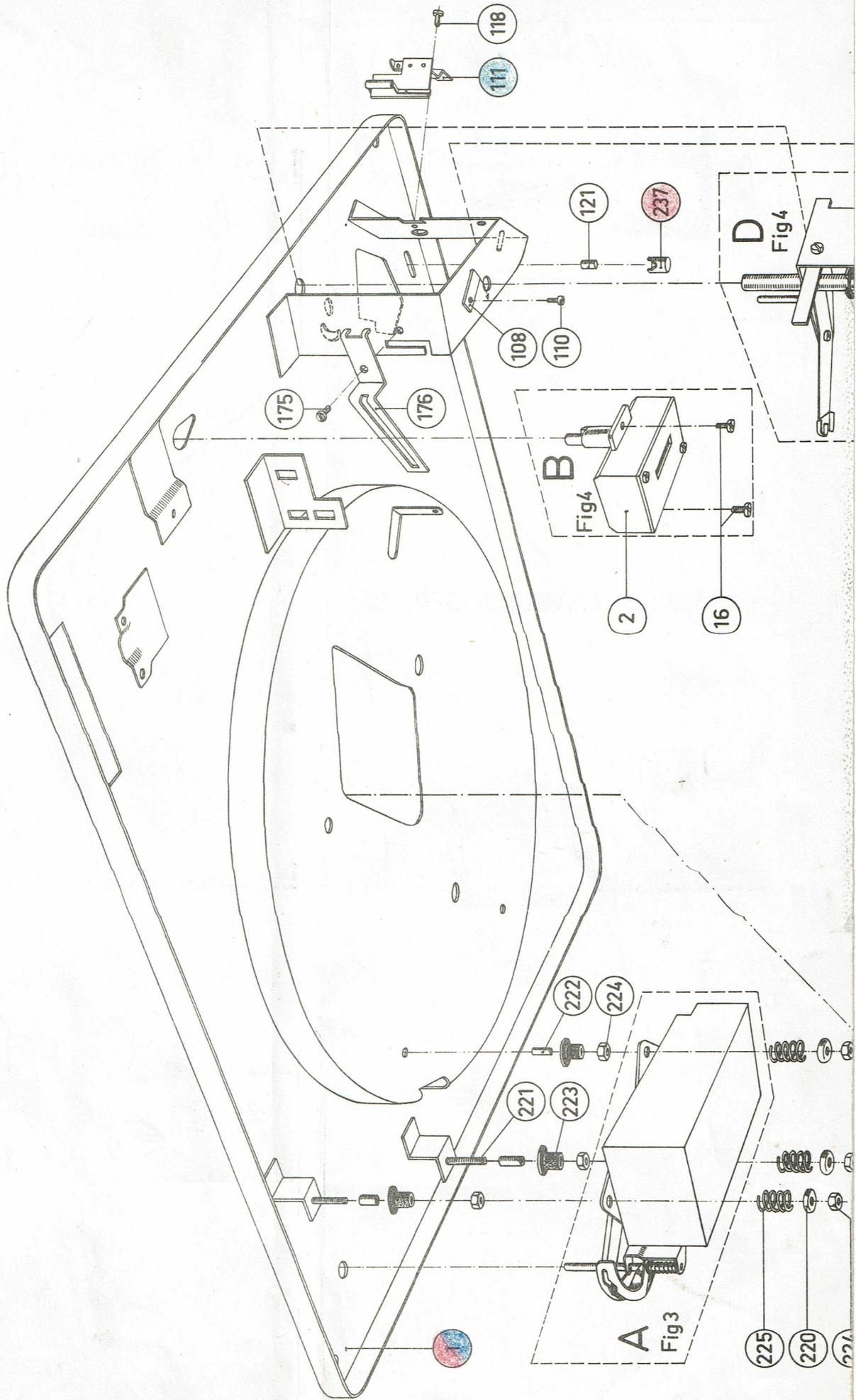


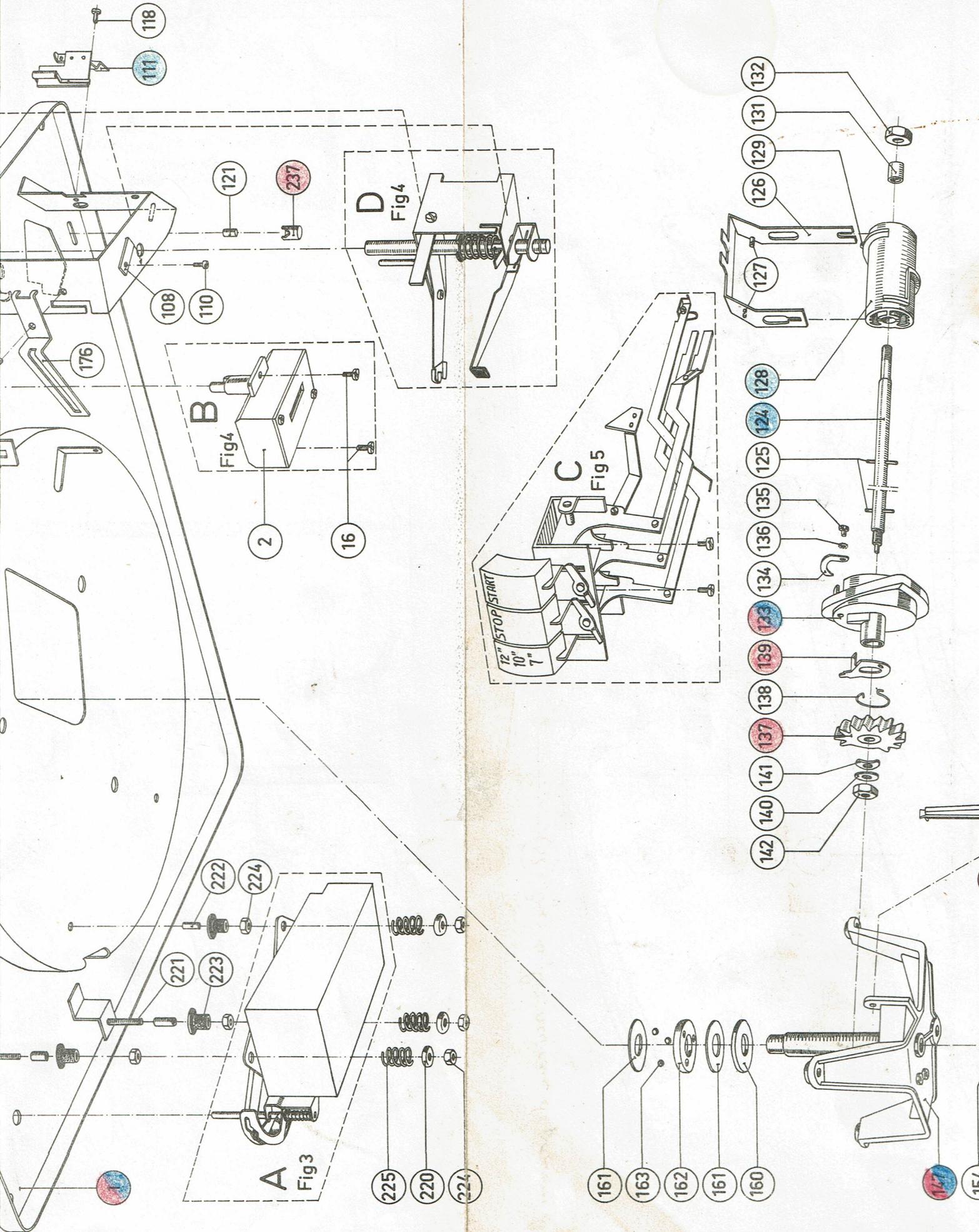
Pour régler niveau de pose du bras.



R 15843

Fig.1





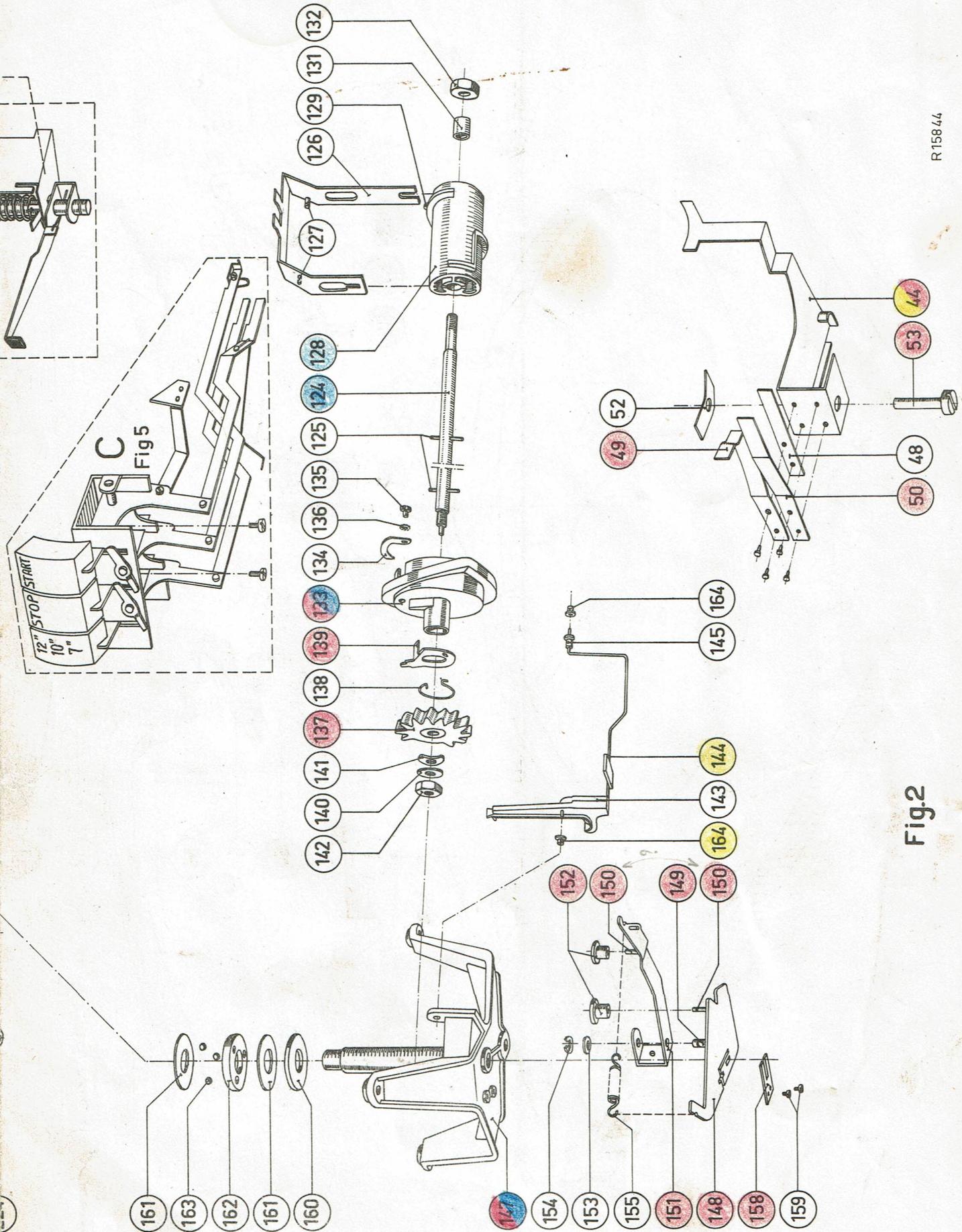


Fig.2

R15844