

---

## DER ELEKTRO•MOTOR

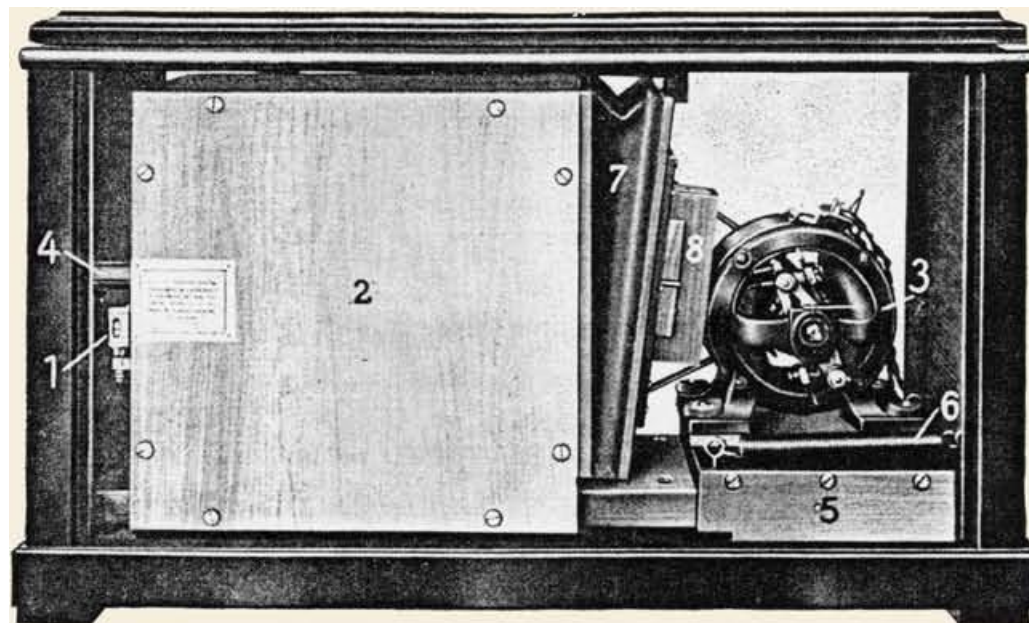
(Rbb.A 1)

Die beiden Lager des Elektro-Motors sind von Zeit zu Zeit an beiden Enden der Achse mit dünnem Maschinenöl zu füllen und zwar nur so hoch, daß die Achse selbst nicht im Oel sitzt, sondern nur der Schmierring mit seinem unteren Teil in das Oel taucht. Dieser Ring bringt durch die drehende Bewegung das Oel auf die Achse.

Ist zu wenig Oel in den Lagern, so macht sich dies meist durch leises, metallisches Klirren der Schmierringe bemerkbar.

Außer dem Oelen erfordert der Motor nur wenige Pflege. Es empfiehlt sich jedoch von Zeit zu Zeit den Kollektor des Motors abzuschmiegeln, besonders dann, wenn Funkenbildung auftritt. Man drücke während des Laufs des Motors ein Stück feinstes Glaspapier (Nr. 00) auf die Schleiffläche des Kollektors, bis dieser tadellos blank ist.

*Flügelruhe / .Rbb. B*



*Um einen geräuschlosen <lang zu erreichen, ist auf folgendes zu achten:* Der Motor darf an keiner Stelle ohne Zwischenlage von Gummi mit dem Instrument in Berührung kommen, damit sich die Vibration des Motors nicht auf das Instrument übertragen kann.

Ganz besonders sei darauf hingewiesen, daß - insbesondere bei Wechselstrom-Motoren - die Schrauben, mit denen diese befestigt sind, nicht straff angezogen werden dürfen. Für den Transport sind die Schrauben fest angedreht und müssen deshalb vor Inbetriebnahme des Instrumentes wieder gelockert werden.

Man achte ferner darauf, daß die kleine Riemenscheibe des Motors absolut fest angeschraubt ist.

Gleichstrom-Motore von ca. 1200 Umdrehungen erfordern eine Riemenscheibe von ca.  $4\frac{1}{2}$ –5 cm Durchmesser. Wechselstrom-Motore von ca. 1400 Umdrehungen eine solche von  $4\frac{1}{3}$  cm Durchmesser, um die notwendige Umdrehungszahl des Gebläses zu erreichen.