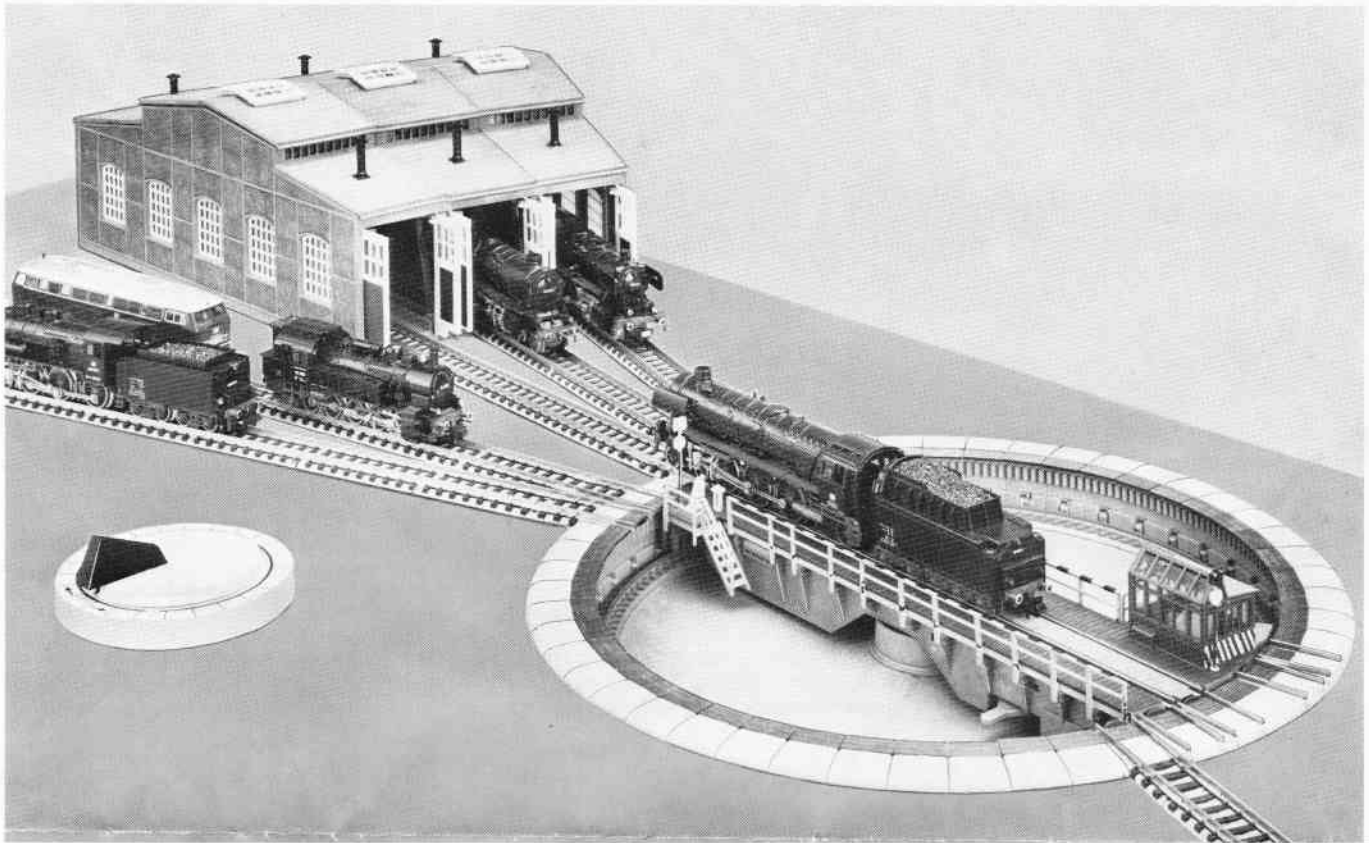


# BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instruction · Instructions  
de service · Handleiding · Bruksan-  
visning · Istruzioni per la manutenzione

Drehscheibe

9152



**Fig. 1** Die **FLEISCHMANN**-Drehscheibe 9152 wurde als Einbau-Drehscheibe konstruiert. Mit Grube und Drehbühne ist das große Vorbild modellgetreu nachgebildet. Die Drehscheibe ist elektrisch angetrieben und über den beiliegenden Drehscheibenschalter 6909 fernsteuerbar. Der Schalter paßt zum **FLEISCHMANN**-Gleisbildstellwerk.

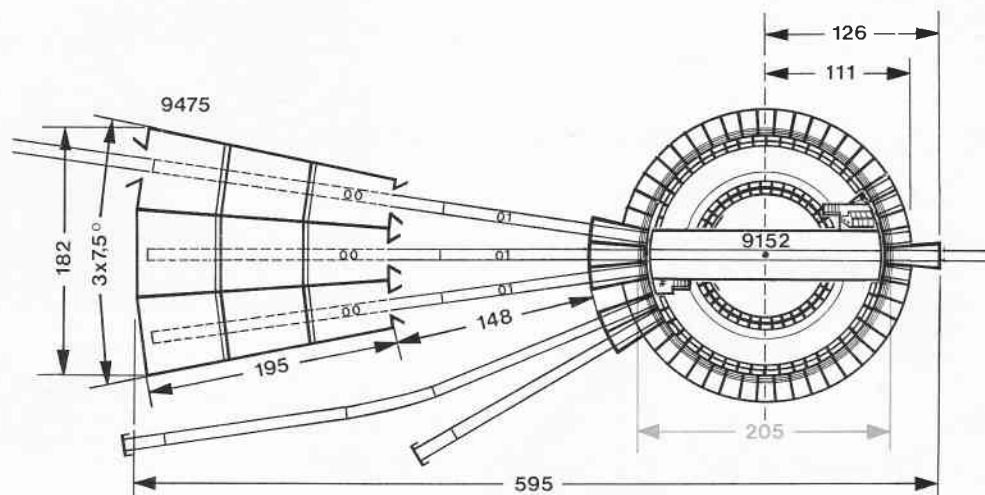
Zum Einbau der Drehscheibe wird in die Anlagenplatte ein Loch von 205 mm  $\varnothing$  gesägt, in das die Drehscheibe eingesetzt wird. Ein Festschrauben ist nicht erforderlich, da die Drehscheibe über die zu befestigenden Zufahrtsgleise gehalten wird.

Führen Gleise unterhalb der Drehscheibe vorbei (z. B. verdeckter Abstellbahnhof), so ist auf eine genügende Durchfahrhöhe zu achten, da die Drehscheibengrube eine Tiefe von 25 mm besitzt. Um ein Entgleisen von Zügen oder Loks zu vermeiden, dürfen die Anschlußkabel nicht frei herabhängen, sondern müssen sauber verlegt werden.

Gegebenenfalls kann die Drehscheibe auch auf die Anlagenplatte aufgesetzt werden, der Drehscheibenrand muß dann durch Füllstücke (z. B. Styropor) unterlegt werden. Ebenfalls müssen 25 mm hohe Auffahrtsrampen für die Zu- und Abfahrtsgleise geschaffen werden.

Die Drehscheibe ist durch die **7,5°-Teilung** mit max. 48 Gleisanschlüssen bestückbar. Hierzu ist der dreiständige Ringlokschuppen 9475 vorgesehen, der auch mehrteilig ausgebaut werden kann.

Der Lokschuppen 9475 ist vom Auffahrsegment der Drehscheibe im Abstand von 343 mm aufzustellen. Pro Lokstand wird je ein Gleis 9100 und 9101 benötigt. Diese werden durch die vorderen Tore eingeschoben und von den Halteklammern der Grundplatte gehalten. Die einzelnen Gleise werden in Richtung der Drehscheibe etwas herausgezogen und mit je einem Auffahrsegment zusammengesteckt.



**Fig. 2**

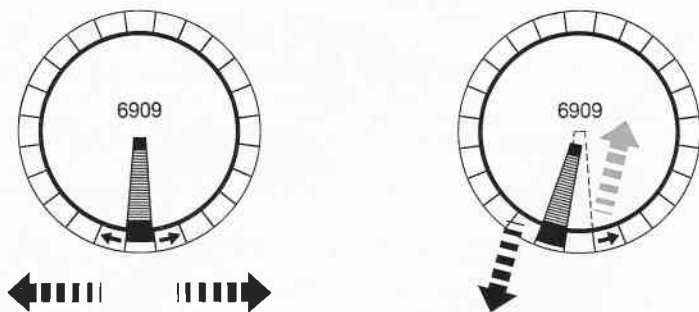


Fig. 3

Mit dem Drehscheibenschalter kann durch Betätigung des schwarzen Tasters nach rechts oder links die Drehbühne in entsprechender Richtung in Betrieb gesetzt werden. Die Drehbühne hält automatisch an jedem Teilstück. Ein kontinuierliches Durchlaufen zur gewünschten Position ist möglich, wenn der Taster nach Drehrichtungswahl durch Nachaußenziehen (schwarzer Pfeil) eingerastet wird. Bei Erreichen der gewünschten Position muß die Rastung durch Drücken in Gegenrichtung (roter Pfeil) wieder ausgelöst werden.

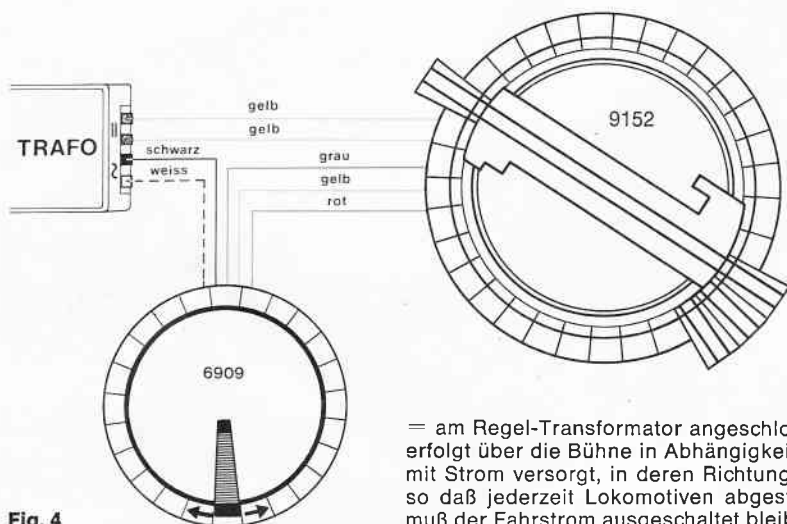


Fig. 4

**Motoranschluß der Bühne:**

Die 3-fach Litze mit den Farben rot, gelb, grau muß mit den entsprechenden Litzen des Schalters verbunden werden, z. B. über die Klemmenplatte 6941. Die schwarze und weiße Litze des Schalters muß an den gleichfarbigen **Wechselstromanschluß**  $\sim$  des Trafos gelegt werden (Trafo-Typen 6750, 6755, 6730, 6735, 6700, 6705).

**Betätigen der Drehbühne von Hand** siehe Fig. 9 und Fig. 10.

**Gleisanschluß der Bühne:**

Die gelbe Zwillingslitze der Drehscheibe wird an den gleichfarbigen Klemmen des **Gleichstromanschlusses** = am Regel-Transformator angeschlossen. Die Fahrstromzuführung zu den einzelnen Gleisen erfolgt über die Bühne in Abhängigkeit von der Bühnenstellung. Es werden also nur die Gleise mit Strom versorgt, in deren Richtung die Bühne steht, so daß jederzeit Lokomotiven abgestellt werden können. Während des Drehens der Bühne muß der Fahrstrom ausgeschaltet bleiben.

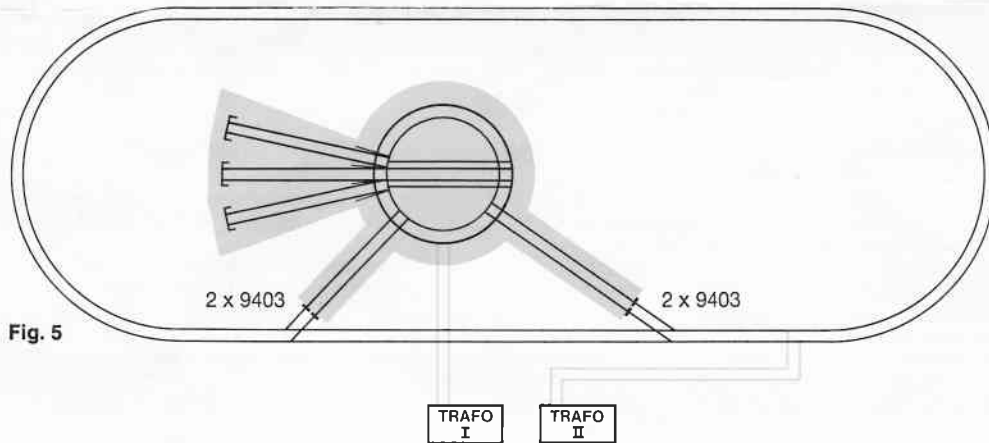


Fig. 5

**Betrieb der Anlage mit 2 oder mehreren Regel-Transformatoren:**

Der Drehscheibenbereich (rote Fläche) sollte mit einem gesonderten Regel-Transformator betrieben werden. Grundsätzlich sind alle Gleise am Übergang vom Drehscheibenbereich in die Anlage durch Einbau von 2 Isolierschienenverbindern 9403 elektrisch zu trennen.

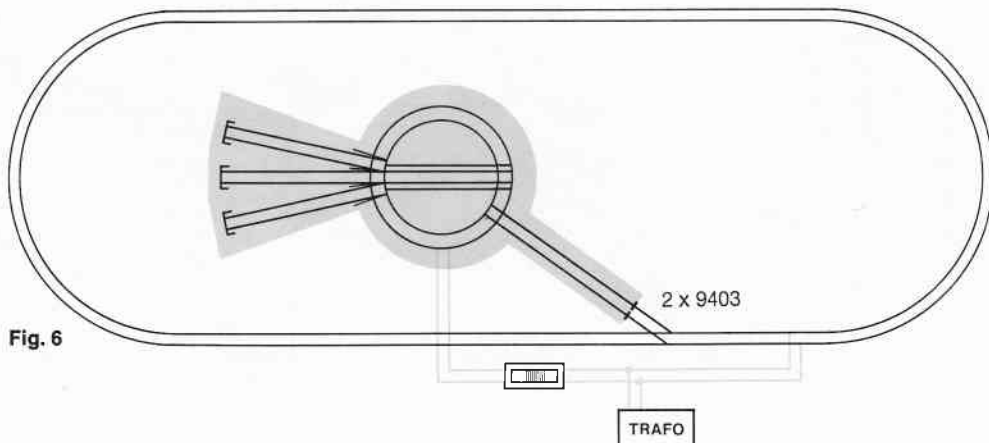


Fig. 6

**Betrieb der Anlage mit 1 Regel-Transformator:**

Es ist auch möglich, die gesamte Anlage mit einem Trafo zu betreiben. Auch hier sind alle Gleise am Übergang vom Drehscheibenbereich in die Anlage durch 2 Isolierschienenverbindern 9403 elektrisch zu trennen. Die Fahrspannung wird in die Anlage eingespeist. Die Drehbühne wird zusätzlich über einen Umpoltschalter 6904/6924 oder Momentumpolstaster 6905 eingespeist.

## Erweiterung

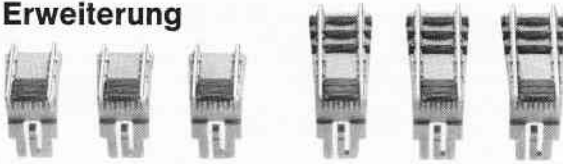


Fig. 7 Mit dem Erweiterungs-Set 9153 kann die Drehscheibe um jeweils 3 Gleisanschlüsse ausgebaut werden.

Fig. 8 Die Drehbühne ist hierzu aus dem Bereich der einzubauenden Teilstücke zu fahren. Nunmehr sind die Abdeckplatten durch Zurückdrücken der federnden Zungen nach oben herauszuziehen und die Auffahrgleise einzustecken. Jedem Auffahrgleis ist gegenüber ein Blindstutzen oder wieder ein Auffahrgleis einzusetzen. Auffahrgleise und Blindstutzen beim Einbau eindrücken, bis sie fest einrasten.

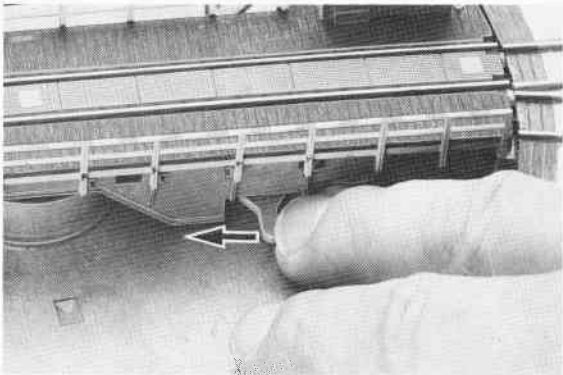


Fig. 9 Gegenüber dem Maschinenhaus ist unterhalb der Drehbühne am Antrieb ein Handhebel angebracht. Durch Drücken und gleichzeitiges Halten des Hebels in Richtung Drehbühnenmitte rastet das Antriebsrad aus der Verzahnung der Grube aus und die Drehbühne kann in beliebiger Richtung verstellt werden. Nach Loslassen des Hebels greift das Zahnrad wieder ein. Darauf achten, daß die Gleisteilung der Anschlußgleise mit dem Bühnengleis übereinstimmt.

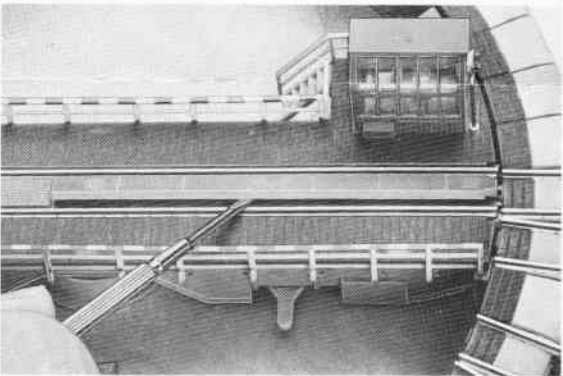


Fig. 11 Um die Lager des Antriebsmotors ölen zu können, muß die Gitterabdeckung vor dem Maschinenhaus mit einem kleinen Schraubenzieher abgehoben werden.

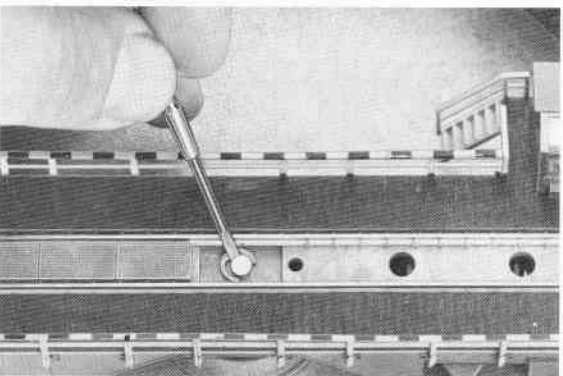


Fig. 13 Läuft die Drehbühne auch nach Betätigung des Handhebels nicht an, muß sie ausgebaut werden. Dazu wird mit einem kleinen Schraubenzieher die mittlere Gitterabdeckung zwischen den Schienen der Bühne abgehoben und der Sicherungsring am Drehzapfen entfernt. Vorsicht! Sicherungsring nicht verlieren! Auf jeder Seite der Drehscheibe werden mindestens 6 gegenüberliegende Teilstücke entfernt (siehe Fig. 8). Jetzt kann die Bühne in diesen Ausschnitt gefahren und herausgehoben werden. Die Kontaktbahnen neben dem Drehzapfen und die Kontaktfedern sind mit Benzin zu reinigen. Der Einbau der Bühne erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Gegebenenfalls ist bei schadhafte(n) Teilen die Drehbühne mit Schalter 6909 an die Kundendienstabteilung einzusenden.

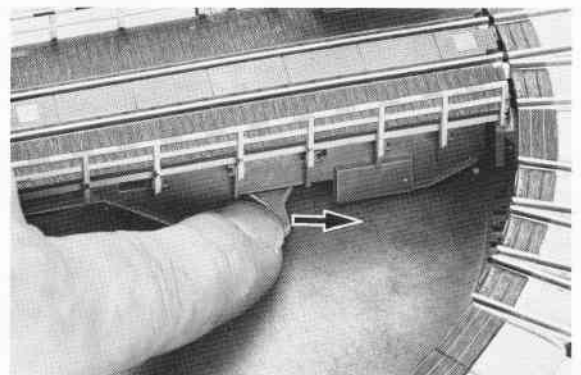
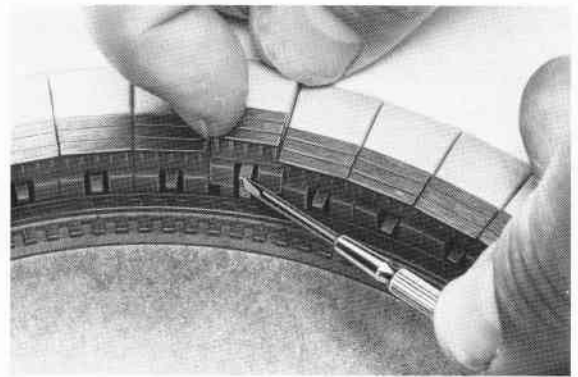


Fig. 10 Sollte trotz Betätigung des Schalters 6909 der Antrieb Klemmen oder nicht anlaufen, so ist durch kurzes Drücken des Hebels in Richtung Grubenrand der Antrieb in Betrieb zu setzen. Dieser hält dann nach einer Gleisteilung wieder an.

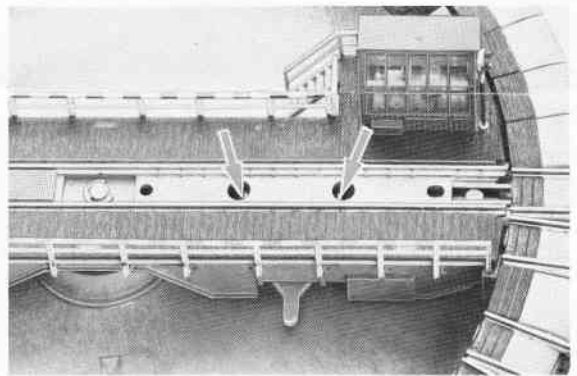


Fig. 12 Durch die vorgesehenen Löcher ist je 1 Tropfen Öl an die durch Pfeile gekennzeichneten Lagerstellen zu geben. Vorsicht, nicht überölen! Nur FLEISCHMANN-Öl 6599 verwenden. Zur Dosierung die in der Verschlußkappe der Ölfflasche angebrachte Nadel verwenden.



**TURNTABLE 9152** The FLEISCHMANN Turntable 9152 was constructed as a built-in turntable. Complete with trench and turning platform this is a true-to-life model. The turntable is electrically operated and can be operated remotely by the turntable switch 6909, which is included. The switch will fit into the FLEISCHMANN diagrammatic control (Fig. 1). With this turntable switch the platform can be turned either to the left or right by means of the black switch. The platform stops automatically at each track. A continuous action through to your chosen position is possible if the switch is pushed into the direction of travel to its outer limit until the position is reached. On reaching this position, it is stopped by pressing in the opposite direction (Fig. 3). **Installation:** For installing the turntable you will need a hole with 205 mm diameter in your layout board. It will not be necessary to fasten it down, as the turntable will be stopped at fastened tracks. If the turntable has to be laid on top of the layout, a base of polystyrene (or similar) should be laid underneath. In this case entry and exit ramps 25 mm high must be created for the tracks. The turntable is divided into 7.5° sections with a maximum of 48 possible rail connections. The 7.5° sections are provided to match up to the standing position of 3 locos in the loco shed 9475. (Fig. 2). **Connection: Connecting the motor of the Platform:** The 3 wires, red, yellow and grey must be connected to the corresponding wires on the switch, if necessary with the 6941 connector. The black and white wire from the switch must go to the A. C. connection on the transformer (type 6750, 6755, 6730, 6735, 6700 or 6705). **Rotating the turntable by hand, see fig. 9 and 10.** **Connecting current to the platform:** The twin yellow wires of the turntable should be connected to the clips for the D. C. on the transformer. Current for the rail itself depends on the position of the platform. Thus only the line from the turntable is provided with current. All the other lines remain without current, making it possible to leave locos there. Current must be turned off when the Platform is being turned (Fig. 4). **Operation of the layout with two, or more, transformers:** The turntable area should be

controlled by a separate transformer. All lines which go over into the turntable area should be cut off with two isolating fish plates 9403 (Fig. 5). **Operation of the layout with one transformer:** It is possible to operate the whole layout with just one transformer. As before all lines to the turntable area are cut off with two isolating fish plates 9403. Current is fed into the line. The turntable is also fitted with a switch 6904 - 6924 or a pause switch 6905 (Fig. 6). **Extensions:** With the Extensions Set 9153 the turntable can be extended to cope with three rail connections (Fig. 7). The turntable should be placed away from the area of the installed parts. The cover plates are now pulled up by pushing back the spring switch-tongues (Fig. 8), and stuck in the approach track. Every approach track is to be set up opposite a blind section or another approach track. **Rotating the turntable by hand:** Opposite the motor housing, under the turning table, is a small black lever. By pressing the lever towards the centre, the drive gear wheel is withdrawn from the teeth in the outer drive ring releasing the table so that it can be moved manually in the desired direction. When the lever is released the gear wheel is again emeshed with the outer-ring. Ensure, however, that the rotating tracks are lined up with the exit tracks (Fig. 9). Should the turntable not operate, when pressing the switch 6909, simply press the lever slightly to ensure the gear wheel is firmly seated in the drive ring, which will then start it moving. It will then stop at the next track again (Fig. 10). **Oiling the motor:** To oil the drive motor both lattice cover plates must be removed from the machine house with a screwdriver (Fig. 11). Just one drop of oil should be put through the holes to lubricate the points as shown. Only use FLEISCHMANN-oil 6599. An applicator needle is located in the cap of the oil bottle for your use (Fig. 12). **Dismantling the table:** Should the turntable not operate by moving the lever, it will be necessary to dismantle the table. Using a small screwdriver, gently lift the small coverplate in the centre of the table between the two rails and spring off the circlip on the central pivot (Fig. 13). Be careful not to lose the circlip! On each side of the platform take off 6 opposing components (Fig. 8). Now the platform can be removed. The contact points and springs round the central pivot should be cleaned with a cleanser. To put the table back together simply reverse the procedure. In the unfortunate instance that the turntable should still not function, please return it to your local dealer or to your supplier or direct to the FLEISCHMANN Technical Centre.

We reserve all rights to carry out alterations and improvements of all models or items.

**PLAQUE TOURNANTE 9152.** La plaque tournante FLEISCHMANN 9152 a été réalisée comme élément à encastrer. La fosse et le pont sont absolument conformes au grand prototype. La plaque tournante est actionnée par un moteur électrique; elle est livrée avec un poste de commande 6909 spécialement conçu pour la télécommande. Ce poste de commande s'adapte au système FLEISCHMANN de poste de commande figuratif (fig. 1). En appuyant sur le bouton noir du poste de commande (soit vers la gauche, soit vers la droite) on provoque la rotation du pont tournant dans la direction correspondante. Le pont s'arrête automatiquement à chaque secteur. Si on désire une rotation continue on doit bloquer le bouton noir à fin de course dans la direction souhaitée. Dès qu'on arrive à proximité de la voie désirée, il faut évidemment débloquent le bouton noir (fig. 3). **Montage:** Pour le montage de la plaque tournante il faut prévoir dans la table du réseau un trou de 205 mm Ø. On la dépose dans ce logement. Il n'est pas nécessaire de la fixer au moyen de vis car les rails d'accès, qui sont eux-mêmes fixés, suffisent pour la maintenir en place. Il est possible, dans certains cas, de poser la plaque tournante tout simplement sur la table du réseau. Il faut alors camoufler le bord de la plaque et également construire des rampes d'accès de 25 mm, de hauteur pour chaque voie d'accès. Le pourtour de la plaque tournante est partagé en secteurs de 7,5°, ce qui peut procurer un maximum de 48 voies d'accès. La remise à locomotives circulaire 9475 est prévue pour loger 3 locomotives côte à côte sur des voies distantes chacune de 7,5° (fig. 2). **Raccordement: Courant pour le moteur du pont tournant:** le câble triple, comportant les couleurs rouge, jaune et gris, doit être raccordé aux couleurs correspondantes du poste de commande, en utilisant une plaque à bornes 6941. Le câble bipolaire, noir et blanc, du poste de commande seront raccordé aux bornes de couleur correspondante du transformateur, qui fournissent du courant alternatif - (transformateur 6750, 6755, 6730, 6735, 6700, 6705). **Manœuvre de la plaque tournante à la main, voir illustrations No. 9 et 10. Courant de traction dans le pont tournant:** le câble bipolaire jaune de la plaque tournante est raccordé aux bornes de couleur correspondante du transformateur, qui fournissent le courant continu =. Les voies qui sont issues de la plaque tournante reçoivent du courant de traction suivant la position du pont tournant; celui-ci n'alimente donc que les voies vers lesquelles il est orienté. Toutes les autres voies sont hors tension, ce qui permet d'y garer des locomotives. Il faut donc couper le courant de traction aussi longtemps que le pont tourne (fig. 4). **Alimentation du réseau au moyen de 2 ou plusieurs transformateurs:** La plaque tournante et les voies environnantes doivent en principe être alimentées par un même transformateur. En règle générale il faut placer 2 éclisses isolantes 9403 dans chaque voie aux approches de la plaque tournante (fig. 5). **Alimentation du réseau au moyen d'un seul transformateur:** Il est également possible de n'utiliser qu'un seul transformateur pour l'entièreté du réseau. Toutefois, la règle reste la même: il faut aussi placer 2 éclisses isolantes 9403 dans chaque voie aux approches de la plaque tournante. Le courant de traction est évidemment envoyé dans les voies du réseau proprement dit, tandis que le courant de traction vers la plaque tournante est fourni à celle-ci par l'intermédiaire d'un inverseur 6904/6924 ou d'un inverseur momentané 6905 (fig. 6). **Agrandissements:** Les possibilités de la plaque tournante peuvent être augmentées en lui adjoignant un ou plusieurs sets complémentaires 9153. Chacun d'eux fournit ainsi 3 voies d'accès de plus (fig. 7). Il faut d'abord orienter le pont tournant vers de secteurs autres que ceux qu'on veut modifier. On soulève ensuite les secteurs modifier en appuyant sur les lamelles de fixation (fig. 8); puis on les remplace par des rails d'accès. Il faut veiller à ce que, en face de chacun de ceux-ci se trouve soit un autre rail d'accès, soit une butée d'arrêt. **Manœuvre de la plaque tournante à la main:** En face de la cabine, sous le tablier du pont tournant, se trouve un levier. Lorsqu'on pousse sur ce levier vers le centre du pont, on dégage l'engrenage d'entraînement et on peut alors faire pivoter le pont tournant dans le sens désiré. Dès qu'on lâche le levier, les engrenages se bloquent à nouveau. Il faut veiller à ce que les voies du pont correspondent à ce moment avec un rail de sortie (fig. 9). Si, en manœuvrant le poste de commande 6909, le pont ne bougeait pas, il faut alors appuyer légèrement sur le levier en direction du bord de la plaque tournante afin de réengager les engrenages (fig. 10). **Graissage du moteur:** Pour huiler les coussinets du moteur, il faut soulever au moyen d'un petit tournevis les deux plaques striées se trouvant devant la cabine (fig. 11). On peut alors laisser couler une petite goutte d'huile aux endroits indiqués. N'utilisez que l'huile recommandée FLEISCHMANN 6599. L'aiguille montée dans le bouchon du petit flacon convient parfaitement à cet usage (fig. 12). **Démontage du pont tournant:** Si après avoir appuyé sur le levier comme il est ci-dessus, le pont ne tournait pas encore, il faudrait démonter le pont. Pour cela il faut soulever au moyen d'un petit tournevis la tôle se trouvant entre les rails au centre du pont. Ensuite on enlève l'anneau de fixation (fig. 13). Attention! Veillez à ne pas perdre l'anneau de fixation! De chaque côté de la plaque tournante on démonte au moins 6 secteurs se faisant face (voir fig. 8). Les contacts circulaires et les lamelles de prise de courant doivent être nettoyés à l'essence. Le remontage se fait en sens inverse. Au cas où certaines pièces seraient endommagées, il faudrait envoyer la plaque tournante avec son poste de commande 6909 au service réparations de l'usine ou à l'un de ses distributeurs.

**DRAAISCHIJF 9152.** De FLEISCHMANN draaischijf 9152 wordt als ingebouwde draaischijf gekonstrueerd. Met groeven en draaibrug is het grote voorbeeld natuurgebouw nagebootst. De draaischijf wordt elektrisch aangedreven en is door de bijgesloten draaischijfschakelaar 6909 op afstand te bedienen. De schakelaar behoort bij het FLEISCHMANN schakelpaneel (Fig. 1). Met de draaischijfschakelaar kan door de beweging van de zwarte schakelaar, naar rechts of links, de draaibrug in de juiste richting in bedrijf gesteld. De draaibrug stopt automatisch bij elk deelstuk. Een gekontinueerd doordringen naar de gewenste positie is mogelijk, wanneer de schakelaar naar de keuze van draairichting door het naar buiten trekken ingesteld wordt. Bij het bereiken van de gewenste positie moet de instelling door het drukken in de tegenovergestelde richting weer losgemaakt worden (Fig. 3). **Inbouw:** Voor het inbouwen van de draaischijf wordt in de grondplaat een gat van 205 mm Ø gezaagd, zodat de draaischijf erin geplaatst kan worden. Het vastschroeven is niet noodzakelijk, omdat de draaischijf boven de te bevestigen oprijrail gehouden wordt. Eventueel kan de raaischijf ook op de grondplaat geplaatst worden. De draaischijftrand moet dan door vulstukken, bijv. Styropor, bekleed worden. Eveneens moeten 25 mm. hoge opritten voor de open afrijrails gefabriceerd worden. De draaischijf is door de 7,5°-indeling met max. 48 railaansluitingen uitgerust. Bij 7,5°-railindeling is voor lokomotiefloods 9475 3 lokloeden beschikbaar. **Aansluitingen: Motoraansluiting van de brug.** De 3-delige snoeren in de kleuren rood, geel, grijs moeten met de overeenkomstige snoeren van de schakelaars verbonden worden, b. v. boven de klemplaat 6941. De zwart-witte stouchte van de schakelaar moet met dezelfde kleur van wisselstroomaansluiting ~ van de trafo's verbonden worden. (Trafo-typen 6750, 6755, 6730, 6735, 6700, 6705). **Bediening van de draaischijf met de hand zie fig. 9 en 10. Rijstroomaansluiting van de brug.** Het gele dubbesnoer van de draaischijf wordt aan dezelfde kleur klemmen van de gelijkstroomaansluiting = aan de regel-transformator aangesloten. De rijstroomtoevoer aan de afzonderlijke rails gebeurt over de brug, afhankelijk van de plaats van de brug. Er worden daarom alleen die rails met stroom voorzien, in welke richting de brug staat. Alle andere rails blijven stroomloos, zodat op elk moment lokomotieven uitgeschakeld kunnen worden. Tijdens het draaien van de brug moet de rijstroom uitgeschakeld blijven (Fig. 4). **Werking van de installatie met 2 of meer regeltransformators:** Het draaischijfbereik moet met een apparaat regel-transformator uitgevoerd worden. In principe zijn alle bij de overgang van het draaischijfbereik tot de installatie door het inbouwen van 2 isolatie-railverbindingen 9403 elektrisch te scheiden (Fig. 5). **Werking van de installatie met 1 regel-transformator:** Het is ook mogelijk, de totale installatie met een trafo uit te voeren. Ook hier zijn alle rails bij de overgang van het draaischijfbereik tot de installatie door 2 isolatie-railverbindingen 9403 elektrisch te scheiden. De installatie wordt met rijspanning gevoed. De draaischijfbrug wordt aansluitend over een ompoolschakelaar 6904/6924 of moment-ompoelschakelaar gevoed (Fig. 6). **Uitbreiding:** Met de uitbreidingsset 9153 kan de draaischijf met telkens 3 railaansluitingen uitgebreid worden (Fig. 7). De draaischijf is buiten het bereik van de in te bouwen deelstukken te brengen. Nu kunnen de afdekplaten door het terug van de verende tongen (Fig. 8) naar boven eruit getrokken worden en op de oprijrails geplaatst worden. Elke oprijrails is tegenover een stootblok of weer op een oprijrail te plaatsen. **Handbediening van de draaischijf:** Tegenover het machinehuis is onder de draaischijf bij de aandrijving een hefboom aangebracht. Door drukken op de hefboom en deze gelijktijdig in de richting van de draaischijf te houden, komt het aandrijf wiel uit de verlanding van de draaikuil, zodat de draaischijf in elke gewenste richting versteld kan worden. Na het loslaten van de hefboom komt het aandrijf wiel weer in de vertanding van de draaikuil. Er moet op gelet worden dat de railaansluiting van de draaischijf gelijk komt met aan te sluiten rail (Fig. 9). Zou ondanks bediening van de schakelaar 6909 de aandrijving klemmen of niet lopen, dan kan door even de hefboom in de richting van de draaikuilrand te drukken de draaischijf in bedrijf gezet worden. Deze gaat dan na de volgende railaansluiting weer stil staan (Fig. 10). **Het oliën van de motor:** Om de lagers vande aandrijfmotor te kunnen oliën, moeten de beide roosters van het machinehuis met een kleine schroevendraaier weggenomen worden (Fig. 11). Door de gekenmerkte gaten moet één druppel olie op de gemerkte lagers worden toegevoerd. Alleen FLEISCHMANN-olie 6599 gebruiken. Voor een juiste dosering het spuitje gebruiken dat wordt bijgeleverd in het olieflesje (Fig. 12). **Demonteer van de draaibrug:** Loopt de draaischijf ook na gebruik van de hefboom niet, dan moet deze gedemonteerd worden. Daarvoor wordt een kleine schroevendraaier het middelste rooster tussen de rails en de draaibrug weggenomen en de borging van de draai-pen weggenomen (Fig. 13). Voorzichtig! Borging niet verliezen! Op elke zijde van de draaischijf worden minstens 6 tegenoverliggende delen verwijderd (Fig. 8). Nu kan de brug in deze uitvoering geplaatst en eruit genom worden. De contacten naast de draai-pen en de veercontacten moeten met benzine gereinigd worden. De inbouw van de draaischijf geschiedt in tegenovergestelde richting. Kan men de draaischijf zelf niet herstellen dan moet men deze door de FLEISCHMANN dealer laten repareren. Verandering, zowel rechten en eventuele modelverbeteringen bij alle artikelen zijn voorbehouden.

**VÄNSKIVA 9152. FLEISCHMANNs** vändskiva konstruerades som inbyggnadsvändskiva. Med grav och vridbrygga är den stora förebilden verklighetstroget avbildad. Vändskivan manövreras elektriskt och fjärrmanövreras från den medföljande ställpulten 6909. Ställpulten passar till FLEISCHMANN bildställverk (fig. 1). Med vändskiveställpulten kan, genom att vrida den svarta knappen åt vänster eller höger, vridbryggan manövreras i motsvarande riktning. Vridbryggan stannar automatiskt vid varje påfart. En kontinuerlig vridning till önskad position är möjlig, om knappen efter riktningssval fästs genom att dras ut. När önskad position nås, måste knappen tryckas in (fig. 3). **Montering:** För montering av vändskivan sägas ett hål med 205 mm Ø. I vilket vändskivan sänks ner. Fastskruvning behövs inte, då vändskivan hålls av påfartsspären. Vändskivan kan ibland också sättas på anläggningsplattan, vändskivans kant måste då pallas upp med fyllnadsmaterial (t. ex. styropor). Likaså måste 25 mm höga påfartsramper skaffas till av- och påfartsspären. Vändskivan kan genom 7,5° indelning förors med max. 48 påfartsspar. Vändskivan är vid 7,5° indelning avsedd för 3 lok-plåter i lokstall 9475 (fig. 2). **Anslutning: Vridbryggans motoraanslutning:** De tre kablarerna med färgerna röd, gul, grå måste kopplas ihop med motsvarande kablar på ställpulten, t. ex. över klämplattan 6941. De svart-vita kablarerna från ställpulten måste anslutas till växelströmsuttagen ~ på trafo (trafo 6750, 6755, 6730, 6735, 6700, 6705). **Manövrering för hand av vändskivan se bild 9 och 10. Vridbryggans körströmsanslutning:** Vändskivans 2 gula kablar ansluts till likströmsuttagen = gula klämmor på den reglerbara transformatorn. Ström försörjningen till de olika anslutningsspären sker över vridbryggan oavhängigt av vridbryggans läge. Alltså förses endast de anslutningsspår med ström, som har samma riktning som vridbryggan. Alla andra anslutningsspår förblir strömlösa så att lok alltid kan ställas upp. Medan man vrid bryggan måste körströmmen vara avkopplad (fig. 4). **Anläggningsdrift med 2 eller flera reglerbara transformatorer:** Vändskivområdet bör drivas med en speciell reglerbar transformator. Från början skall alla spår vid övergången från vändskivområdet till anläggningen skiljas genom att du sätter in 2 isoleringsskarvjärn 9403 (fig. 5). **Anläggningsdrift med 1 reglerbar transformator:** Det är också möjligt, att förse hela anläggningen med ström från en trafo. Också här skall alla spår skiljas vid övergången från vändskivområdet till anläggningen genom 2 isoleringsskarvjärn 9403. Körströmmen matas in i anläggningen. Vändskivans vridbrygga matas dessutom över en polvärdare 6904/6924 eller momentströmbrytare 6905 (fig. 6). **Utökning:** Med kompletteringsset 9153 kan vändskivan byggas ut med ytterligare 3 spåranslutningar (fig. 7). Vridbryggan flyttas från området med delstycket där anslutningsspåret skall byggas in. Nu tas täckplattorna bort genom att trycka tillbaka de fjädrande tungorna (fig. 8) och dra uppåt och påfartsspären sätts fast. Varje påfartsspar sätts mittemot en blindsockel eller ett påfartsspar. **Manövrering av vändskivan för hand:** Mittemot maskinhuset sitter en handspak under till på vridbryggan vid motorn. Genom att trycka samtidigt hålla spaken i riktning mot vridbryggans mitt släpper drivhjul et kuggarna i fördjupningen och vridbryggan kan ställas in i önskad riktning. När spaken släppes, griper kugghjulet åter i kuggarna. Beakta att anslutningsspären stämmer med vändskivans spår (fig. 9). Skulle vändskivan vid manövrering med ställpult 6909 vara trög eller ej fungera, så startar den genom ett kort tryck på spaken mot fördjupningens kant. Den stannar vid nästa anslutningsspår (fig. 10). **Smörjning av motorn:** För att kunna smörja motorns lager, måste de båda gallerplattorna framför maskinhuset lyftas av med en liten skruvmejsel (fig. 11). Genom hålen ges 1 droppe olja på de visade lagren. Använd bara FLEISCHMANN-olja 6599. Använd nålen, som är fäst i locket till oljeflaskan för dosering (fig. 12). **Justering av vändskivan:** Startar ej heller vridbryggan med hjälp av handspaken, måste den justeras. Med en liten skruvmejsel lyfts den mellersta gallerplattan mellan vridbryggans räler bort och vridtappens säkringsring avlägsnas (fig. 13). Försiktig! Tappa inte bort säkringsringen! På varje sida av vändskivans avlägsnas 6 mittemot varandra belägna delstycken. Nu kan vridbryggan ställas i detta avsnitt och lyftas bort. Rengör kontaktbanorna bredvid vridtappen och kontaktfjädrarna med bensin. Vändskivan monteras samman i omvärd ordningsföljd. Vid ev. skadade delar bör vändskivan med ställpult 6909 inlämnas för reparation. Rättigheter och ändringar förbehålles.