

**LINZ**



**Venot**  
**S.A.R.L.**

75 Av. Parmentier. 75011 PARIS

TÉL. (1) 355 44 55 TX 211569 F PARKING PRIVÉ

**DEPARTEMENT CONSTRUCTION LES ATELIERS REUNIS**

TABLEAU DES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

---

Hauteur de pointes	132 mm
Diamètre admis au-dessus des barres	300 mm
"    "    "    du chariot	165 mm
Distance entre-pointes	550 mm
Alésage de la broche	40 mm
Cône de la broche	CM 5
Nez de broche	14° 15'
Pas de la vis-mère	6 mm
" de la vis du chariot transversal	2,5 mm
"    "    "    "    porte-outil	2 mm
Course du chariot transversal	150 mm
"    "    "    "    porte-outil	100 mm
Tambours gradués	1/100ème
Moteur de broche 2 vitesses 1000 et 1500 tr/mn. - 6-4 CV.	
Vitesses de broche	60-87-120-175-240-350-480-700- 960-1400-1920-2800
Pas métriques	0,3-0,4-0,5-0,6-0,7-0,75-0,8- 1-1,25-1,5-1,75-2-2,5-3-3,5-4
Avances longitudinales	1/10 du pas
Avances transversales	1/20 du pas
Section des outils	20 x 20 mm
Course du fourreau de contre-pointe	280 mm
Cône    "    "    "	CM 4

**LINZ**

### Transport et manutention

---

Pour la manutention du tour LINZ, placer sous le pied du bâti 2 bastaings, afin de le maintenir sur des roues, ou employer un chariot qui pourra, grâce à ses fourchettes, passer sous le socle-armoire.

EN AUCUN CAS, ON NE DEVRA SOULEVER LE TOUR PAR LES BARRES DU BANC

### Implantation (Fig.1)

---

Nettoyer et dégraisser le tour avec du pétrole.

Le tour doit être installé sur un bon sol. Il peut être posé sur plaque de Gripsol, vérins isolateurs ou, encore mieux, scellé.

Dans tous les cas, procéder à un calage et mise de niveau, afin d'éviter toutes déformations de la machine.

### Réglage du parallélisme de la broche

---

Lors du montage, le réglage du parallélisme du banc a déjà été effectué, mais des déformations éventuelles peuvent se produire en cours de transport et de manutention.

Effectuer, si nécessaire, le réglage correctif en agissant sur les 2 vis de réglage se trouvant sur la face verticale opposée à l'opérateur, du patin fonte maintenant les 2 barres.

EN AUCUN CAS, NE TOUCHER AUX VIS MAINTENANT LES BARRES SUR LE PATIN EN FONTE

Pour faire ce contrôle, tourner une barre  $\varnothing$  50 mm environ, et effectuer 2 portées de 15 mm de largeur à environ 60 mm de distance. Après dégagement entre ces 2 portées, effectuer la passe de finition sur celle-ci.

Vérifier le parallélisme avec un micromètre et effectuer les réglages correctifs si nécessaire.

### Alimentation

Placer, avant le branchement, sur le tour un interrupteur général.

Le branchement au tour sera relié par un fil de section 2,5 mm<sup>2</sup> minimum avec raccordement à la terre obligatoire.

Ce raccordement sera effectué sur les barrettes à l'intérieur de l'armoire.

Vérifier si la tension d'alimentation du tour correspond bien à la tension du secteur (le moteur est en TRIphasé 220/380 Volts, commutable).

Voir : Schéma de couplage du moteur (Fig.2)

Schéma général (Fig.3)

Schéma pompe (Fig.4)

### Vérification avant mise en service

Après avoir effectué les travaux de mise de niveau et de raccordement électrique, vérifier manuellement le fonctionnement des différents éléments : trainard - chariots - contre-pointe - rotation de la broche.

### Graissage (Fig.5)

Vérifier le graissage et les niveaux d'huile.

### Références pour lubrification

#### Niveaux à respecter pour :

Broche	← Huile <del>LABO DV 1401</del> SPINELF 10
Boîte d'avance	← " " <del>GUEROL 5</del> HYGLISS 68
Boîte de vitesses	← " " " 14 KASSIL 420
Lyre	← " " " 14
Trainard	← " " " 5
Tablier du trainard	← " " " 5

} HYGLISS 68

#### Lubrification générale :

Chariot transversal - chariot porte-outil - contre-pointe: ~~Huile LABO~~  
HYGLISS 68 ~~GUEROL 5~~

Maintenant votre tour est prêt à fonctionner.

Vous pouvez mettre en marche le moteur principal après sélection de la vitesse la plus basse.

N'utiliser le tour aux vitesses maximum qu'après environ 20 heures de fonctionnement.

Actionner l'interrupteur à levier se trouvant à l'avant côté droit, basculé vers la gauche : rotation avant, basculé vers la droite : rotation arrière

basculé sur le point 1 : vitesse lente

basculé sur le point 2 : vitesse rapide

Sur le plan incliné du bâti, au-dessus de cet interrupteur, un bouton rouge "coup de poing" permet l'arrêt immédiat.

La remise en marche peut se faire par déblocage de ce bouton, mais, au préalable, il est conseillé de remettre l'interrupteur à levier au point 0.

#### Choix de la vitesse de rotation de broche (Fig.6)

A l'avant du pied gauche du bâti, se trouvent 2 leviers permettant, par leur position, de sélectionner les 12 vitesses de broche : de 60 à 2800 tr/mn.

NE JAMAIS CHANGER DE VITESSE LE MOTEUR EN MARCHE

#### Choix de filetage ou de l'avance (Fig.7)

A gauche, en-dessous de la poupée, se trouve un levier rep.10 permettant, par sa position, de sélectionner les 16 pas de 0,3 à 4 mm, en fonction de la position du levier rep.12 dans les encoches marquées de 1 à 6.

NE JAMAIS CHANGER DE PAS LE MOTEUR EN MARCHE

Le levier rep.13 permet de débrayer la vis-mère (position filetage ou chariotage)

Le levier rep.11 permet l'inversion de rotation de la vis-mère et de la barre de chariotage.

Sur le côté gauche, se trouve un bouchon bakélite permettant le graissage de la lyre et l'accès à la goupille de sécurité.

Le démontage de ce bouchon laisse apparaître une rondelle de grande dimension derrière laquelle se trouve la goupille de sécurité en laiton section 4 x 4.

## Trainard

Le trainard peut être déplacé par son volant muni d'un tambour gradué au 1/10ème.

Le chariot transversal et le chariot porte-outils peuvent être manoeuvrés respectivement par leurs volants munis, chacun, d'un tambour gradué au 1/100ème.

Les avances automatiques du trainard et du chariot transversal sont commandées par le levier rep.3, embrayage du mouvement longitudinal : vers le bas - embrayage du mouvement transversal : vers le haut - et débrayage manuel uniquement par le levier rep.7.

Sur le côté gauche du trainard, une butée rep.1 permet le déclenchement des filetages et des avances longitudinales. De plus, un limiteur d'effort rep.2 permet le déclenchement des filetages et des avances et évite toutes surcharges.

Pour les filetages, le levier rep.5 permet l'enclenchement, après sélection par le levier rep.6, de la retombée automatique dans le pas. Débrayage par levier rep.7 et butée rep.1.

Le levier rep.4 sert au blocage du trainard.

## Contre-pointe

Deux possibilités :

Un levier supérieur arrière permet l'embrayage ou le débrayage du cabestan.

Le fourreau de la contre-pointe peut ainsi être déplacé, soit par le cabestan pour des opérations de perçage et de taraudage, etc ... ou par le volant pour les autres opérations.

-000-

Nous vous souhaitons bonne utilisation de notre tour et nous vous rappelons que nos Services Techniques se tiennent à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires que vous pourriez souhaiter.

Fig. 1

LINZ PARALLELE

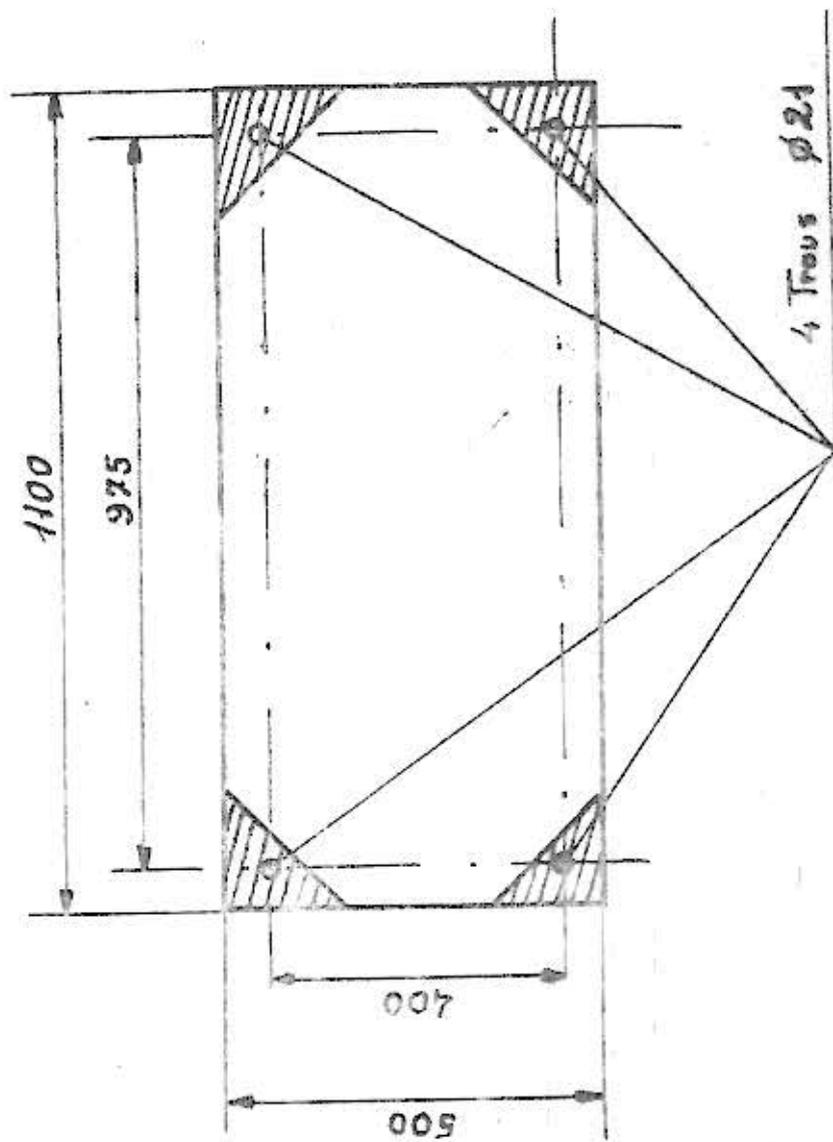


Fig. 2

# SCHEMA DE COUPLAGE

POUR MOTEUR TRIPHASE - 2 bobinages indépendants

2 VITESSES - 2 PLAQUES à 6 BORNES - Y Δ

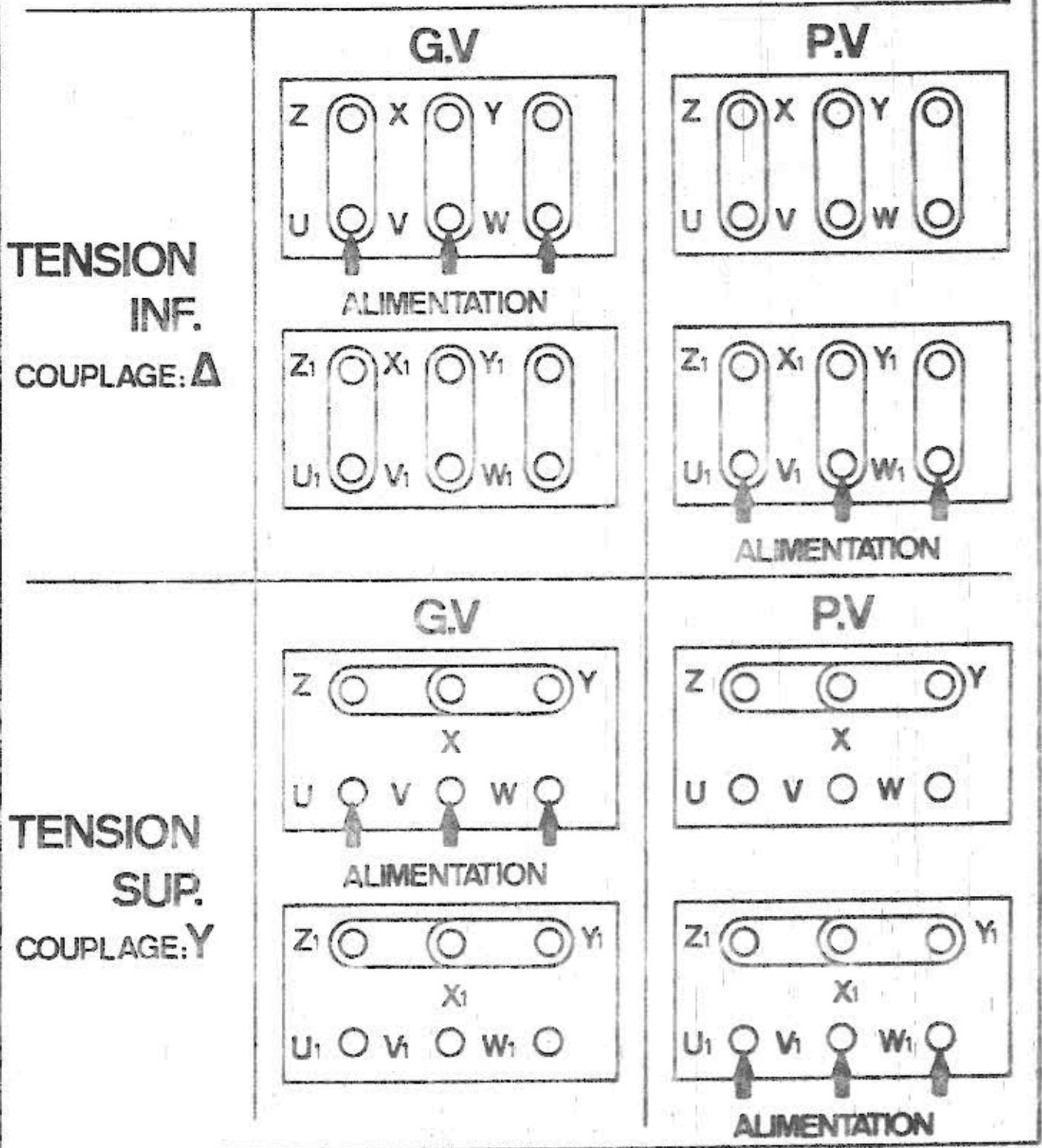
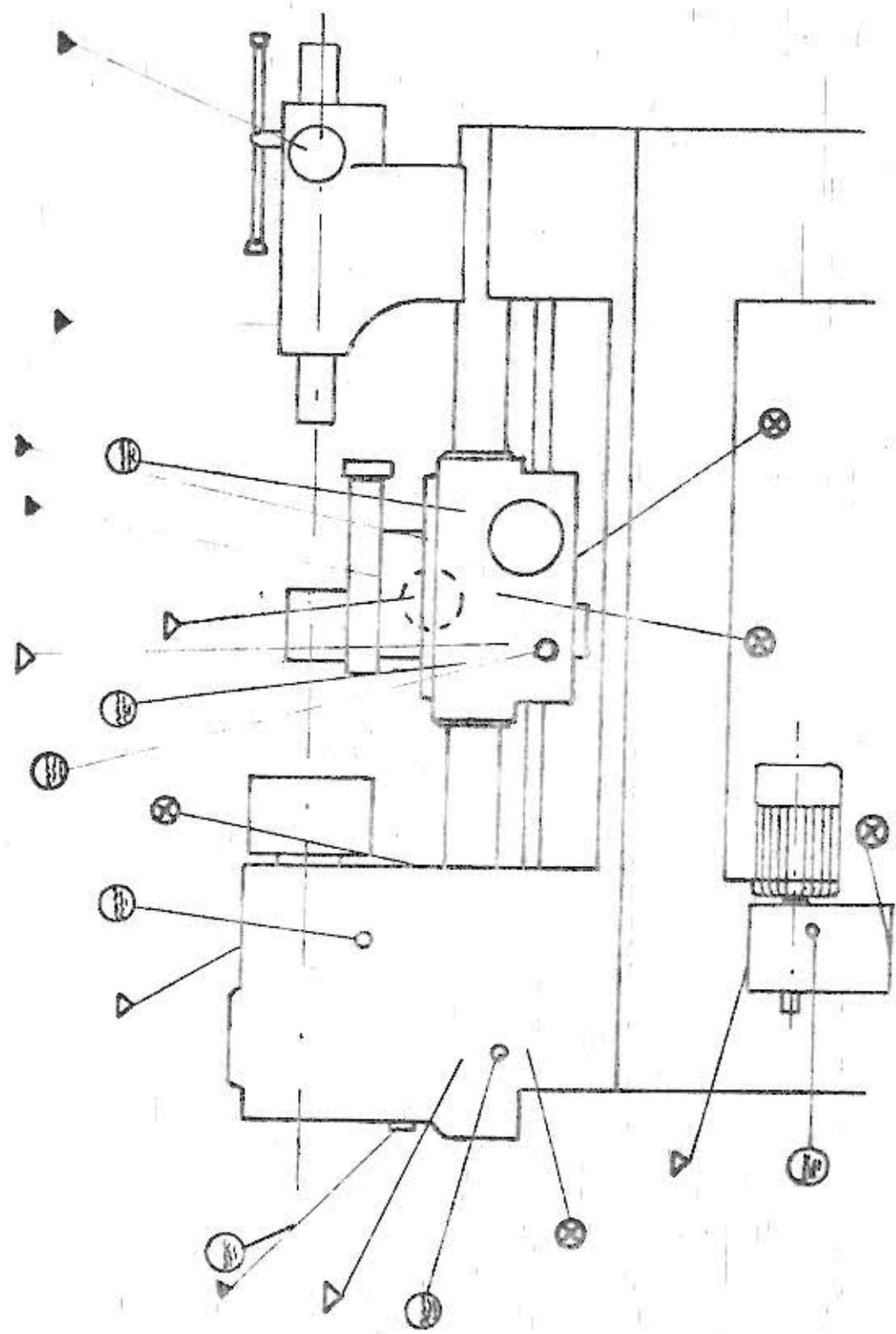


Fig. 5



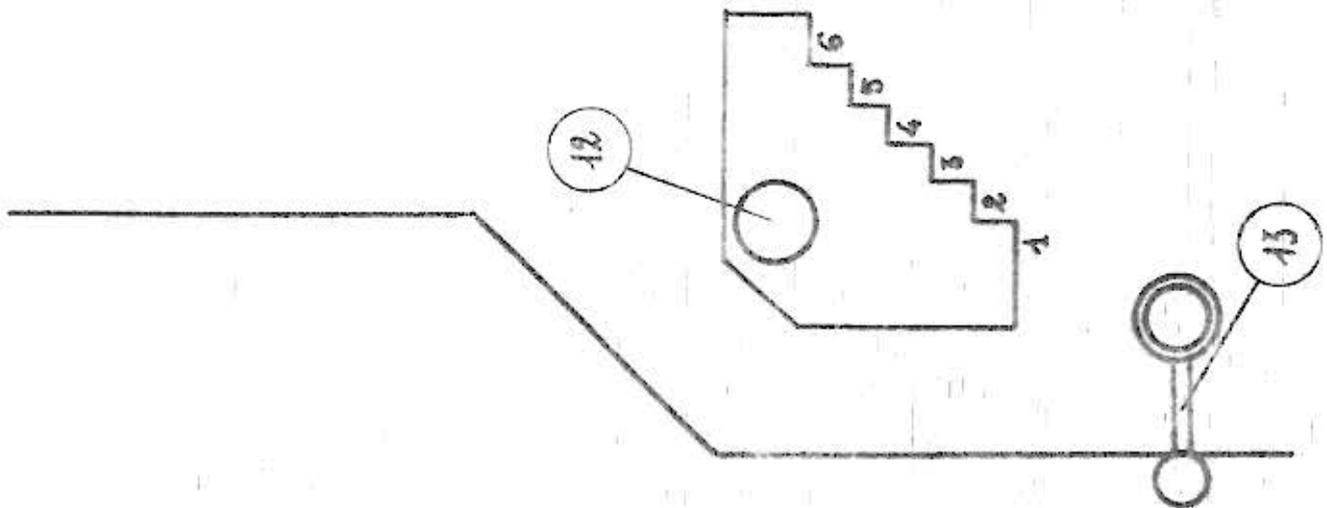
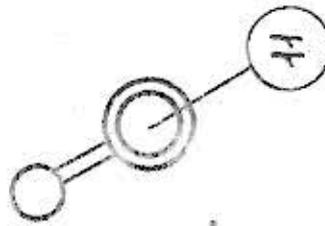
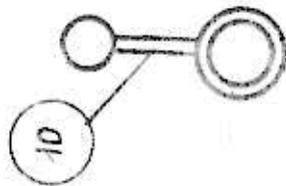
- Niveau à contrôler chaque semaine
- ▽ Remplissage
- ▽ Graissage journalier
- Vidange après les 100<sup>000</sup> heures et toutes les 1000 heures

Fig. 6

	60	87
	120	175
	240	350
	480	700
	960	1400
	1920	2800

Fig. 7

	1	2	3	4	5	6
∖	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7 <sub>A</sub>	0,8 <sub>B</sub>
∥	0,75	1	1,25 <sub>C</sub>	1,50	1,75 <sub>A</sub>	2
/	1,50	2	2,50 <sub>C</sub>	3	3,5 <sub>A</sub>	4 <sub>B</sub>



Les références des lettres se trouvant dans les cadres des pas indiqués correspondent à la position du levier rep. 6 pour la retombée automatique dans le pas.

Pour les pas sans indication, mettre le levier rep. 6 au point neutre.