

f) Drahtseil auflegen.

Das auflegen eines neuen Drahtseiles auf die Seilwinde erfolgt durch herausdrehen der Schraube (16). Man führt nun das Drahtseil (14) in die Seileinlauföffnung der Seilwinde und durch den dafür vorgesehenen Schlitz in der Seiltrommel so weit, daß das Ende des Drahtseiles (15) mit dem Außendurchmesser der Seiltrommel abschließt. Anschließend dreht man die Schraube (16) wieder herein und klemmt damit das Drahtseil fest.

MAINTENANCE OF THE RECOVERY WINCH:

a) Oil change.

When supplied, the winch is filled with oil, but we suggest to check oil level before starting operation by removing the level plug (2). A filler plug (1) with a small hole for the ventilation of the gear housing is provided for filling oil. We recommend to carry out the first oil change after 20 operating hours, further oil changes after each 50 operating hours. It is very important to use oil of high viscosity and we have released the well known gear oil S.A.E. 140 for this purpose. The use of low viscosity oils is liable to damage parts of the worm drive, as the pressures created can destroy the oil film on the contact of the worm drive teeth. Unscrew drain plug (3) to drain oil.

b) Lubricate with grease.

A grease gun should be used to lubricate the winch via the grease nipple (4) every 50 operating hours. Quantity of grease required approximately 1 ccm.

c) Lubricate with oil.

The eccentric cam of the brake lever (5) the thread of the friction brake, (6) and the sliding P.T.O. extension (7) should be lubricated as necessary with a few drops of engine oil.

d) Friction brake.

Insufficient friction brake efficiency on the cable drum indicates a worn friction brake pad (8) which should then be renewed. Turn the brake control knob anticlockwise, until it can be removed from the housing. The worn brake pad can now be removed from the bore, a new friction pad inserted and the brake reassembled.

e) Band brake.

Insufficient brake efficiency of the band brake can be rectified by readjusting the band brake. The adjusting nut (11) should be turned in a clockwise direction, until the brake band (12) contacts the brake disc (13) however it must still be possible to turn the brake disc easily to the right in the direction of arrow (a), while the brake lever is in the horizontal position. Loosen nut (10) and cam (9) simultaneously and turn also in a clockwise direction, until a gap of 1 mm can be measured beneath the profile washer of the brake lever. The brake band (12) must be replaced, if the wear can no longer be taken up by adjustment.

f) Fitting new cable.

The screw (16) must be removed to insert a new cable into the winch. The cable (14) should be pushed through the cable winding mouth of the winch and then guided through the slot provided in the cable drum, until the cable end (15) lies flush with the outer diameter of the cable drum. Refit screw (16) and retighten, this will clamp the cable securely in its position.

MANTENIMIENTO DEL CABRESTANTE:

a) Cambio de aceite.

El cabrestante se suministra con carga de aceite, pero antes de la puesta en servicio se debe comprobar el nivel del mismo extrayendo el tornillo de control (2). El aceite para el mecanismo de transmisión se introduce a través del orificio tapado por tornillo (1) el cual tiene un pequeño orificio para la desaireación de la carcasa de la transmisión. Recomendamos se efectúe el primer cambio de aceite transcurrir las primeras 20 horas de servicio del cabrestante. Los cambios de aceite sucesivos se efectúan cada 50 horas de servicio. Hay que tener en cuenta que el aceite a emplear debe tener una viscosidad elevada, por lo cual proponemos el empleo del conocido aceite para mecanismo de transmisión S.A.E. 140. Con aceite menos viscoso existe el peligro de que no permanezca película en los flancos de los dientes de los engranajes, produciéndose por ello desperfectos en dichas piezas del mecanismo. El aceite sale al quitarse de descarga, (3)

b) Engrase.

El engrase se efectúa a través del engrasador (4), por medio de una prensa de engrase, debiéndose tener en cuenta que se debe introducir, por lo menos cada 50 horas de servicio, una pequeña cantidad de grasa de 1 ccm aproximadamente.

c) Lubricación con aceite.

Quando sea necesario se deben poner algunas gotas de aceite de máquinas sobre la excéntrica de la palanca de freno (5) sobre la rosca del freno de rozamiento (6) y sobre la corredera del eje de toma de fuerza (7).

d) Freno de rozamiento.

Un caso que el freno de rozamiento no frenase suficientemente el tambor del cable, sería debido a encontrarse desgastado el bulón de freno (8), teniendo que ser sustituido por otro nuevo. El mando del freno se gira a la izquierda hasta que se pueda extraer de la carcasa del cabrestante, sacando o continuacion del taladro el bulón desgastado y sustituyéndole por uno nuevo. Después se atornilla de nuevo el mando del freno.

e) Freno de cinta.

En caso de que haya disminuido el efecto de frenado el freno de cinta, deberá ajustarse de nuevo el mismo. Este ajuste se efectúa por el giro hacia la derecha de la tuerca (11), hasta que la cinta de freno (12) se apoye de tal modo sobre la polea de freno (13) con la palanca de mando en posición horizontal, que se pueda girar todavía ligeramente hacia la derecha a mano, en el sentido (a) de la flecha dicha polea. Al mismo tiempo se sueltan la tuerca (10) y la pieza (9), girando también los mismos hacia la derecha, de modo que quede una holgura de 1 mm debajo de la excéntrica de la palanca de mando de freno, encontrándose dicha palanca en posición vertical. Si la cinta de freno (12) se ha desgastado en un grado tal que ya no se puede ajustar más, se deberá sustituir por otra cinta nueva.