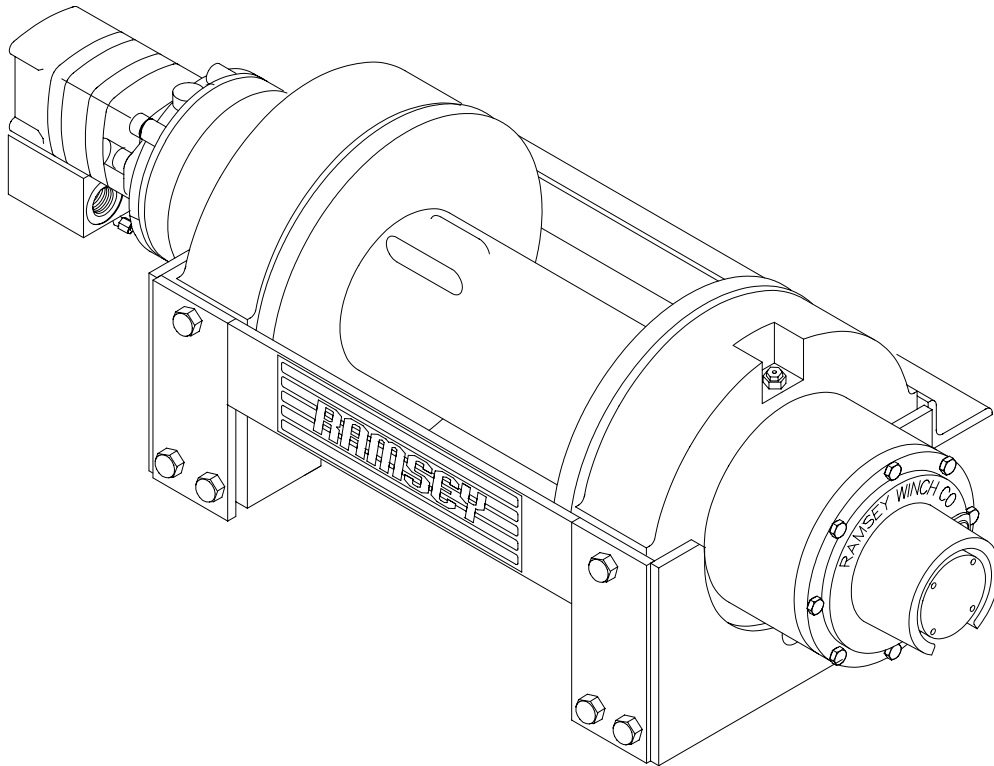




OPERATING, SERVICE AND MAINTENANCE MANUAL

English.....	1
Français.....	15
Deutsch.....	29
Espanol.....	43



MODEL RPH-25,000 INDUSTRIAL PLANETARY WINCH



CAUTION: READ AND UNDERSTAND THIS MANUAL BEFORE INSTALLATION AND OPERATION OF WINCH. SEE WARNINGS!

RAMSEY WINCH COMPANY
PO Box 581510 Tulsa, Oklahoma 74158-1510
Telephone: (918) 438-2760 FAX: (918) 438-6688
Visit us at <http://www.ramsey.com>

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	3
WARRANTY INFORMATION	3
SPECIFICATIONS.....	3
WARNINGS.....	3
WINCH FRAME MOUNTING	3
CABLE INSTALLATION.....	4
CLUTCH OPERATION	4
WINCH OPERATION	4
MAINTENANCE	4
HYDRAULIC SYSTEM REQUIREMENTS.....	5
PERFORMANCE CHARTS	5
TROUBLE SHOOTING GUIDE	6
MOUNTING CONFIGURATIONS	6
INSTRUCTIONS FOR OVERHAUL.....	7-11
DIMENSIONAL DRAWING	12
PARTS LIST AND PART DRAWING.....	13-14

LIMITED WARRANTY

RAMSEY WINCH warrants each new RAMSEY WINCH to be free from defects in material and workmanship for a period of one (1) year from date of purchase.

The obligation under this warranty, statutory or otherwise, is limited to the replacement or repair at the Manufacturer's factory, or at a point designated by the Manufacturer, of such part that shall appear to the Manufacturer, upon inspection of such part, to have been defective in material or workmanship.

This warranty does not obligate RAMSEY WINCH to bear the cost of labor or transportation charges in connection with the replacement or repair of defective parts, nor shall it apply to a product upon which repair or alterations have been made, unless authorized by Manufacturer, or for equipment misused, neglected or which has not been installed correctly.

RAMSEY WINCH shall in no event be liable for special or consequential damages. RAMSEY WINCH makes no warranty in respect to accessories such as being subject to the warranties of their respective manufacturers.

RAMSEY WINCH, whose policy is one of continuous improvement, reserves the right to improve its products through changes in design or materials as it may deem desirable without being obligated to incorporate such changes in products of prior manufacture.

If field service at the request of the Buyer is rendered and the fault is found not to be with RAMSEY WINCH's product, the Buyer shall pay the time and expense to the field representative. Bills for service, labor or other expenses that have been incurred by the Buyer without approval or authorization by RAMSEY WINCH will not be accepted.

See warranty card for details.

RAMSEY HYDRAULIC PLANETARY WINCH MODEL RPH 25,000

PLEASE READ THIS MANUAL CAREFULLY

This manual contains useful ideas in obtaining the most efficient operation from your Ramsey Winch, and safety procedures one needs to know before operating a Ramsey Winch. Do not operate this winch until you have carefully read and understand the "WARNINGS" and "OPERATION" sections of this manual.

WARRANTY INFORMATION

Ramsey Winches are designed and built to exacting specifications. Great care and skill go into every winch we make. If the need should arise, warranty procedure is outlined on the back of your self-addressed postage paid warranty card. Please read and fill out the enclosed warranty card and send it to Ramsey Winch Company. If you have any problems with our winch, please follow instructions for prompt service on all warranty claims. Refer to back page for limited warranty.

SPECIFICATIONS*

Rated Line Pull (lbs.)						25,000
(Kg.)						11,340
Gear Reduction						25.53:1
Weight (without cable)						380 lb. (172,0 Kg)
LAYER OF CABLE		1	2	3	4	5
*Rated line pull per layer	lbs.	25,000	20,800	17,900	15,600	13,900
	Kg.	11,340	9,430	8,110	7,070	6,300
Cable Capacity per Layer	ft.	35	75	125	185	245
	m	10	22	38	56	74
* Line Speed (at 15 GPM)	FPM	27	31	36	41	46
	MPM	8,3	9,5	11,1	11,8	14,0
* These specifications are based on recommended .56" (14 mm) wire rope and a 8.0 cu.in./Rev. motor.						

NOTE: The rated line pulls shown are for the winch only. Consult the wire rope manufacturer for wire rope ratings.

WARNINGS:

- CLUTCH MUST BE TOTALLY ENGAGED BEFORE STARTING THE WINCHING OPERATION.**
- DO NOT START WINCH MOTOR BEFORE ENGAGING CLUTCH.**
- DO NOT DISENGAGE CLUTCH UNDER LOAD.**
- STAY OUT FROM UNDER AND AWAY FROM RAISED LOADS.**
- STAND CLEAR OF CABLE WHILE PULLING. DO NOT TRY TO GUIDE CABLE.**
- DO NOT EXCEED MAXIMUM LINE PULL RATINGS SHOWN IN TABLE.**
- DO NOT USE WINCH TO LIFT, SUPPORT, OR OTHERWISE TRANSPORT PEOPLE.**
- A MINIMUM OF 5 WRAPS OF CABLE AROUND THE DRUM BARREL IS NECESSARY TO HOLD THE LOAD.**
- CABLE ANCHOR IS NOT DESIGNED TO HOLD LOAD.**

WINCH FRAME MOUNTING

Use (8) 1/2" diameter grade 5 or better bolts to attach mounting frame to the wrecker.

CABLE INSTALLATION

The RPH-25000 winch has two tapered pockets cast into the drum. One pocket is for installations with the wire rope wound over the drum. The other pocket is for an underwound wire rope. When properly used, the wedge pocket design is one of the most secure anchoring methods available.

1. Unwind cable by rolling it out along the ground to prevent kinking. Securely wrap end of wire rope, opposite hook, with plastic or similar tape to prevent fraying.
2. Slide the wire rope through narrow end of pocket against the drum flange and wrap the wire rope around the anchor "puck" and pull the wire rope and anchor back into the wide end of the pocket. Use a soft hammer to drive the back side of the wire rope, firmly seating the wire rope and anchor, into the pocket.
3. Carefully run the winch in the "reel-in" direction. Keeping tension on end of cable, spool all the cable onto the cable drum, taking care to form neatly wrapped layers.

The wire rope can easily be removed from the drum by driving the anchor out the wide end of the pocket.

CLUTCH OPERATION

To engage clutch:

1. Move the clutch control valve to the "clutch engaged" position.
2. Anytime the temperature is below freezing, run the motor in the "cable out" direction only until the drum starts to turn. In extreme cold temperatures (below 0^o F/-18^o C), pull out on the cable by hand only until the drum starts to turn.
3. Wait at least 3 seconds for the clutch to fully engage, after which the winch is ready to winch in the cable.

WARNING: Do not attempt to engage the clutch by first running the winch motor and then moving the clutch control valve to the "clutch-engaged" position while the motor is running. Do not start picking up the load at the same time the clutch is being engaged.

To disengage clutch:

1. Run the winch in the "cable out" direction until the load is off the cable.
2. Move the clutch control valve to the "clutch-disengaged" position.

The cable may now be pulled off by hand.

WINCH OPERATION

The best way to get acquainted with how your winch operates is to make test runs before you use it. Plan your test in advance. Remember, you hear your winch, as well as see it operate; learn to recognize the sounds of a light steady pull, a heavy pull, and sounds caused by load jerking or shifting. Gain confidence in operating your winch and its use will become second nature with you.

The uneven spooling of cable, while pulling a load, is not a problem, unless there is a cable pileup on one end of drum. If this happens reverse the winch to relieve the load and move your anchor point further to the center of the vehicle. After the job is done you can unspool and rewind for a neat lay of the cable.

MAINTENANCE

Adhering to the following maintenance schedule will keep your winch in top condition and performing as it should with a minimum of repair.

A. WEEKLY

1. Check the oil level and maintain it to the oil level plug. If oil is leaking out, determine location and repair.
2. Check the pressure relief plug in top of the gear housing. Be sure that it is not plugged. Lubricate cable with light oil.

B. MONTHLY

1. Check the winch mounting bolts. If any are missing, replace them and securely tighten any that are loose. Use grade 5 or better bolts.
2. Inspect the cable. If the cable has become frayed with broken strands, replace immediately.

C. ANNUALLY

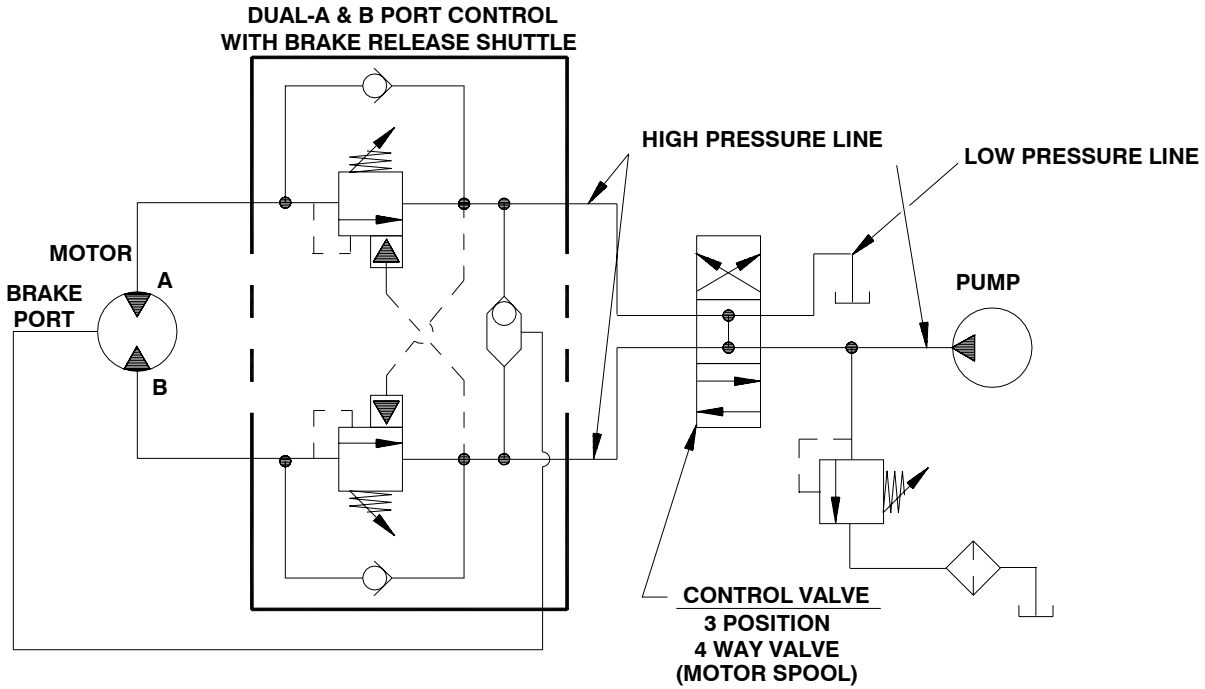
1. Drain the oil from the winch annually or more often if winch is used frequently.
2. Fill the winch to the oil level plug with clean kerosene. Run the winch a few seconds with no load in the reel in direction. Drain the kerosene from the winch.
3. Refill the winch to the oil level plug with all purpose SAE 80W-140 gear oil.
4. Inspect frame and surrounding structure for cracks or deformation.

HYDRAULIC SYSTEM REQUIREMENTS

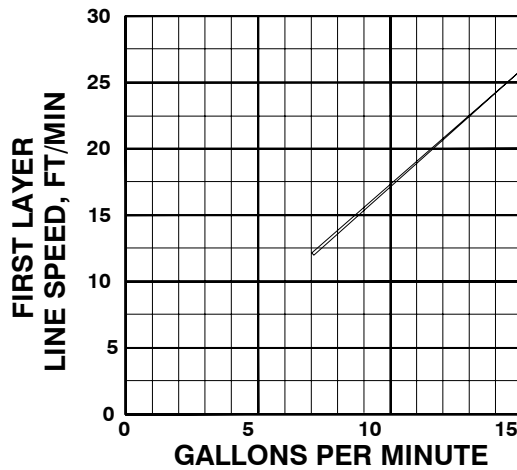
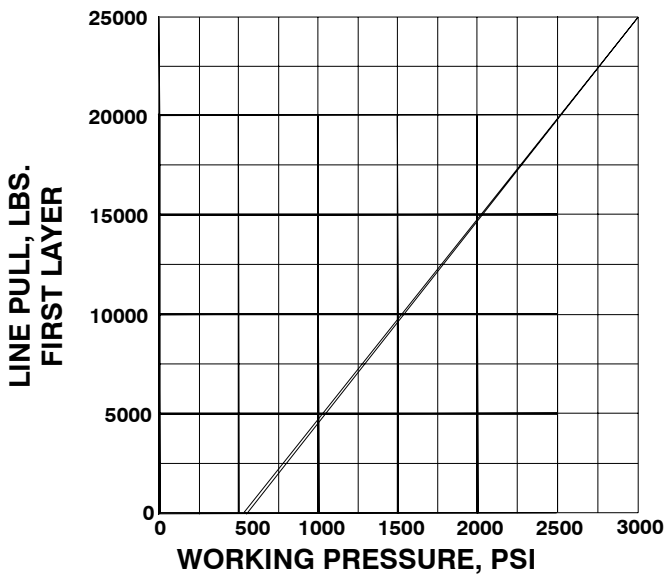
Refer to the performance charts, below, to properly match your hydraulic system to RPH-25000 winch performance. The charts consist of:

- (1) Line pull (lb.) first layer vs. working pressure (PSI) and
- (2) Line speed, first layer (FPM) vs. gallons per minute (GPM).

TYPICAL LAYOUT



PERFORMANCE CHARTS

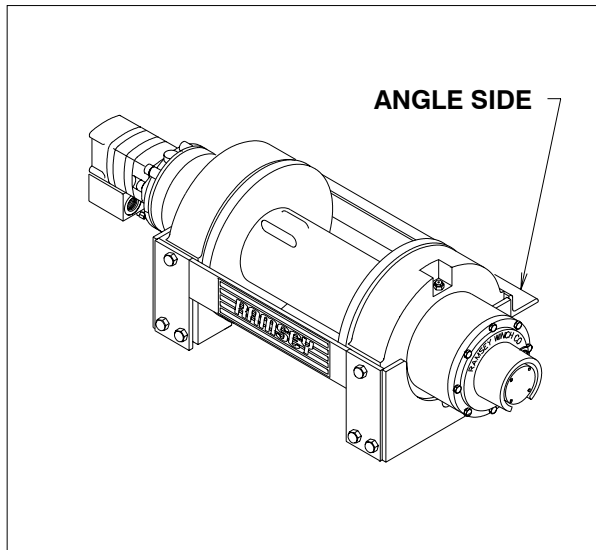


BASED ON 8.0 CU. IN/REV. MOTOR

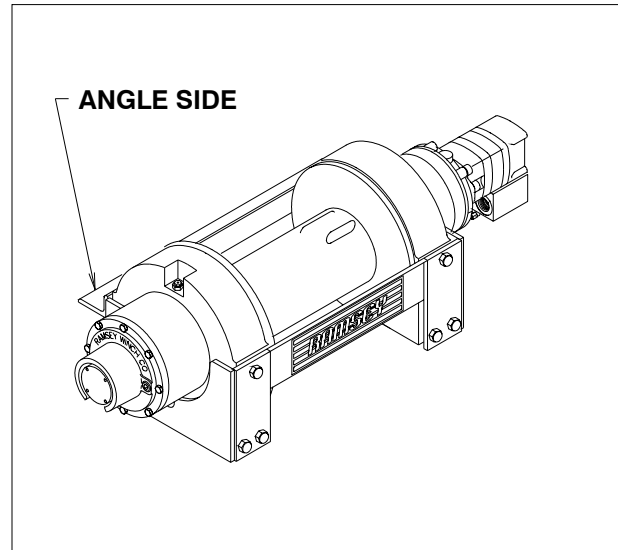
TROUBLE SHOOTING GUIDE

CONDITIONS	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
OIL LEAKS FROM WINCH	1. Seals damaged or worn.	1. Replace seal.
	2. Too much oil.	2. Drain excess oil. Refer to OPERATION.
	3. Damaged gaskets.	3. Replace gaskets.
WINCH RUNS TOO SLOW	1. Low flow rate	1. Check flow rate. Refer to Hydraulic Systems requirements, page 5
	2. Hydraulic motor worn out.	2. Replace motor.
CABLE DRUM WILL NOT FREESPOOL	1. Clutch not disengaged	1. Check air pressure to clutch cylinder 90 PSI minimum required-Refer to page 12.
BRAKE WILL NOT RELEASE	1. Air in hydraulic system	1. Bleed air from brake. Refer to page 11.

WINCH MOUNTING CONFIGURATIONS



**R. H. MOUNTING
CONFIGURATION**

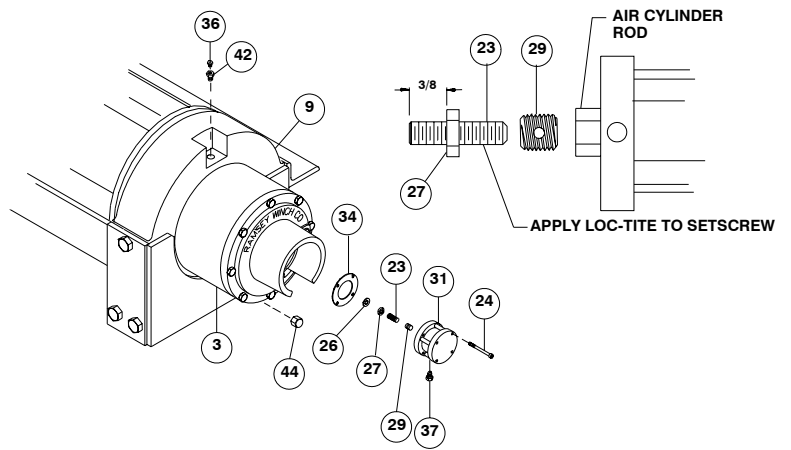


**L. H. MOUNTING
CONFIGURATION**

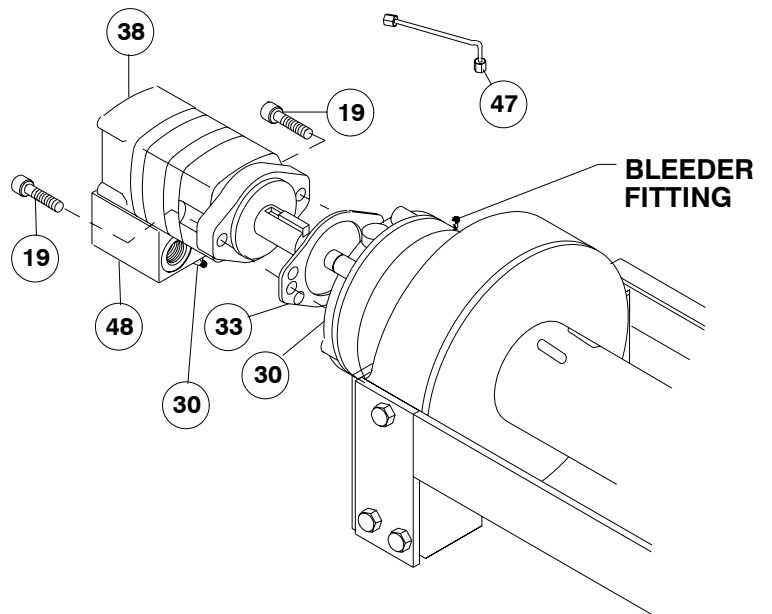
INSTRUCTIONS FOR OVERHAUL

1. Drain oil from gear housing #9 by removing pipe cap #43 from pipe nipple in end bearing. Remove reducer #41 and relief fitting #35. If new air cylinder is required, remove air cylinder #30 from cover by removing (4) capscrews #23.

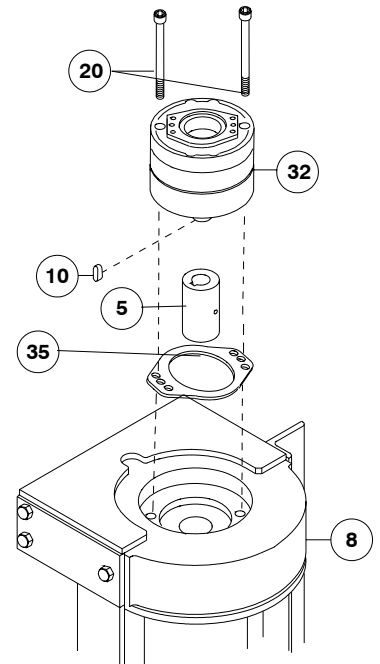
Remove washer #25, nut #26, setscrew #22, and insert #28 from end of air cylinder rod. Apply Loc-tite to threads of nut #26 and thread onto setscrew #22 to 3/8" from drive end, as shown below. Apply Loc-tite to threads of setscrew and thread insert #28 over end of setscrew and against nut. Use setscrew and nut to thread insert #28 into end of air cylinder rod. Tighten nut against cylinder rod, keeping 3/8" distance from drive end of setscrew to nut. If breather vent is damaged, remove and replace.



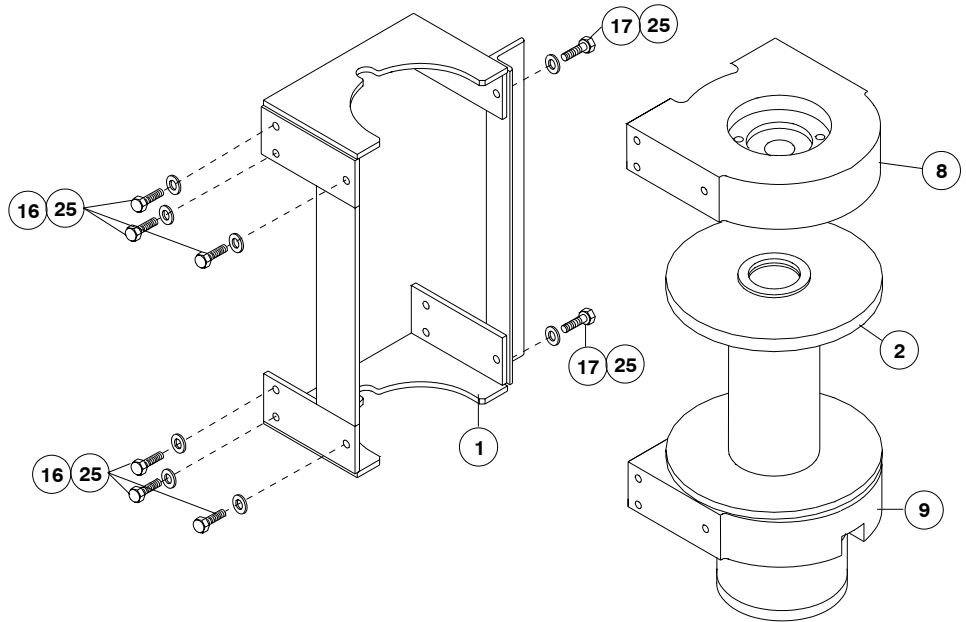
2. Disconnect tube #46 from elbows #29, as shown. Remove motor #37 and gasket #32 by removing (2) capscrews #20. Remove valve #47, if needed, from motor by loosening (3) capscrews #19, as shown on page 13.



3. Remove brake assembly (item #31) by removing (2) mounting screws (item #21) attaching brake to end bearing (item #8). Remove coupling (item #5) and gasket (item #34) from end bearing. Take note of mounting configuration for proper mounting of parts during re-assembly.



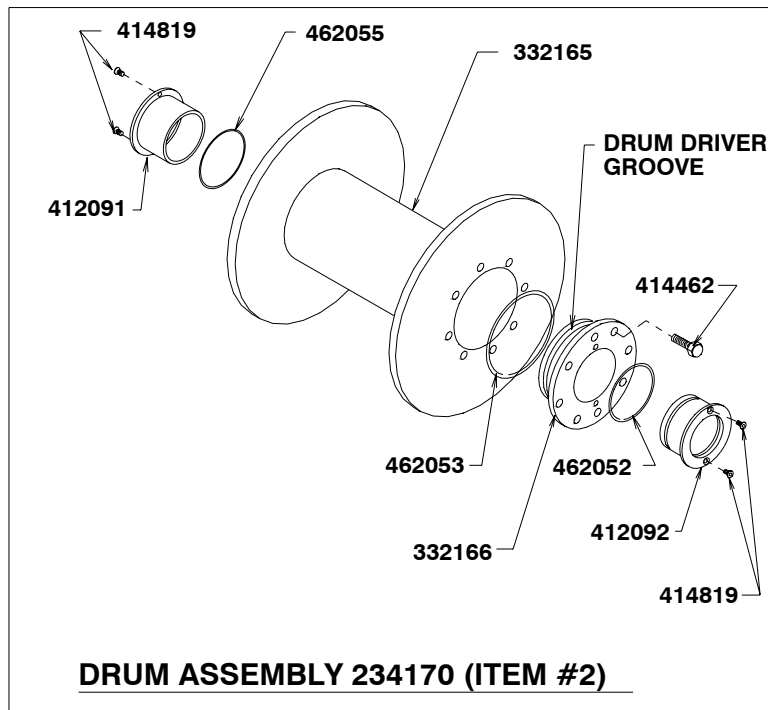
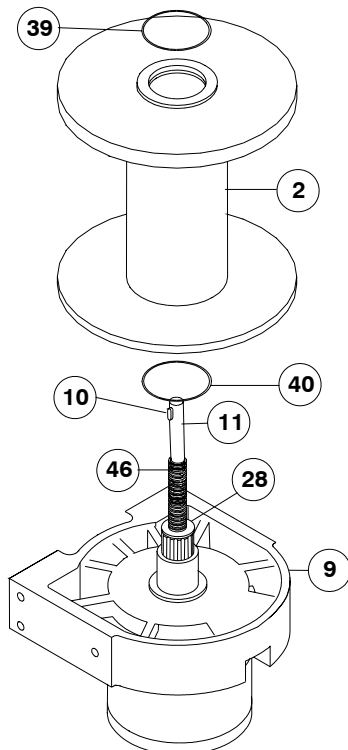
4. Remove winch from upright mounting frame (item #1) by removing (4) capscrews and lockwashers. Pull motor end bearing (item #8) from drum assembly (item #2).



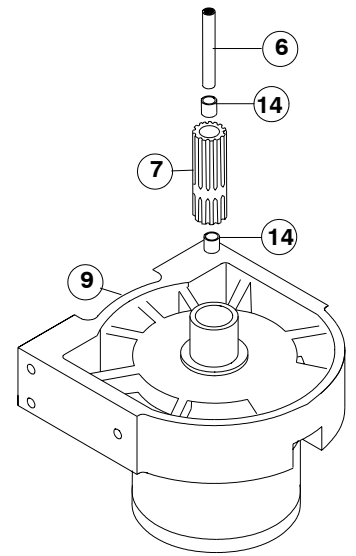
5. Pull drum assembly (item #2) upward from end bearing (item #9). Remove quad-rings (item #39 & #38) from grooves in drum bushings. Remove input shaft (item #11), clutch spring (item #45) and washer (item #27) from end bearing (item #9). Examine splined ends of input shaft for signs of wear, replace if damaged.

Examine drum assembly (item #2) for signs of wear. If splines inside of drum driver (332166) are damaged, drum driver must be replaced. Remove drum driver by unscrewing (8) capscrews (414462). Place well-oiled o-ring (462053) into drum driver groove and attach driver to drum (332165) using (8) capscrews (414462). Torque capscrews to 55 ft. lbs. each, in criss-cross pattern.

Press old bushings from drum and drum driver. Remove o-rings (462055 & 462052) from grooves in drum and drum driver-bushing (412092). Place well-oiled o-rings (462055 & 462052) into grooves in drum and outer diameter of drum driver bushing (412092). Press new bushing (412091) into end of drum opposite drum driver and press bushing (412092) into drum driver until flange of bushings are flush against drum and driver. Secure bushings to drum and drum driver using (2) capscrews (414819).

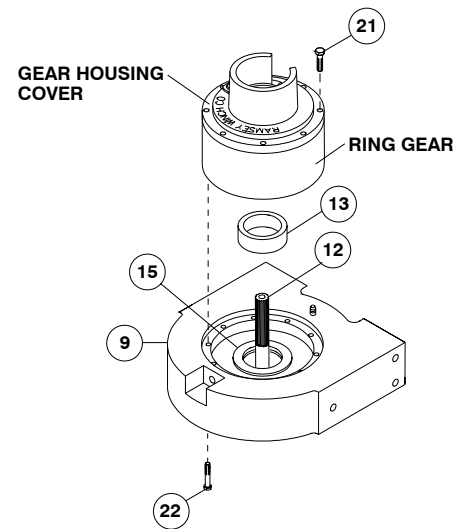


- Remove output coupling (item #7) and coupling shaft (item #6) from end bearing (item #9). Examine bearings (item #13), pressed in output coupling (item #7), for signs of wear. Replace bearings, if necessary, by pressing old bearings from coupling and press new bearings (item #13) into each end of output coupling (item #7). Place coupling shaft (item #6) into bearings (item #13).



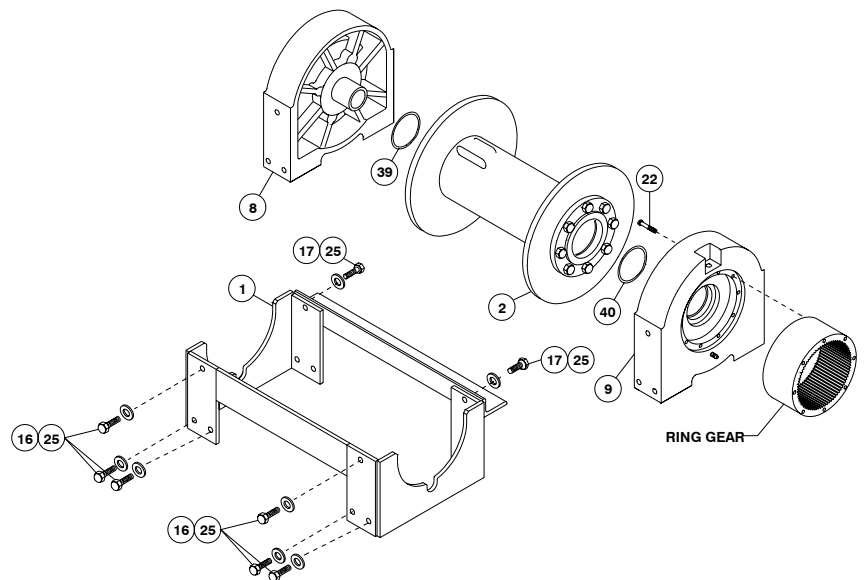
- Remove (8) capscrews (item #15) to pull gear-housing cover from ring gear. Remove input thrust washer, sun gear, carrier assemblies, and spacer (item #13) from inside of ring gear. Examine splines of ring gear and if necessary, remove ring gear from end bearing (item #9) by removing (12) capscrews (item #16). Examine bushing (item #14) for signs of wear. Replace bushing, if necessary, by pressing old bushing from housing and pressing new bushing into place.

Apply RTV sealing compound to ring gear-mounting surface of end bearing (item #9). Place ring gear onto end bearing, aligning holes in ring gear with holes and gear housing end bearing. Secure ring gear to end bearing using (12) capscrews (item #16). Torque to 40 ft-lbs, each in a criss-cross pattern. Examine shifter shaft (item #12) for signs of wear, replace if necessary.



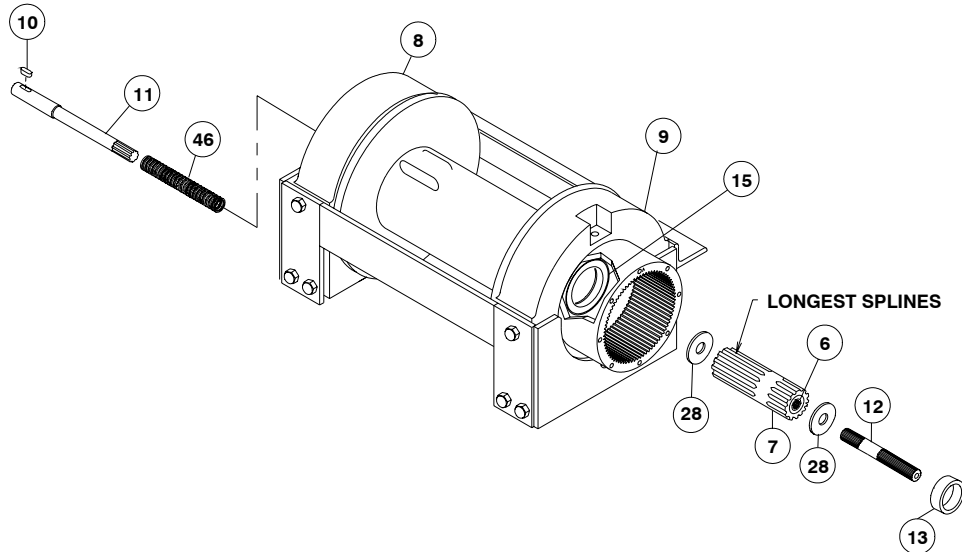
- NOTE:** DETERMINE MOUNTING CONFIGURATION OF WINCH (R.H. or L.H. MOUNTED) BEFORE ATTACHING FRONT AND REAR FRAME ASSEMBLY TO WINCH, TO ASSURE PARTS ARE MOUNTED TO PROPER SIDE, REFER TO WINCH MOUNTING CONFIGURATIONS, PAGE 6.

Seat well-oiled quad-rings (item #38 & #39) into groove of bushing in each end of drum assembly (item #2), as shown. Carefully set drum assembly (item #2) down over motor end bearing (item #9). Lift gear-housing end bearing (item #9) and set into place on drum assembly. Install frame assembly (item #1) using capscrews and lockwashers shown below. Tighten (4) capscrews securely, check rotation of cable drum.

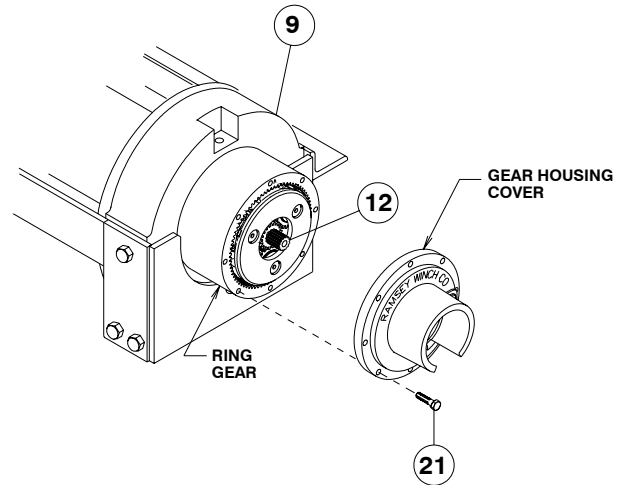


9. Liberally apply grease to shoulder of input shaft (item #11). Place spring (item #46) over longer splined end of shaft. Use grease to hold spring in place against shoulder of shaft.

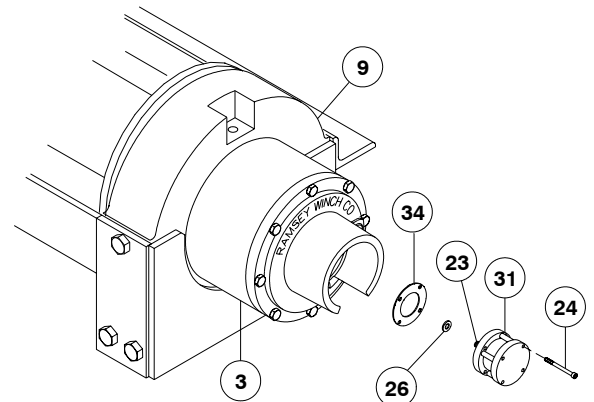
Place spring and shaft through motor end bearing (item #8) and drum until shaft extends through bushing (item #14) in end bearing (item #9). Place clutch washer (item #27) over splined end of shaft and against spring. Place end of output coupling assembly (item #7), with longest spline inward, through end bearing bushing (item #14) and mesh shaft coupling spline with splined end of shaft. Place short splined end of shifter shaft (item #12) through washer (item #27) and into shaft coupling (item #6), meshing splines of shifter shaft with splines in shaft coupling. Place spacer (item #13) over output coupling assembly (item #7).



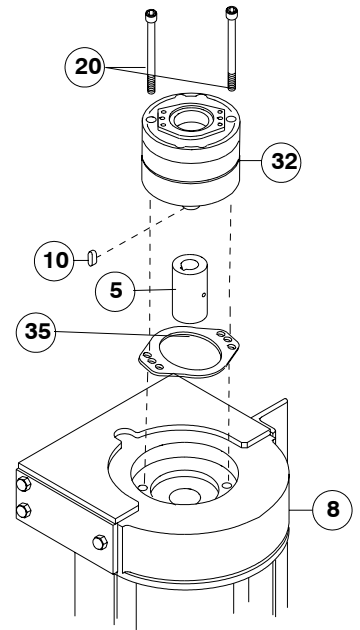
10. Place (2) gear carrier assemblies into ring gear meshing carrier gears with ring gear. Make sure that ring gear and carrier assemblies are securely against end bearing (item #9). Inspect cover o-ring for damage and replace if necessary. Attach cover to ring gear. Use (8) cap screws (item #15) to secure gearbox cover to gear housing end bearing. Torque cap screws to 18 ft-lbs. each, in criss-cross pattern.



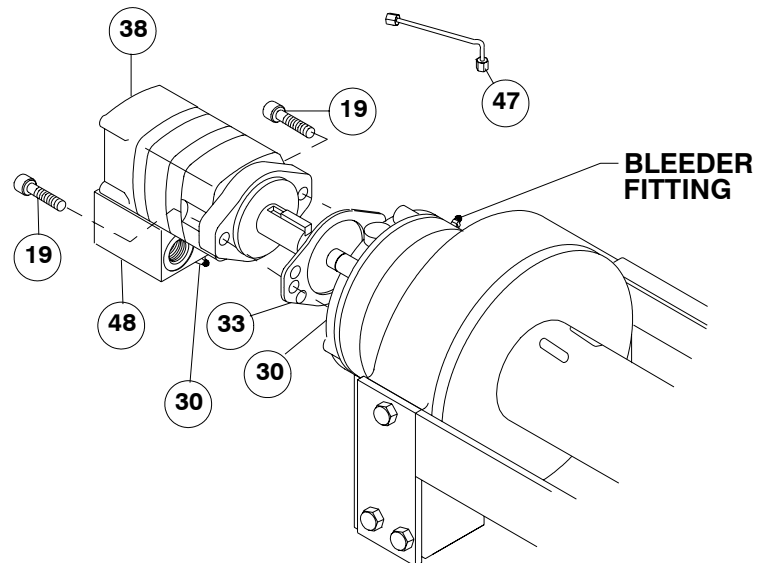
11. Pull rod from air cylinder as far as possible. Slide washer (item #25) over setscrew (item #22) and against nut attached to air cylinder rod. Place setscrew into hole of shifter shaft (item #12). Attach new air cylinder (item #30) and gasket (item #33) with sealer, to adapter using (4) cap screws (item #23). Apply Loc-tite PST thread sealer to threads of cap screws. Torque cap screws to 5 ft-lbs. each, in criss-cross pattern.



12. With pin (item #44) installed in coupling, slide coupling (item #5) over end of input shaft below. Slide coupling over end of shaft (item #12). Place gasket (Item #34) into position on motor mounting surface of end bearing (item #8). Insert brake shaft into coupling. Use (2) screws (item #21) to attach brake assembly to motor end bearing. Torque capscrews to 85 ft lbs each.



13. Attach motor (item #37) with well oiled gasket (item #32) to brake (item #31). Use (2) capscrews (item #20) and torque to 74 ft. lbs. each. Securely connect tube (item #46) to elbow (item #29), in valve (item #47), and brake (item #31).

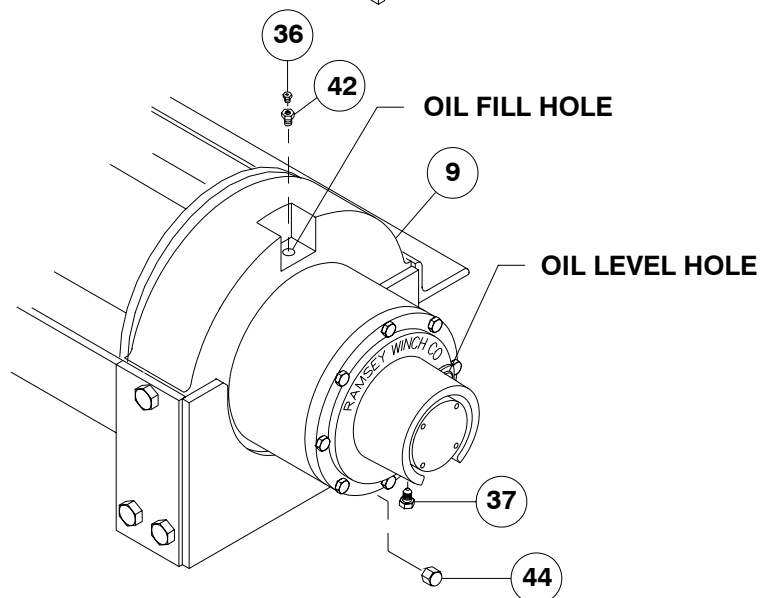


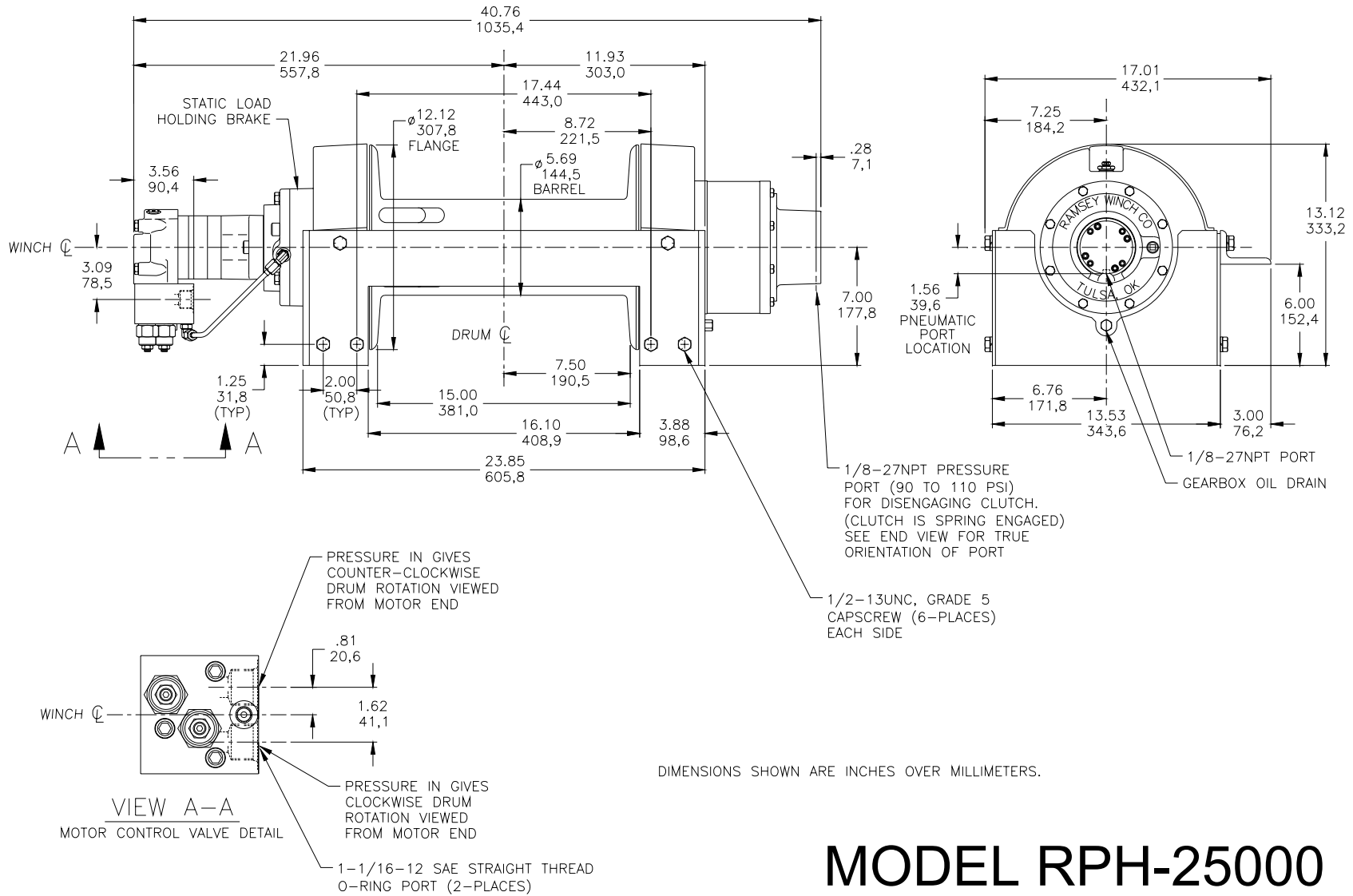
14. Apply Permatex to threads of pipe cap (item #43). Thread pipe cap onto pipe nipple in bottom of gear housing end bearing (item #9). Pour approx. 1.75 pints of SAE 80W-140 oil into end bearing. Check oil level by removing oil plug noted below. Insert relief fitting (item #35) and thread reducer (item #41) into end bearing at oil fill hole.

Install winch and connect pressure lines. Apply at least 230 PSI pressure to release brake and verify that brake releases, by observing that the winch drum rotates.

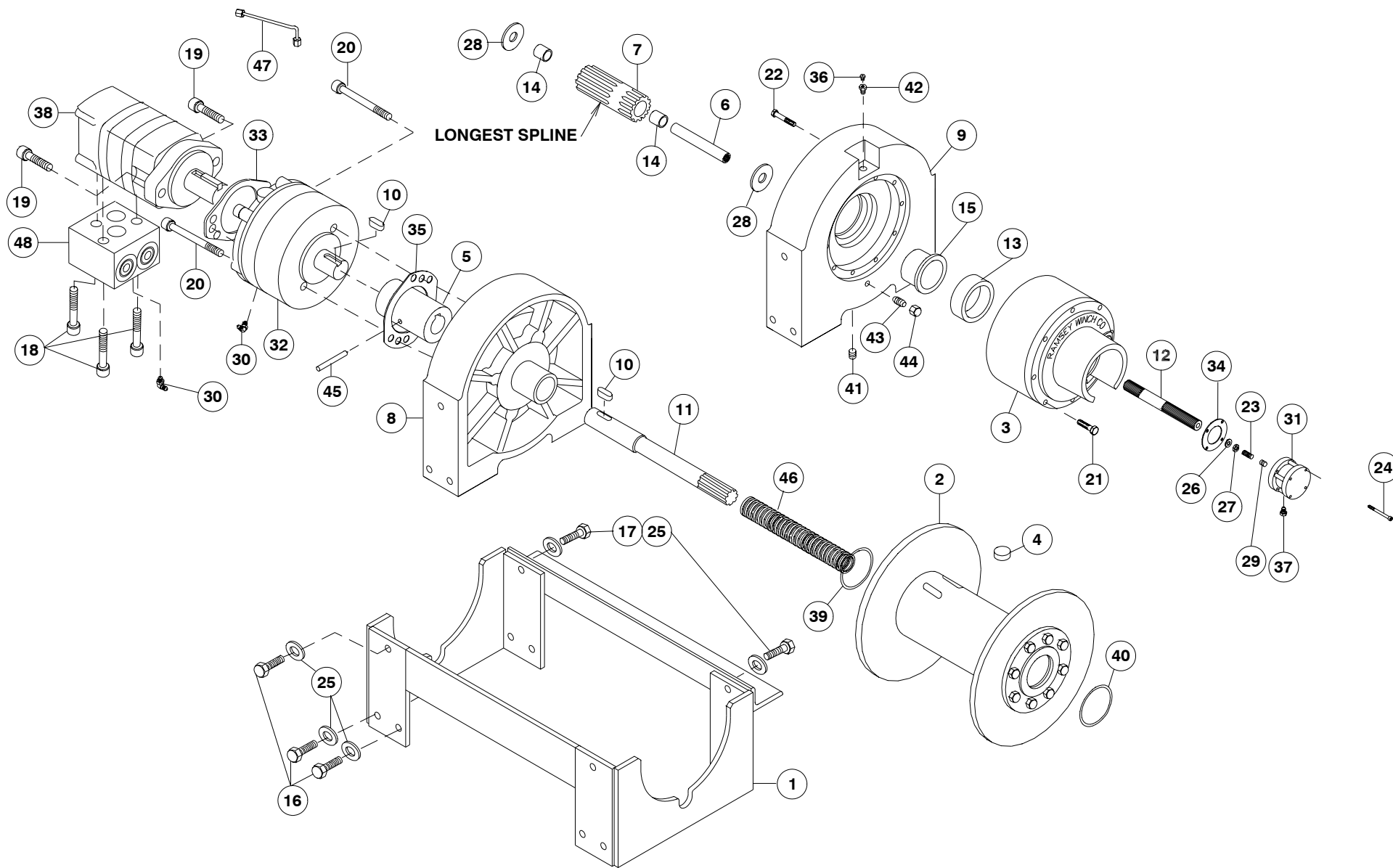
15. Check proper operation of clutch by applying air pressure to clutch air cylinder to disengage clutch. Verify that winch freespool. Re-engage clutch. A loud noise should be heard when clutch engages. Winch drum should not freespool.

16. Operate winch forward and reverse to verify that drum rotates.





MODEL RPH-25000



RPH-25000

PARTS LIST – RPH 25000

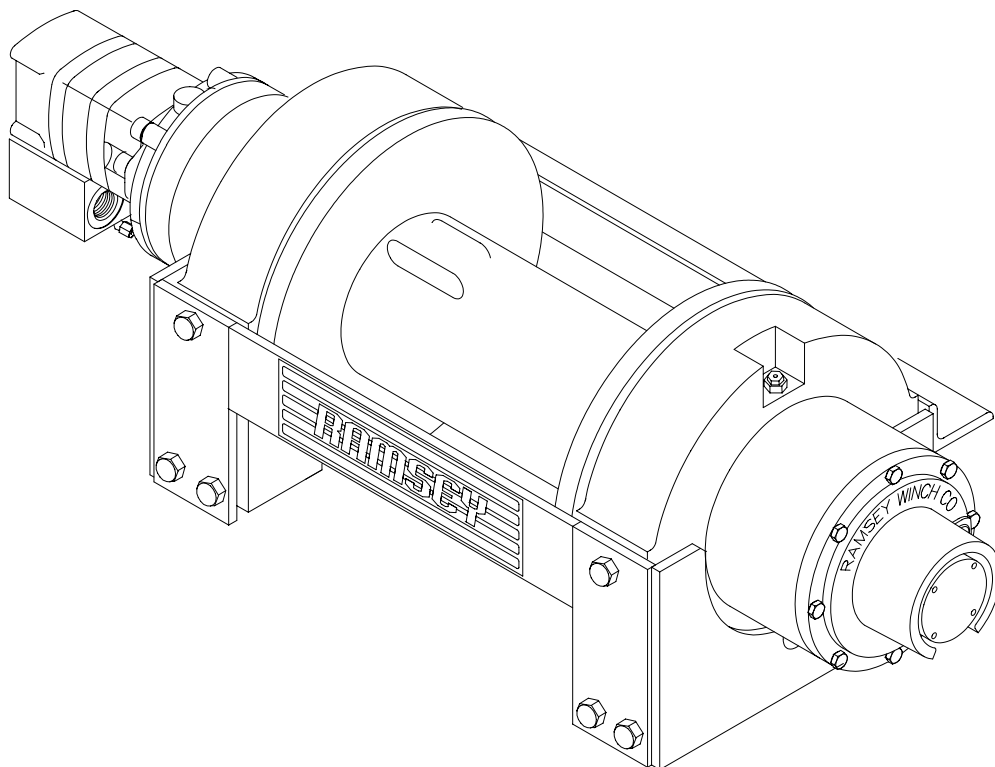
14

ITEM	QTY.	PART #	DESCRIPTION	ITEM	QTY.	PART NO.	DESCRIPTION
1	1	242157	ASSY-FRAME	25	12	418218	LOCKWASHER 1/2 MED SECT
2	1	234170	DRUM ASSEMBLY	26	1	418432	WASHER – THRUST
3	1	296504	GEAR BOX	27	1	418433	NUT – 5/16-24 NF X 3/16 THK LOCK
4	1	314010	CABLE ANCHOR	28	2	418462	WASHER – CLUTCH
5	1	324290	COUPLING – BRAKE	29	1	426045	INSERT
6	1	324294	COUPLING – SHAFT	30	2	432018	FITTING – HYD 7/16-20 90° ELBOW
7	1	324299	COUPLING – OUTPUT	31	1	433014	AIR CYLINDER
8	1	338294	END BEARING – MOTOR	32	1	438020	BRAKE
9	1	338315	END BEARING – GEAR	33	1	442215	GASKET – BRAKE & MOTOR END*
10	2	342194	KEY – RD END	34	1	442217	GASKET – AIR CYLINDER*
11	1	357496	SHAFT – INPUT	35	1	442224	GASKET – BRAKE OUTPUT FACE*
12	1	358073	SHIFTER SHAFT	36	1	456008	RELIEF FITTING
13	1	362269	SPACER	37	1	456038	BREATHER VENT
14	2	402119	BEARING	38	1	458081	MOTOR – HYDRAULIC
15	1	412090	BUSHING – THRUST	39	1	462012	QUAD. RING*
16	10	414561	CAPSCREW 1/2-13 NC X 1-1/4 LG HX HD GR 5	40	1	462050	QUAD. RING*
17	2	414551	CAPSCREW 1/2-13 NC X 1-1/2 LG HX HD GR 5	41	1	468017	PIPE PLUG
18	3	414935	CAPSCREW 3/8-16NC X 2-1/2 LG HX SOC HD	42	1	468024	REDUCER
19	2	414948	CAPSCREW 1/2-13NC X 1-1/4 LG SOC HD	43	1	468036	PIPE NIPPLE
20	2	414958	CAPSCREW 1/2-13NC X 4 LG SOC HD	44	1	468037	PIPE CAP
21	8	415152	BOLT – M8-1.25X30MM LG. HX HD GR 8.8 Z/P	45	1	470091	PIN
22	12	415207	BOLT – M10-1.25X60MM LG. HX HD GR 8.8 Z/P	46	1	494108	SPRING
23	1	416051	SETSCREW 5/16-24 NF X 1 LG SOC HD	47	1	509006	TUBE ASSEMBLY
24	4	416233	CAPSCREW #10-24NC X 2-1/2 LG HX SOC HD	48	1	516011	CONTROL VALVE

* THESE ITEMS ARE PART OF SEAL AND GASKET KIT #246047 WHICH ALSO INCLUDES (3) O-RINGS USED IN DRUM ASSEMBLY #234170 (SEE PAGE8) AND O-RING USED ON GEAR BOX COVER (SEE PAGE 9).



MANUEL D'UTILISATION, DE DÉPANNAGE ET D'ENTRETIEN



TREUIL À PLANÉTAIRE MODÈLE RPH-25000



MISE EN GARDE : ASSUREZ-VOUS DE LIRE ET DE COMPRENDRE CE MANUEL AVANT D'INSTALLER ET D'UTILISER LE TREUIL. N'OUBLIEZ PAS LES AVERTISSEMENTS ET MISES EN GARDE.

RAMSEY WINCH COMPANY

PO Box 581510 Tulsa, Oklahoma 74158-1510

Telephone: (918) 438-2760 FAX: (918) 438-6688

Visit us at <http://www.ramsey.com>

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTIONS	17
INFORMATIONS DE GARANTIE	17
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	17
AVERTISSEMENTS.....	17
FIXATION DU TREUIL.....	17
INSTALLATION DU CÂBLE	18
FONCTIONNEMENT DE L'EMBRAYAGE.....	18
FONCTIONNEMENT DE TREUIL.....	18
ENTRETIEN DU TREUIL	18
SYSTÈMES HYDRAULIQUES	19
DIAGRAMMES DE PERFORMANCES	19
GUIDE DE RÉOLUTION DES PROBLÈMES	20
CONFIGURATIONS DE MONTAGE.....	20
INSTRUCTIONS DE RÉVISION DES TREUILS.....	21-25
PLAN COTÉ	26
Liste et schéma des pièces.....	27-28

GARANTIE LIMITÉE

RAMSEY WINCH garantit chaque treuil RAMSEY neuf contre tout défaut de matériau et de fabrication pendant une période d'un (1) an à partir de la date d'achat. L'obligation aux termes de cette garantie, statutaire ou autre, est limitée au remplacement ou à la réparation à l'usine du fabricant, ou à un endroit désigné par le fabricant, de la pièce qui semblera présenter un défaut de fabrication ou de matériau, suite à l'inspection effectuée par le fabricant.

Cette garantie n'oblige pas RAMSEY WINCH à s'acquitter des frais de main-d'œuvre ou de transport liés au remplacement ou à la réparation des pièces défectueuses, et ne s'applique pas à un produit ayant subi des réparations ou des modifications (sauf si elles ont été autorisées par le fabricant), ou en cas de mauvaise utilisation de l'équipement, de négligence ou de matériel mal installé.

RAMSEY WINCH ne pourra en aucun cas être tenue responsable des dommages particuliers et indirects. RAMSEY WINCH n'émet aucune garantie au sujet des accessoires et portant par exemple sur les garanties de leurs fabricants respectifs. RAMSEY WINCH s'efforce de poursuivre une politique d'amélioration constante et se réserve par conséquent le droit d'améliorer ses produits par le biais de modifications de leur conception ou des matériaux employés, selon les besoins, et sans être obligée d'incorporer ces modifications aux produits fabriqués précédemment.

En cas d'intervention sur le terrain à la demande de l'acquéreur, et si la défaillance s'avère ne pas provenir du produit RAMSEY WINCH, l'acquéreur s'engage à s'acquitter auprès du représentant des frais correspondant au temps et aux dépenses.

Les factures d'entretien, de main-d'œuvre et autres frais engagés par l'acquéreur sans l'accord ou l'autorisation de RAMSEY WINCH ne seront pas acceptées.

Reportez-vous à la carte de garantie pour les détails.

TREUIL À PLANÉTAIRE MODÈLE RPH-25000

VEUILLEZ LIRE ATTENTIVEMENT CE MANUEL

Ce manuel contient des conseils utiles pour l'utilisation efficace de votre treuil Ramsey ; il aborde aussi les procédures de sécurité à connaître absolument avant l'utilisation d'un tel équipement.

INFORMATIONS DE GARANTIE

Les treuils Ramsey sont conçus et fabriqués selon des spécifications rigoureuses. Ils font tous l'objet d'un travail soigné et compétent. En cas de besoin, la procédure de recours en garantie est détaillée au verso de votre carte de garantie préadressée à port payé. Veuillez lire et remplir la carte de garantie ci-jointe, et l'envoyer à Ramsey Winch Company. En cas de problème avec votre treuil, suivez les instructions fournies afin d'obtenir un service rapide de recours en garantie.

*CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Traction du câble nominale	(lbs.)	.....	25,000				
	(Kg.)	.....	11,340				
Démultiplication		.....	25.53:1				
Poids (sans le câble)		.....	380 lb. (172,0 Kg)				
Couche de câble			1	2	3	4	5
*Traction Nominale Par Couche De Câble	lbs.		25,000	20,800	17,900	15,600	13,900
	Kg.		11,340	9,430	8,110	7,070	6,300
Capacité De Câble Par Couche	ft.		35	75	125	185	245
	m		10	22	38	56	74
* Vitesse du câble (à 56 l/min)	FPM		27	31	36	41	46
	MPM		8,3	9,5	11,1	11,8	14,0
*Ces caractéristiques techniques sont basées sur un câble de 14 mm et sur un moteur de 131 cm³/tr.							

Remarque : les tractions nominales indiquées sont uniquement pour le treuil. Consultez le fabricant du câble pour les caractéristiques nominales de ce dernier.

AVERTISSEMENTS :

L'embrayage doit être entièrement enclenché avant de commencer tout treuillage.

Ne relâchez jamais l'embrayage en présence d'une charge.

Ne laissez pas l'embrayage enclenché lorsque le treuil n'est pas utilisé.

Ne vous placez jamais sous une charge soulevée ni à proximité.

Restez à l'écart du câble lors du treuillage. N'essayez pas de guider le câble.

Ne dépassez pas les caractéristiques de traction nominales maximales indiquées dans le tableau.

N'utilisez pas le treuil pour soulever, maintenir ou transporter des personnes.

Il convient de conserver au minimum cinq tours de câble autour du tambour pour maintenir la charge. L'attache du câble n'est pas conçue pour assurer le maintien d'une charge.

Dans les applications de transport d'automobiles, veillez à bien fixer le véhicule sur le porte-voitures. La charge imposée au câble du treuil ne doit pas être maintenue pendant le transport. N'utilisez pas le treuil comme dispositif d'attache.

Lorsque vous treuillez une lourde charge, placez une couverture, une veste ou une bâche sur le câble à environ 1,8 m du crochet.

Évitez tous risques de glissement de la charge ou d'à-coups à son niveau, car ils pourraient s'avérer dangereux.

MONTAGE DU CADRE DU TREUIL

Utilisez huit boulons de 13 mm de diamètre de grade 5 ou plus pour fixer le cadre de montage sur la dépanneuse.

INSTALLATION DU CÂBLE

Le treuil RPH-25000 comporte deux logements effilés, moulés dans le tambour. L'un d'eux s'emploie pour les installations requérant un enroulement du câble par-dessus le tambour. L'autre pour un enroulement par-dessous le tambour. Lorsqu'elle est correctement utilisée, cette conception représente la méthode d'ancrage la plus sûre actuellement disponible.

1. Déroulez le câble sur le sol pour éviter qu'il ne se torde. Recouvrez bien l'extrémité du câble opposée au crochet d'un ruban adhésif plastique ou de type équivalent pour éviter qu'elle ne s'effiloche.
2. Insérez le câble dans la partie étroite du logement, contre la bride du tambour, enroulez-le autour du galet d'ancrage, puis retirez le câble et l'ancrage dans la partie large du logement. Utilisez un marteau-caoutchouc pour acheminer l'arrière du câble, en le plaçant fermement avec l'ancrage dans le logement.
3. Faites tourner avec précaution le treuil dans le sens de l'enroulement. Conservez une tension sur l'extrémité du câble et enroulez tout le câble sur le tambour en veillant à former des couches régulières.

Le câble peut se retirer facilement du tambour en sortant l'ancrage de la partie large du logement.

FONCTIONNEMENT DE L'EMBRAYAGE

Enclenchement de l'embrayage

1. Déplacez la commande d'embrayage en position « embrayage enclenché ».
2. S'il gèle, faites uniquement tourner le moteur dans le sens de déroulement du câble jusqu'à ce que le tambour commence à tourner. S'il fait extrêmement froid (au-dessous de -18 °C), tirez le câble à la main jusqu'à ce que le tambour commence à tourner.
3. Attendez au moins trois secondes pour que l'embrayage s'enclenche complètement, après quoi le treuil est prêt à gérer le câble.

AVERTISSEMENT : n'essayez pas d'enclencher l'embrayage en commençant par faire tourner le moteur du treuil puis en enclenchant la commande d'embrayage pendant le fonctionnement du moteur. Ne commencez pas à treuiller pendant l'enclenchement de l'embrayage.

Désenclenchement de l'embrayage

1. Faites fonctionner le treuil dans le sens de déroulement jusqu'à ce que le câble ne tracte plus la charge.
2. Déplacez la commande de l'embrayage en position « embrayage désenclenché ».

Il est désormais possible de tirer le câble à la main.

FONCTIONNEMENT DU TREUIL

Pour vous familiariser avec votre treuil, il est vivement conseillé de l'essayer avant de vraiment l'utiliser. Préparez votre essai à l'avance. N'oubliez pas que vous entendez votre treuil autant que vous le voyez fonctionner. Apprenez à reconnaître le son d'une traction légère et régulière, celui d'une lourde charge ou encore celui provoqué par des à-coups ou une déviation de la charge. Prenez l'habitude de faire fonctionner votre treuil et tout deviendra automatique.

L'enroulement irrégulier du câble lors de la traction d'une charge ne présente pas de problème sauf en cas d'accumulation du câble sur un côté du tambour. Dans ce cas, inversez le fonctionnement du treuil afin de soulager la charge et déplacez votre point d'attache vers le centre du véhicule. Une fois le travail terminé, vous pouvez dérouler le câble et l'enrouler à nouveau d'une manière régulière.

ENTRETIEN

L'observation du calendrier de maintenance suivant vous permettra de maintenir votre treuil en bon état et garantira un fonctionnement avec un minimum de réparations.

A. HEBDOMADAIRE

1. Vérifiez le niveau d'huile et maintenez-le au niveau du bouchon. En cas de fuite d'huile, déterminez l'emplacement de la fuite et réparez.
2. Vérifiez le bouchon d'échappement en haut de la boîte d'engrenages. Assurez-vous qu'il n'est pas bouché. Lubrifiez le câble avec de l'huile légère.

B. MENSUEL

1. Vérifiez les boulons de fixation du treuil. Remplacez tout boulon manquant et serrez fermement les autres. Utilisez des boulons de grade 5 ou de qualité supérieure.
2. Examinez le câble. Tout câble effiloché ou comportant des brins brisés doit être remplacé immédiatement.

C. ANNUEL

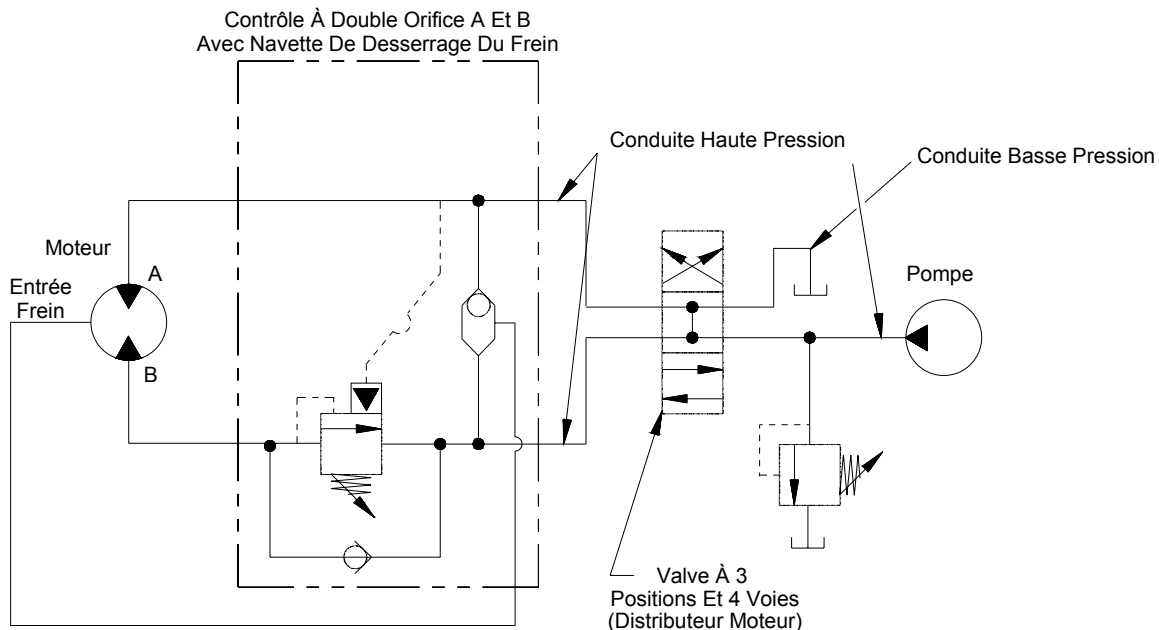
1. Le treuil doit être vidangé une fois par an ou plus souvent en cas d'usage fréquent.
2. Remplissez le treuil de kérosène propre jusqu'au niveau du bouchon de niveau d'huile. Faites fonctionner le treuil quelques secondes sans charge dans le sens de l'enroulement. Éliminez le kérosène du treuil.
3. Remplissez le treuil d'huile pour engrenages SAE 80W-140 polyvalente jusqu'au bouchon de niveau d'huile.
4. Examinez le châssis et la structure afin de déceler toutes déformations ou fissures éventuelles.

CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME HYDRAULIQUE

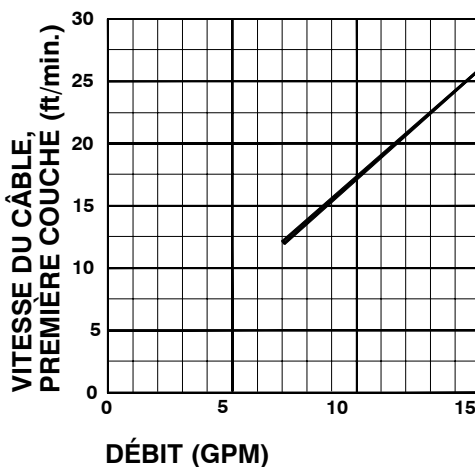
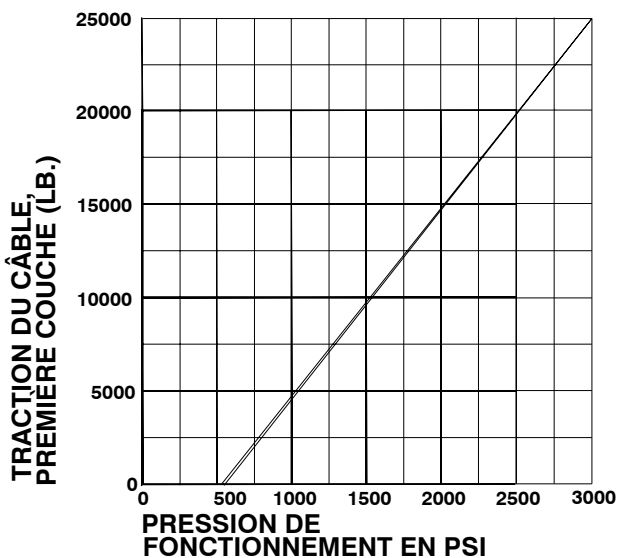
Reportez-vous aux diagrammes de performances ci-dessous pour établir une correspondance entre votre système hydraulique et le fonctionnement de votre treuil. Ces diagrammes sont constitués des éléments suivants :

- (1) Traction du câble, première couche (lb) / Pression de fonctionnement (PSI)
- (2) Vitesse du câble, première couche en pieds par minute (FPM) / débit en gallons par minute (GPM)

Disposition Type



PERFORMANCE CHARTS

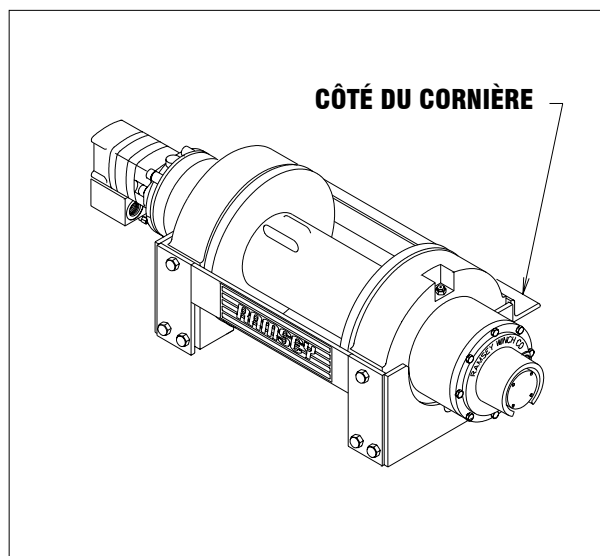


CES PERFORMANCES SONT BASÉES SUR UNE CYLINDRÉE DU MOTEUR DE 131 CM³

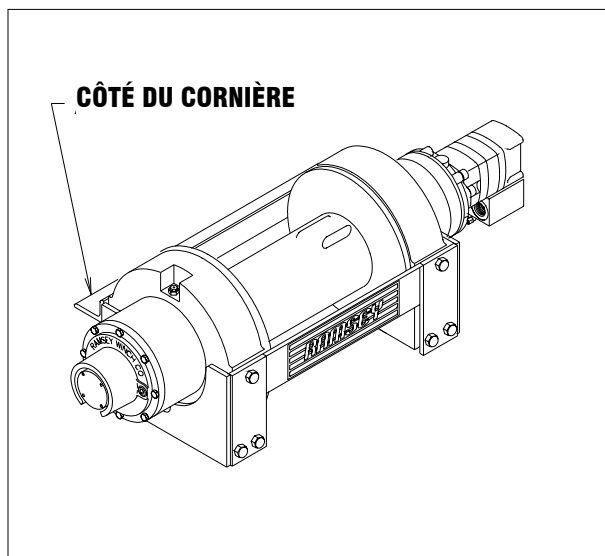
TROUBLE SHOOTING GUIDE

PROBLÈME	CAUSE POSSIBLE	SOLUTION
FUITE D'HUILE AU NIVEAU DU CARTER	1. Joint d'étanchéité endommagé ou usé.	1. Remplacez le joint d'étanchéité.
	2. Trop d'huile.	2. Vidangez l'excédent d'huile. Reportez-vous aux TECHNIQUES D'UTILISATION.
	3. Joint statique endommagé.	3. Remplacez le joint statique.
LE TREUIL FONCTIONNE TROP LENTEMENT	1. Débit faible	1. Vérifiez le débit. Reportez-vous aux diagrammes des SYSTÈMES HYDRAULIQUES.
	2. Moteur hydraulique usé.	2. Remplacez le moteur.
LE TAMBOUR NE RELÂCHE PAS LE REMBOBINAGE	1. Embrayage non désenclenché.	1. Vérifiez la pression d'air au cylindre d'embrayage, 620 kPa (90 PSI) minimum requis. Reportez-vous à la page 26.
BRAKE WILL NOT RELEASE	1. Air dans le système hydraulique	1. Purgez l'air du frein. Reportez-vous à la page 25.

LA CONFIGURATION DE MONTAGE DU TREUIL



DROIT

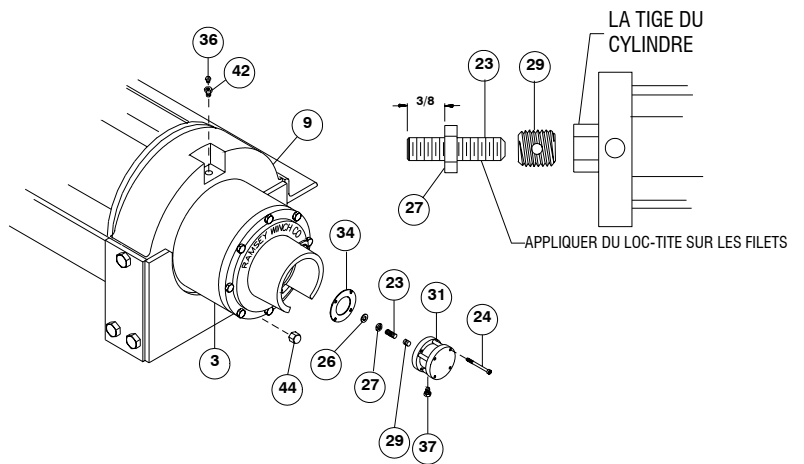


GAUCHE

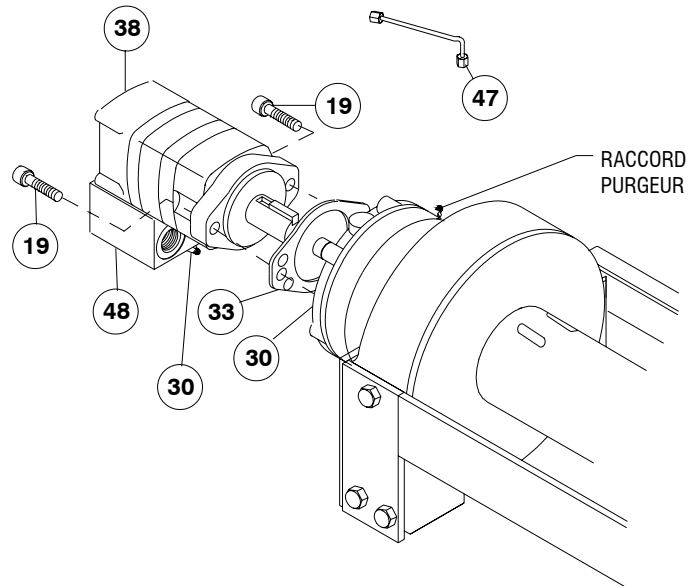
INSTRUCTIONS DE RÉVISION

1. Vidangez l'huile de la boîte d'engrenage n° 9 en retirant le bouchon femelle n° 44 du mamelon du palier d'extrémité. Retirez le réducteur n° 42 et le raccord de dégagement n° 36. S'il s'avère nécessaire de changer le cylindre pneumatique n° 31, retirez-le du couvercle en enlevant les quatre vis d'assemblage n° 24.

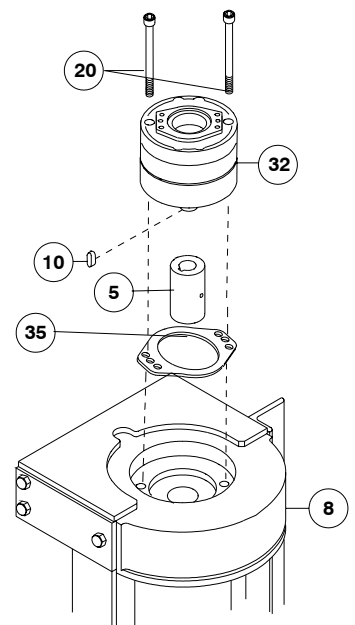
Retirez la rondelle n° 26, l'écrou n° 27, la vis de pression n° 23 et le raccord n° 29 de l'extrémité de la tige du cylindre pneumatique. Appliquez du Loc-tite sur les filets de l'écrou n° 27 et enfitez ce dernier sur la vis de pression n° 23, à 9,5 mm de l'extrémité d'entraînement, comme indiqué ci-dessous. Appliquez du Loc-tite sur les filets de la vis de pression et enfitez le raccord n° 29 sur son extrémité et contre l'écrou. Utilisez la vis de pression et l'écrou pour enfiler le raccord n° 29 sur l'extrémité de la tige du cylindre pneumatique. Serrez l'écrou sur la tige du cylindre, en conservant 9,5 mm entre l'extrémité de l'entraînement de la vis et l'écrou. Si le reniflard est endommagé, retirez-le et remplacez-le.



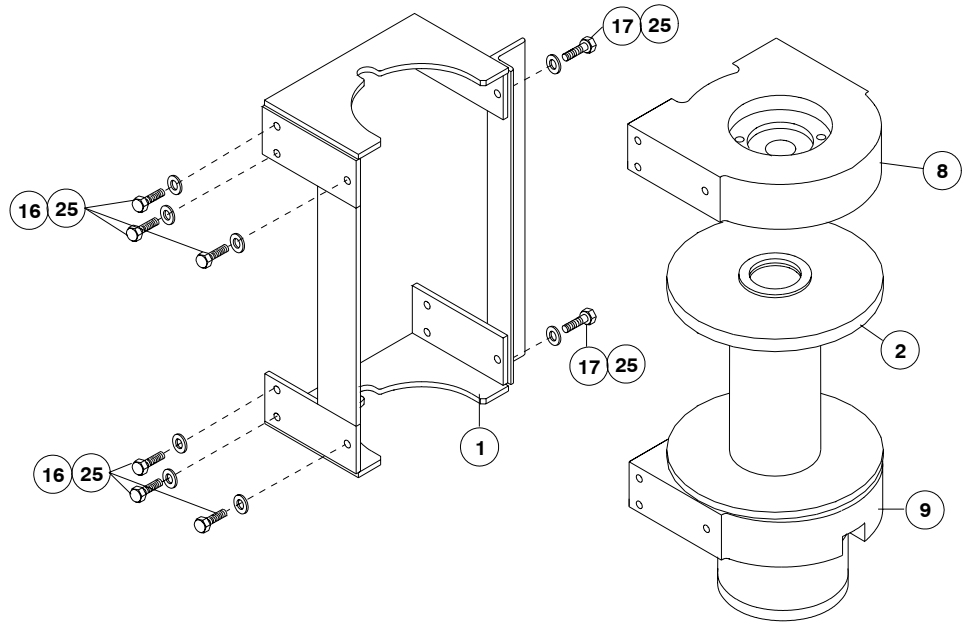
2. Débranchez le tube n° 47 des coudes n° 30, comme indiqué sur le schéma. Pour retirer le moteur n° 38 et le joint statique n° 33, enlevez les deux vis d'assemblage n° 19. Le cas échéant, retirez la valve n° 48 du moteur en desserrant les trois vis d'assemblage n° 18, comme indiqué en page 27.



3. Pour retirer le frein (pièce n° 32), enlevez les deux vis d'assemblage (pièce n° 20) le fixant au palier d'extrémité (pièce n° 8). Retirez le raccordement (pièce n° 5) et le joint statique (pièce n° 35) du palier d'extrémité. Prenez note de l'aspect du montage pour assembler correctement les pièces lors du remontage.



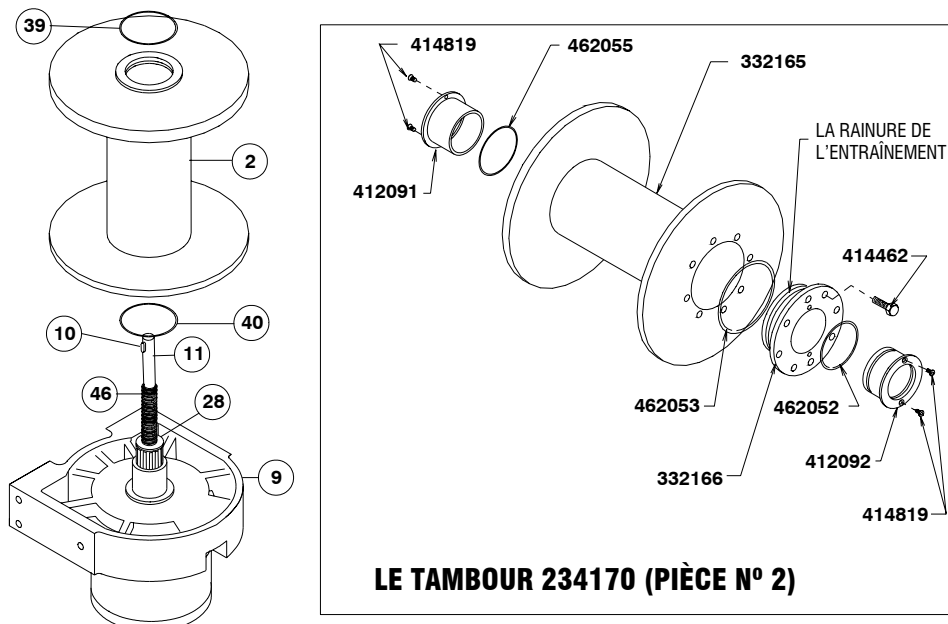
4. Retirez les quatre vis d'assemblage et leurs rondelles de sécurité afin d'ôter le treuil du cadre de fixation vertical (pièce n°1). Retirez le palier d'extrémité du moteur (pièce n° 8) du tambour (pièce n° 2).



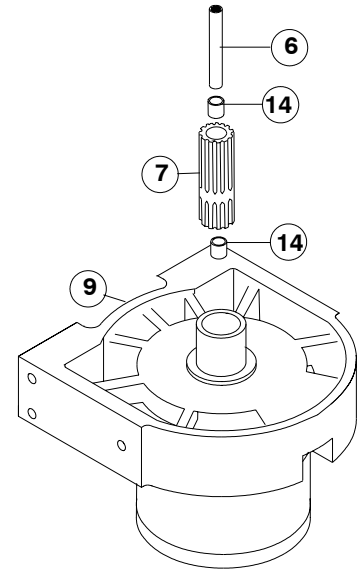
5. Tirez le tambour (pièce n° 2) vers le haut par le palier d'extrémité (pièce n° 9) Retirez les joints quad-ring (pièces n° 39 et 40) des rainures des bagues du tambour. Retirez l'arbre d'entrée (pièce n° 11), le ressort d'embrayage (pièce n° 46) et la rondelle (pièce n° 28) du palier d'extrémité (pièce n° 9). Examinez l'état des extrémités cannelées de l'arbre et remplacez-le si nécessaire.

Vérifiez le tambour (pièce n° 2) afin de déceler tout signe d'usure éventuel. Si les cannelures à l'intérieur de l'entraînement du tambour (332166) sont endommagées, il convient alors de le remplacer. Dévissez les huit vis d'assemblage (414462) pour retirer l'entraînement du tambour. Placez un joint torique bien huilé (462053) dans la rainure de l'entraînement et fixez ce dernier au tambour (332165) au moyen des huit vis d'assemblage (414462). Serrez chaque vis à un couple de 74 Nm en alternant en croix.

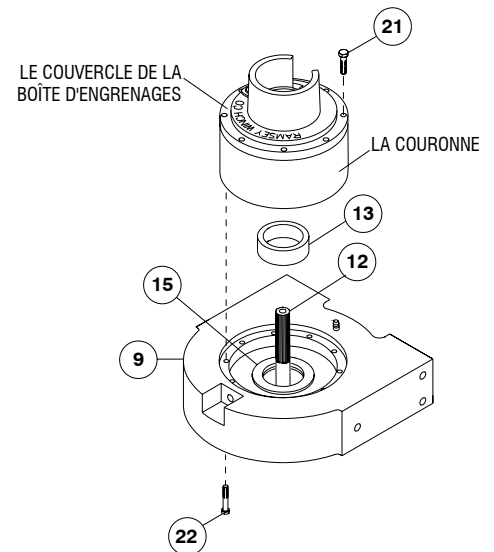
Retirez les bagues usagées du tambour et de son entraînement. Retirez les joints toriques (462055 et 462052) des rainures des bagues du tambour et de l'entraînement (412092). Placez des joints toriques (462055 et 462052) bien huilés dans les rainures du tambour et du pourtour externe de la bague d'entraînement du tambour (412092). Insérez la bague (412091) neuve sur l'extrémité du tambour, à l'opposé de l'entraînement du tambour, puis pressez la bague (412092) contre l'entraînement jusqu'à ce que les brides se trouvent tout contre le tambour et l'entraînement. Fixez les bagues sur le tambour et sur son entraînement au moyen de deux vis d'assemblage (414819).



6. Retirez le raccordement de sortie (pièce n° 7) et l'arbre du raccordement (pièce n° 6) du palier d'extrémité (pièce n° 9). Examinez les paliers (pièce n° 14) dans le raccordement de sortie (pièce n° 7) afin de déceler tout signe d'usure éventuel. Changez-les si besoin est en les sortant et en les remplaçant par des neufs (pièce n° 14) dans chaque extrémité du raccordement de sortie (pièce n° 7). Placez l'arbre de raccordement (pièce n° 6) dans les paliers (pièce n° 14).



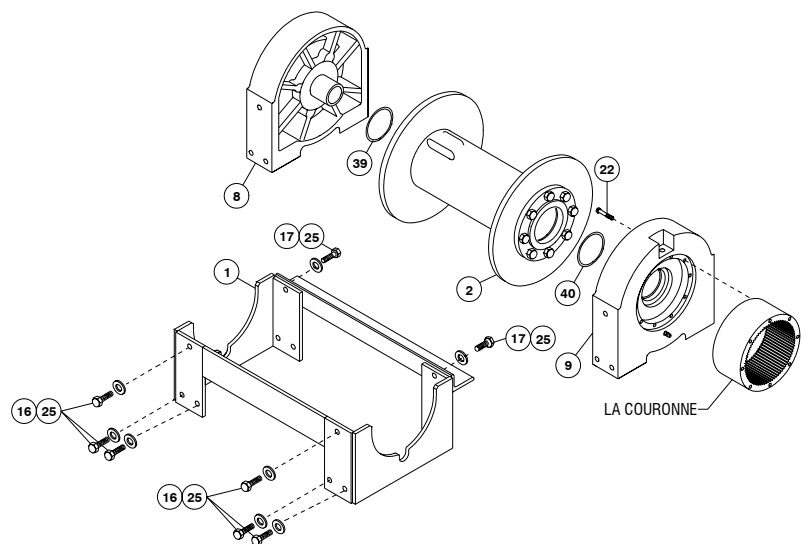
7. Retirez les huit vis d'assemblage (pièce n° 21) pour sortir le couvercle de la boîte d'engrenages de la couronne. Retirez la rondelle de butée d'entrée, le planétaire, les porte-pignons et l'entretoise (pièce n° 13) de l'intérieur de la couronne. Examinez les cannelures de la couronne et, le cas échéant, retirez celle-ci du palier d'extrémité (pièce n° 9) en retirant les douze vis d'assemblage (pièce n° 22). Vérifiez la bague (pièce n° 15) pour déceler toute trace d'usure. Si nécessaire, sortez la bague usagée et remplacez-la par une neuve.



Appliquez un mastic d'étanchéité de vulcanisation à la température ambiante sur la surface de montage de la couronne du palier d'extrémité (pièce n° 9). Placez la couronne sur le palier d'extrémité, en alignant les trous de la couronne sur les trous du palier d'extrémité de la boîte d'engrenages. Fixez la couronne sur le palier d'extrémité au moyen de douze vis d'assemblage (pièce n° 22). Serrez-les chacune à un couple de 54 Nm en alternant en croix. Examinez l'arbre de l'embrayeur (pièce n° 12) afin de déceler toute trace d'usure et remplacez-le si nécessaire.

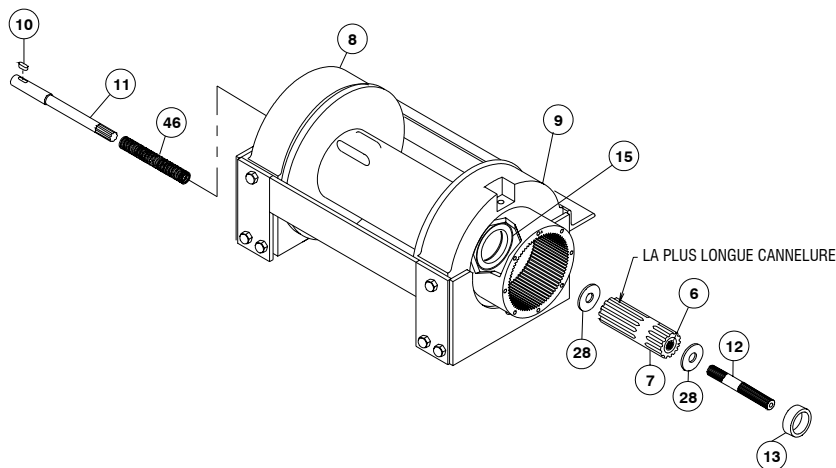
8. **REMARQUE : DÉTERMINEZ LA CONFIGURATION DE MONTAGE DU TREUIL (MONTAGE DROIT OU GAUCHE) AVANT DE FIXER L'AVANT ET L'ARRIÈRE DU CADRE, AFIN DE VOUS ASSURER QUE LES PIÈCES SONT MONTÉES DU BON CÔTÉ. RÉFÉREZ-VOUS AUX CONFIGURATIONS DE MONTAGE DU TREUIL, DE LA PAGE 20.**

Placez des joints quad-ring bien huilés (pièces n° 38 et 39) dans la rainure de bague, à chaque extrémité du tambour (pièce n° 2), comme indiqué sur le schéma. Placez avec précaution le tambour (pièce n° 2) sur le palier d'extrémité du moteur (pièce n° 9). Soulevez le palier d'extrémité de la boîte d'engrenages (pièce n° 9) et mettez-le en place sur le tambour. Installez le cadre (pièce n° 1) au moyen des vis d'assemblage et des rondelles de sécurité indiquées ci-dessous. Serrez fermement les quatre vis d'assemblage et vérifiez la rotation du tambour.

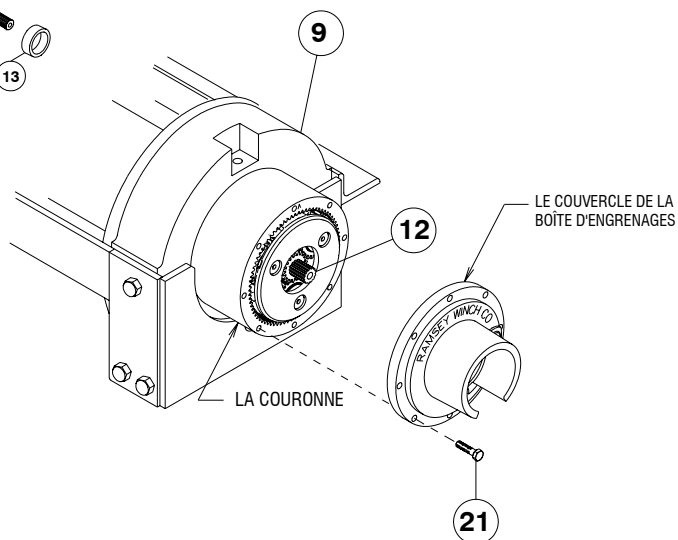


9. Appliquez une quantité généreuse de graisse sur l'épaule de l'arbre d'entrée (pièce n° 11). Placez le ressort (pièce n° 46) sur l'extrémité cannelée la plus longue de l'arbre. Utilisez de la graisse pour maintenir le ressort en place contre l'épaule de l'arbre.

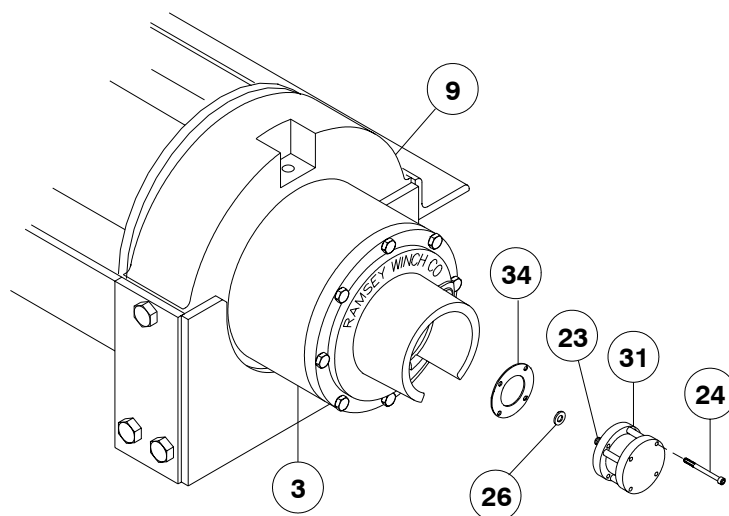
Insérez le ressort et l'arbre dans le palier d'extrémité du moteur (pièce n° 8) et le tambour jusqu'à ce que l'arbre dépasse de la bague (pièce n° 15) du palier d'extrémité (pièce n° 9). Placez la rondelle de l'embrayage (pièce n° 28) sur l'extrémité cannelée de l'arbre et contre le ressort. Placez l'extrémité de raccordement de sortie (pièce n° 7), avec la cannelure la plus longue vers l'intérieur, dans la bague du palier d'extrémité (pièce n° 15) et faites prendre la cannelure de raccordement de l'arbre sur l'extrémité cannelée de l'arbre. Placez l'extrémité cannelée courte de l'arbre d'embrayage (pièce n° 12) dans la rondelle (pièce n° 28) et dans le raccordement d'arbre (pièce n° 6), en faisant prendre les cannelures de l'arbre d'embrayage sur celles du raccordement d'arbre. Placez l'entretoise (pièce n° 13) sur le raccordement de sortie (pièce n° 7).



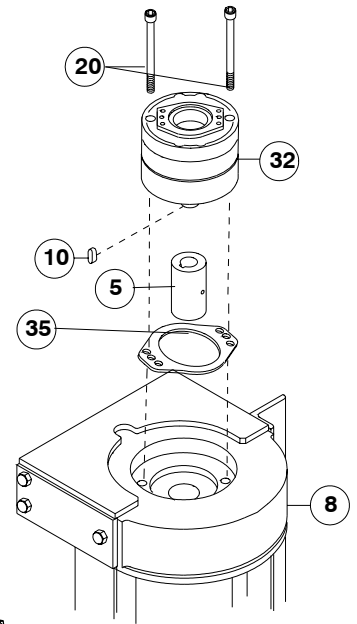
10. Placez deux porte-pignons dans la couronne en faisant prendre les engrenages sur la couronne. Assurez-vous que la couronne et les porte-pignons se trouvent bien contre le palier d'extrémité (pièce n° 9). Examinez le joint torique du couvercle et remplacez-le si besoin est. Fixez le couvercle sur la couronne. Utilisez huit vis d'assemblage (pièce n° 21) pour fixer le couvercle sur le palier d'extrémité de la boîte d'engrenages. Serrez chaque vis selon un couple de 24 Nm en alternant en croix.



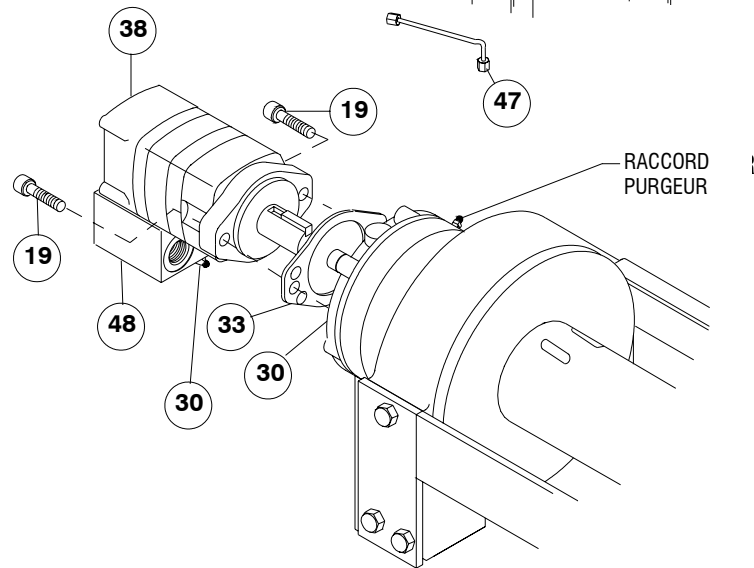
11. Tirez la tige du cylindre pneumatique aussi loin que possible. Faites glisser la rondelle (pièce n° 26) sur la vis de pression (pièce n° 23) et contre l'écrou fixé sur la tige du cylindre pneumatique. Placez la vis de pression dans le trou de l'arbre d'embrayage (pièce n° 12). Fixez le cylindre pneumatique neuf (pièce n° 30) et le joint statique (pièce n° 34) avec du produit d'étanchéité, sur l'adaptateur au moyen de quatre vis d'assemblage (pièce n° 24). Appliquez du produit d'étanchéité PST Loc-tite sur les filets des vis d'assemblage. Serrez chaque vis à un couple de 6 Nm en alternant en croix.



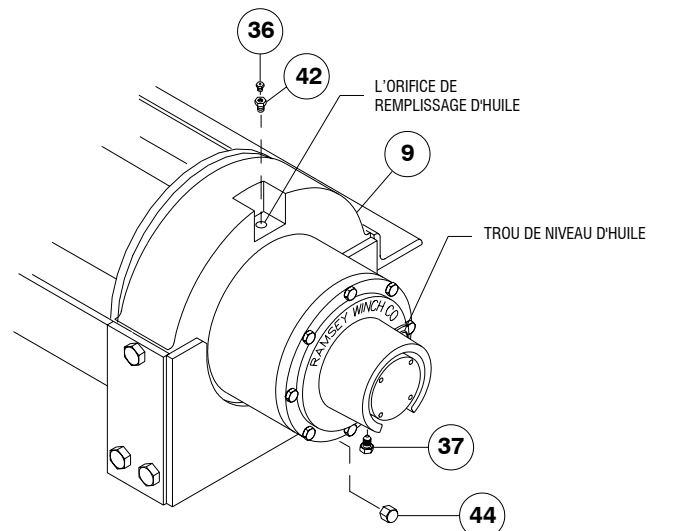
12. Avec la goupille (pièce n° 45) installée dans le raccordement, faites glisser ce dernier (pièce n° 5) sur l'extrémité de l'arbre d'entrée au-dessous. Faites glisser le raccordement sur l'extrémité de l'arbre (pièce n° 12). Placez le joint statique (pièce n° 35) sur la surface de montage du moteur du palier d'extrémité (pièce n° 8). Insérez l'arbre du frein dans le raccordement. Utilisez deux vis (pièce n° 20) pour fixer le frein au palier d'extrémité du moteur. Serrez chaque vis à un couple de 115 Nm.



13. Fixez le moteur (pièce n° 38) avec un joint statique bien huilé (pièce n° 33) sur le frein (pièce n° 32). Utilisez deux vis d'assemblage (pièce n° 19) et serrez-les à un couple de 100 Nm. Raccordez fermement le tube (pièce n° 47) sur le coude (pièce n° 30) de la valve (pièce n° 48) et sur le frein (pièce n° 32).

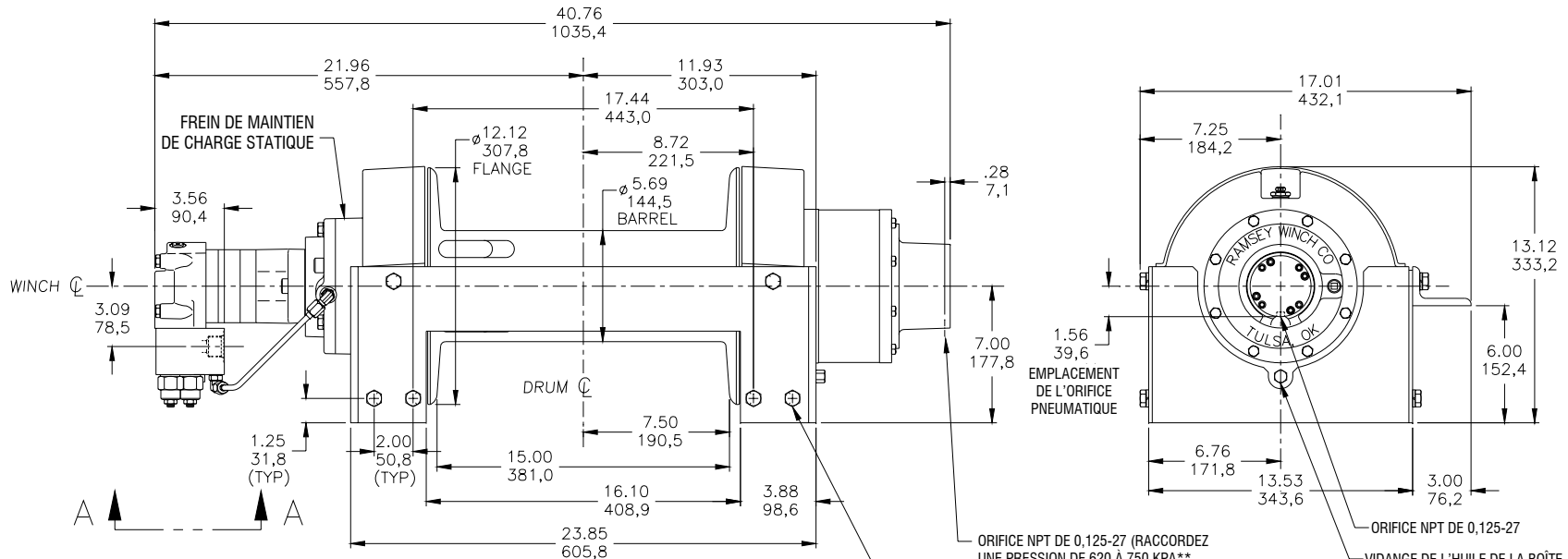


14. Appliquez du Permatex sur les filets du bouchon femelle (pièce n° 44). Enfillez le bouchon femelle sur le mamelon au bas du palier d'extrémité de la boîte d'engrenages (pièce n° 9). Versez environ 0,8 l d'huile SAE 80W-140 dans le palier d'extrémité. Vérifiez le niveau d'huile en retirant le bouchon d'huile indiqué ci-dessous. Insérez le raccord de dégagement (pièce n° 36) et le réducteur de filet (pièce n° 42) dans le palier d'extrémité au niveau de l'orifice de remplissage d'huile.



Installez le treuil et connectez les conduites de pression. Appliquez une pression d'au moins 1 580 kPa pour relâcher le frein et vérifiez qu'il se relâche en observant si le tambour tourne.

15. Vérifiez le fonctionnement de l'embrayage en appliquant une pression pneumatique au cylindre d'embrayage afin de désenclencher ce dernier. Vérifiez que le treuil tourne librement. Réenclenchez l'embrayage. Un bruit fort doit retentir lorsque l'embrayage s'enclenche. Le tambour du treuil ne doit plus tourner librement.
16. Faites fonctionner le treuil en avant et en arrière pour vérifier que le tambour tourne.

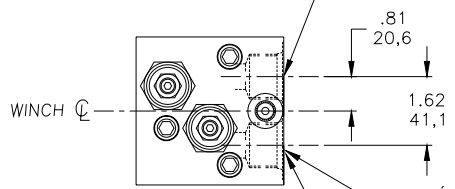


ORIFICE NPT DE 0,125-27 (RACCORDEZ UNE PRESSION DE 620 À 750 KPA** POUR DÉSENCLENER L'EMBRAYAGE) L'EMBRAYAGE EST ENCLENCHÉ PAR RESSORT. OBSERVEZ LA VUE DE L'EXTRÉMITÉ POUR L'ORIENTATION RÉELLE DE L'ORIFICE.

ORIFICE NPT DE 0,125-27
VIDANGE DE L'HUILE DE LA BOÎTE D'ENGRENAGES

VIS D'ASSEMBLAGE - 1/2-13NC, Gr. 5 (6 ENDRITS DE CHAQUE CÔTÉ DU TREUIL)

L'ENTRÉE DE PRESSION DONNE UNE ROTATION DU TAMBOUR DANS LE SENS CONTRAIRE DES AIGUILLES D'UNE MONTRE VUE DE L'EXTRÉMITÉ MOTEUR



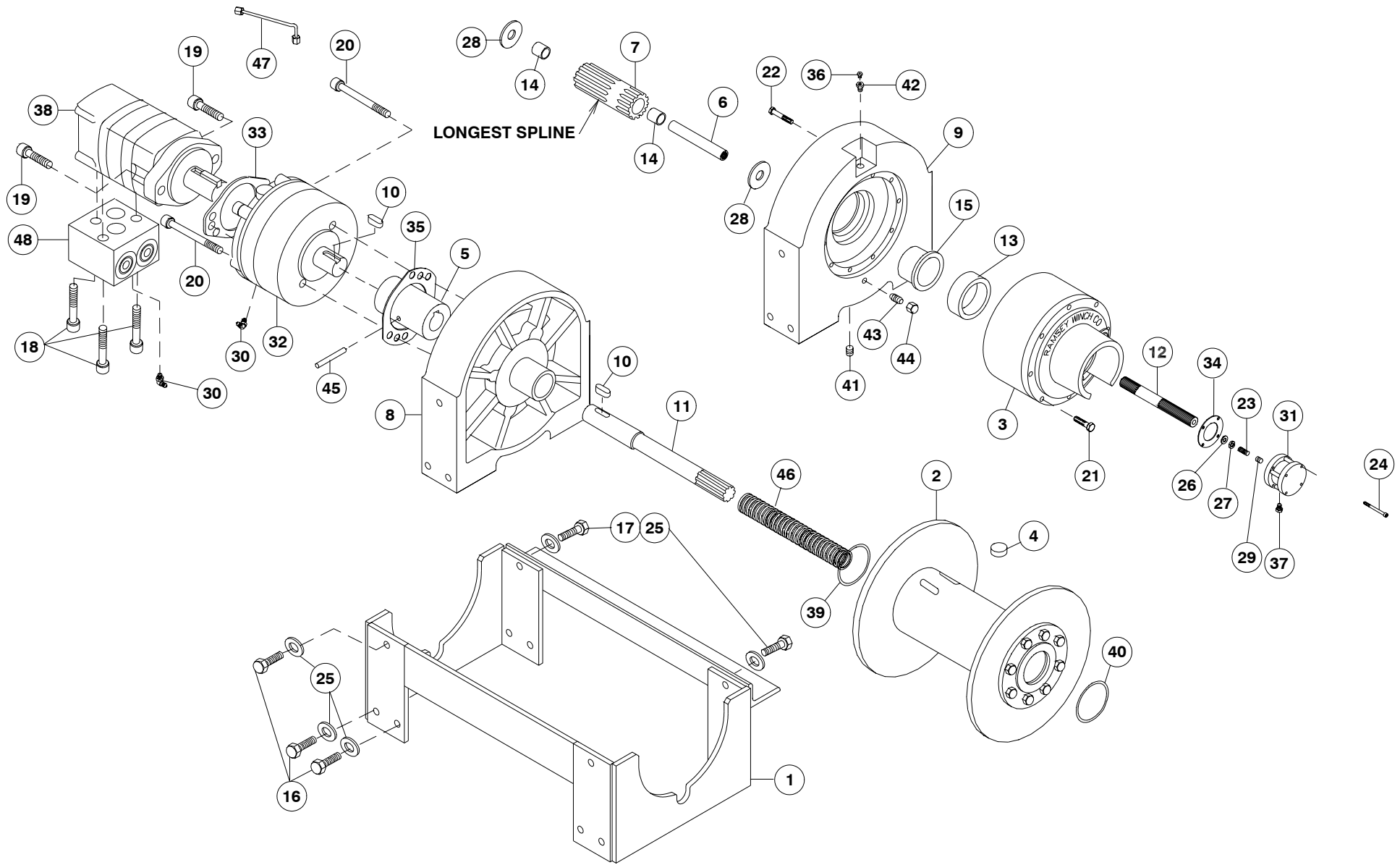
VUE A-A
DÉTAIL DE DISTRIBUTEUR DU MOTEUR

L'ENTRÉE DE PRESSION DONNE UNE ROTATION DU TAMBOUR DANS LE SENS DES AIGUILLES D'UNE MONTRE VUE DE L'EXTRÉMITÉ MOTEUR

ORIFICE DE JOINT TORIQUE À FILETAGE DROIT 1-1/6-12 SAE (2 ENDRITS)

LES DIMENSIONS SONT INDIQUÉES EN POUCHES PUIS EN MILLIMÈTRES.

MODELE RPH-20000



RPH-25000

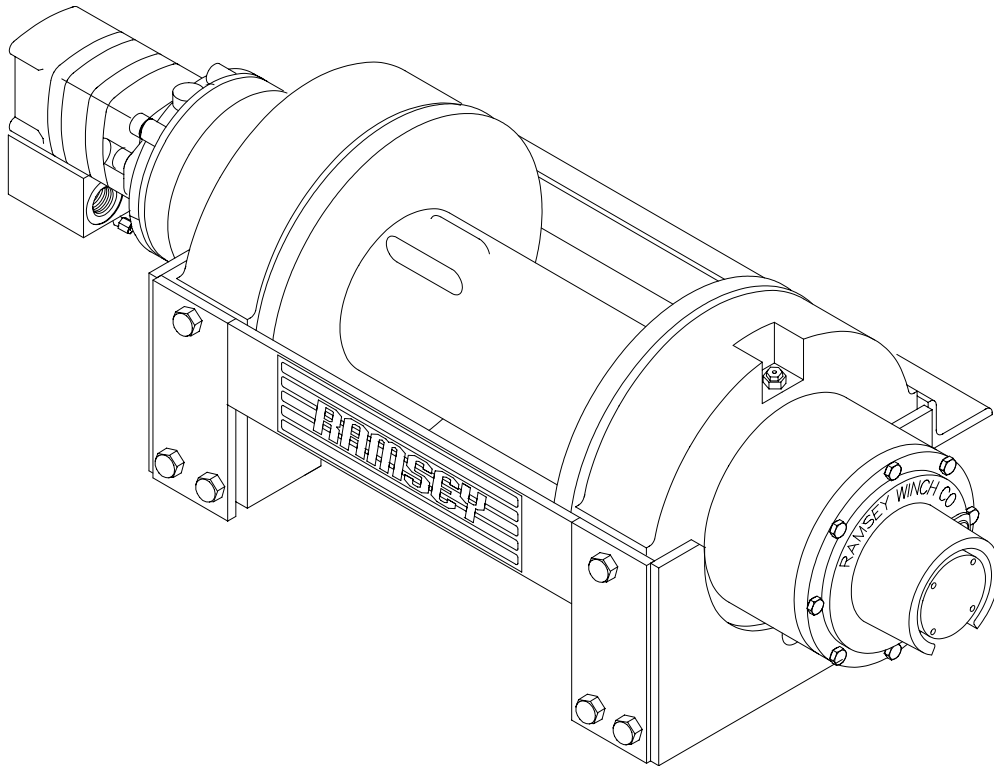
LISTE DES PIÈCES – RPH 25000

PIÈCE	QTÉ	N° RÉF.	DESCRIPTION	PIÈCE	QTÉ	N° RÉF.	DESCRIPTION
1	1	242157	CADRE	25	12	418218	RONDELLE DE SÉCURITÉ 1/2 SECT. MOY.
2	1	234170	TAMBOUR	26	1	418432	RONDELLE DE BUTÉE
3	1	296504	BOÎTE D'ENGRENAGES	27	1	418433	ÉCROU - 5/16-24 NF x 3/16 po d'épaisseur
4	1	314010	ANCRAGE DU CÂBLE	28	2	418462	RONDELLE D'EMBRAYAGE
5	1	324290	RACCORDMENT - FREIN	29	1	426045	RACCORD
6	1	324294	RACCORDMENT - ARBRE	30	2	432018	RACCORD HYDRAULIQUE COUDÉ 7/16-20 90°
7	1	324299	RACCORDMENT - SORTIE	31	1	433014	CYLINDRE PNEUMATIQUE
8	1	338294	PALIER D'EXTRÉMITÉ - MOTEUR	32	1	438020	FREIN
9	1	338315	PALIER D'EXTRÉMITÉ - ENGRENAGES	33	1	442215	JOINT STATIQUE - EXTRÉMITÉ FREIN ET MOTEUR*
10	2	342194	CLAVETTE	34	1	442217	JOINT STATIQUE - CYLINDRE PNEUMATIQUE*
11	1	357496	ARBRE - ENTRÉE	35	1	442224	JOINT STATIQUE - FACE DE SORTIE FREIN*
12	1	358073	ARBRE D'EMBRAYEUR	36	1	456008	RACCORD DE DÉGAGEMENT
13	1	362269	ENTRETOISE	37	1	456038	RENIFLARD
14	2	402119	PALIER	38	1	458081	MOTEUR - HYDRAULIQUE
15	1	412090	BAGUE DE BUTÉE	39	1	462012	JOINT QUAD-RING*
16	10	414561	VIS D'ASSEMBLAGE 1/2-13 NC x 1,25 po (long), tête hex., Gr. 5	40	1	462050	JOINT QUAD-RING*
17	2	414551	VIS D'ASSEMBLAGE 1/2-13 NC x 1,5 po (long), tête hex., Gr. 5	41	1	468017	BOUCHON CYLINDRIQUE
18	3	414935	VIS D'ASSEMBLAGE 3/8-16 NC x 2,5 po (long), tête hex. à pans creux	42	1	468024	RÉDUCTEUR
19	2	414948	VIS D'ASSEMBLAGE 1/2-13 NC x 1,25 po (long), tête creuse	43	1	468036	MAMELON
20	2	414958	VIS D'ASSEMBLAGE 1/2-13 NC x 4 po (long), tête creuse	44	1	468037	BOUCHON FEMELLE
21	8	415152	BOULON - M8-1,25 x 30 mm (long), tête hex., gr. 8,8, zinc	45	1	470091	GOUPILLE
22	12	415207	BOULON - M10-1,25 x 60 mm (long), tête hex., gr. 8,8, zinc	46	1	494108	RESSORT
23	1	416051	VIS D'ASSEMBLAGE 5/16-24 NF x 1 po (long), tête creuse	47	1	509006	TUBE
24	4	416233	VIS D'ASSEMBLAGE 10-24 NC x 2,5 po (long), tête hex. à pans creux	48	1	516011	VALVE DE COMMANDE

* CES ARTICLES FONT PARTIE DU KIT DE JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ ET DE JOINTS STATIQUES N° 246047 QUI COMPREND AUSSI 3 JOINTS TORIQUES UTILISÉS DANS L'ENSEMBLE DU TAMBOUR N° 234170 (VOIR PAGE 22) ET UN JOINT TORIQUE UTILISÉ SUR LE COUVERCLE DE LA BOÎTE D'ENGRENAGES (VOIR PAGE 23).



BETRIEBS-, INSTANDHALTUNGS- UND WARTUNGSHANDBUCH



PLANETENWINDE MODELL RPH 25000



**ACHTUNG: VOR DER INSTALLATION UND INBETRIEBNAHME DER WINDE MUSS DIESES HANDBUCH
GELESEN UND VERSTANDEN WERDEN. ALLE SICHERHEITS- UND WARNHINWEISE LESEN!**

RAMSEY WINCH COMPANY

PO Box 581510 Tulsa, Oklahoma 74158-1510

Telephone: (918) 438-2760 FAX: (918) 438-6688

Visit us at <http://www.ramsey.com>

INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG	31
GARANTIEHINWEISE.....	31
TECHNISCHE DATEN.....	31
WARNHINWEISE.....	31
MONTAGE DES WINDEN-ANBAURAHMENS	31
INSTALLATION DES WINDENSEILS	32
KUPPLUNGSBETRIEB.....	32
WINDENBETRIEB.....	32
WARTUNG	32
HYDRAULIKANFORDERUNGEN.....	33
LEISTUNGSDIAGRAMME	33
FEHLERSUCHE	34
MONTAGEKONFIGURATIONEN	34
ANLEITUNG ZUM ÜBERHOLEN	35-39
MASSZEICHNUNGEN	40
TEILELISTE UND TEILEZEICHNUNGEN	41-42

BESCHRÄNKTE GARANTIE

RAMSEY WINCH garantiert für ein (1) Jahr ab Kaufdatum, dass jede neue RAMSEY Winde frei von Material- und Verarbeitungsfehlern ist. Die Verpflichtung unter dieser Garantie, ob im gesetzlichen Umfang oder anderweitig, beschränkt sich auf den Ersatz oder die Reparatur des Teils, bei dem vom Hersteller nach Inspektion ein Material- oder Verarbeitungsfehler bestätigt wird. Reparaturen dürfen nur im Herstellerwerk oder an einer vom Hersteller bestimmten Stelle durchgeführt werden.

Aus dieser Garantie ausgeschlossen sind Teile, bei denen ohne die Genehmigung des Herstellers Reparaturen oder Modifizierungen durchgeführt wurden oder Geräte, die missbraucht, vernachlässigt oder falsch installiert wurden und RAMSEY WINCH übernimmt keine Arbeits- oder Transportkosten in Verbindung mit dem Ersatz oder der Reparatur solcher defekter Teile.

RAMSEY WINCH haftet in keinem Fall für Sonder- oder Folgeschäden. RAMSEY WINCH gibt keine Gewähr in Bezug auf Zubehör, das durch die Garantie der jeweiligen anderen Hersteller geschützt ist. RAMSEY WINCH behält sich das Recht vor, im Rahmen seines kontinuierlichen Verbesserungsprogramms Produkte durch Ausführungs- und Materialveränderungen zu verbessern, ohne dass dem Hersteller dadurch irgendwelche Pflichten zur Änderung früherer Produkte entstehen.

Wenn auf Anfrage des Käufers im Außendienst Reparaturen durchgeführt werden und es wird festgestellt, dass es sich nicht um einen Defekt des RAMSEY WINCH Produkts handelt, muss der Käufer den Außendienstvertreter für den anfallenden Zeit- und Kostenaufwand entschädigen.

Rechnungen des Käufers für Reparaturen, Arbeitsaufwand und andere Kosten, die nicht im Voraus von RAMSEY WINCH genehmigt wurden, werden nicht akzeptiert.

Genauere Informationen sind der Garantiekarte zu entnehmen.

RAMSEY HYDRAULISCHE PLANETENWINDE MODELL RPH -25000

DIESES HANDBUCH BITTE SORGFÄLTIG DURCHLESEN

Das Handbuch enthält nützliche Informationen für den effizienten Betrieb der Ramsey Winde sowie Sicherheitsmaßnahmen, mit denen sich der Benutzer vor der Inbetriebnahme der Ramsey Winde vertraut machen muss. Die Winde darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Abschnitte „WARNHINWEISE“ und „BETRIEB“ dieses Handbuchs gelesen und verstanden wurden.

GARANTIEHINWEISE

Ramsey Winden werden nach strengsten Spezifikationen konstruiert und gebaut. Jede Winde wird mit großer Sorgfalt und fachlichem Know-how hergestellt. Sollte trotzdem ein Garantiefall eintreten, befolgen Sie bitte die Anweisungen auf der Rückseite der adressierten und frankierten Garantiekarte. Lesen Sie die beiliegende Garantiekarte, füllen Sie diese aus und senden Sie sie an die Ramsey Winch Company. Falls Sie mit Ihrer Winde Probleme haben, folgen Sie bitte den Anweisungen, um einen prompten Service bei allen Garantieansprüchen zu gewährleisten. Die beschränkte Garantie ist auf der Rückseite des Handbuchs aufgeführt.

SPECIFICATIONS*

Nominale Zugkraft (lbs.)	.....	25,000				
(Kg.)	.....	11,340				
Getriebeuntersetzung	.....	25.53:1				
Gewicht (ohne Seil)	.....	380 lb. (172,0 Kg)				
Seillage		1	2	3	4	5
*Nominale Zugkraft pro Lage	lbs.	25,000	20,800	17,900	15,600	13,900
	Kg.	11,340	9,430	8,110	7,070	6,300
Seilaufnahme pro Lage	ft.	35	75	125	185	245
	m	10	22	38	56	74
*Seilgeschwindigkeit (bei 56 l/min)	FPM	27	31	36	41	46
	MPM	8,3	9,5	11,1	11,8	14,0
* Diese technischen Daten basieren auf dem empfohlenen Drahtseil (14 mm) dickes verstärktes Stahlseil und einem 131 cm ³ /R Motor.						

ANMERKUNG: Die aufgeführte nominale Zugkraft gilt nur für die Winde. Die Nennleistung des Seils muss vom Seilhersteller in Erfahrung gebracht werden.

WARNHINWEISE:

VOR BEGINN DES WINDENBETRIEBS MUSS SICHERGESTELLT WERDEN, DASS DIE KUPPLUNG VOLLSTÄNDIG EINGERÜCKT IST.

DIE KUPPLUNG NICHT UNTER LAST AUSTRÜCKEN.

DIE KUPPLUNG NICHT EINGERÜCKT LASSEN, WENN DIE WINDE NICHT GEBRAUCHT WIRD.

NIEMALS UNTER ODER NEBEN ANGEHOBELEN LASTEN STEHEN.

WÄHREND DES ZIEHENS EINEN SICHEREN ABSTAND ZUM SEIL EINHALTEN. NICHT VERSUCHEN, DAS SEIL ZU LENKEN.

DIE IN DER TABELLE ANGEFÜHRTE MAXIMALE ZUGKRAFT NICHT ÜBERSCHREITEN.

DIE WINDE NICHT ZUM HEBEN, TRAGEN ODER ANDERWEITIGEN TRANSPORT VON MENSCHEN VERWENDEN.

ZUM HALTEN DER LAST SIND MINDESTENS 5 SEILWICKLUNGEN UM DEN TROMMELZYLINDER NOTWENDIG. DIE SEILKLEMME IST NICHT FÜR DAS HALTEN DER LAST AUSGELEGT.

DIE SEILKLEMME WURDE NICHT ZUM HALTEN DER LAST KONSTRUIERT.

MONTAGE DES WINDEN-ANBAURAHMENS

Für die Befestigung des Anbaurahmens am Bergungsfahrzeug müssen acht (8) Schrauben der Sorte 5 mit einem Mindestdurchmesser von 13 mm verwendet werden.

INSTALLATION DES WINDENSEILS

Bei der RPH-25000 Winde sind zwei konische Taschen in die Seiltrommel gegossen. Eine Tasche wird für Installationen verwendet, bei denen das Drahtseil über die Trommel gewickelt wird. Die andere Tasche wird verwendet, wenn das Seil unter der Trommel durchgeführt wird. Bei richtiger Anwendung ist diese konische Taschenausführung eine der sichersten Verankerungsmethoden auf dem Markt.

1. Zum Abwickeln das Seil am Boden entlang auslegen, um ein Knicken zu vermeiden. Das dem Haken gegenüberliegende Seilende mit Plastik- oder ähnlichem Klebeband umwickeln, um ein Ausfransen zu verhindern.
2. Das Drahtseil durch das schmale Ende der Tasche bis gegen den Trommelflansch schieben und um den Anker-Puck wickeln. Dann das Drahtseil mit dem Anker in das weite Ende der Tasche ziehen. Mit einem Gummihammer auf die Rückseite des Drahtseils klopfen, bis Drahtseil und Anker fest in der Tasche sitzen.
3. Die Winde langsam in Aufwickelrichtung in Bewegung setzen. Das Seilende gespannt halten und das Seil vollständig auf die Seiltrommel aufwickeln. Darauf achten, dass sauber gewickelte Lagen entstehen.

Das Drahtseil lässt sich leicht von der Trommel entfernen, indem der Anker aus dem weiten Ende der Tasche herausgetrieben wird.

KUPPLUNGSBETRIEB

Einrücken der Kupplung:

1. Den Kupplungssteuerschieber in die eingerückte Position stellen.
2. Bei Temperaturen unter null Grad immer zuerst der Motor in Seilabrollrichtung laufen lassen, bis sich die Trommel zu drehen beginnt. Bei extrem tiefen Temperaturen (unter -18 °C) das Seil von Hand herausziehen, bis sich die Trommel zu drehen beginnt.
3. Mindestens 3 Sekunden warten, bis die Kupplung vollständig eingerückt ist. Danach ist die Winde zum Aufrollen des Seils bereit.

WARNUNG: Nicht versuchen, zum Einrücken der Kupplung zuerst den Windenmotor in Betrieb zu setzen und dann den Kupplungssteuerschieber bei laufendem Motor in die Einrückstellung zu stellen. Niemals gleichzeitig mit dem Einrücken der Kupplung das Aufnehmen der Last beginnen.

Ausrücken der Kupplung:

1. Die Winde in Abwickelrichtung laufen lassen, bis das Seil von der Last befreit ist.
2. Den Kupplungssteuerschieber in die ausgerückte Position stellen.

Anschließend kann das Seil von Hand abgezogen werden.

WINDENBETRIEB

Um mit der Funktion der Winde vertraut zu werden, sollte vor der tatsächlichen Verwendung ein Probelauf durchgeführt werden. Planen Sie den Probelauf im Voraus. Werden Sie mit den Geräuschen vertraut, die bei einem leichten konstanten Zug, schweren Zug und bei ruckartigen Bewegungen oder Verschiebungen der Last zu hören sind. Nachdem Sie sich mit allen Funktionen der Winde vertraut gemacht haben, ist deren Bedienung sehr einfach.

Ein ungleichmäßiges Spulen des Seils beim Ziehen einer Last stellt kein Problem dar, außer wenn sich das Seil an einem Trommelende anhäuft. In diesem Fall muss die Winde reversiert werden, um die Last vom Seil zu nehmen, und der Ankerpunkt weiter zur Fahrzeugmitte verschoben werden. Nach Erledigung des Auftrags kann die Winde abgespult und das Seil in sauberen Lagen aufgewickelt werden.

WARTUNG

Bei Einhaltung der folgenden Wartungsintervalle bleibt die Winde stets im optimalen Zustand mit maximaler Leistung und minimalem Reparaturaufwand.

A. WÖCHENTLICH

1. Ölstand prüfen und ggf. bis zur Ölstandsschraube auffüllen. Bei einem Ölleck dessen Lage ausfindig machen und reparieren.
2. Das Überdruckventil an der Oberseite des Getriebekastens überprüfen. Sicherstellen, dass es nicht verstopft ist. Das Seil mit einem leichten Öl schmieren.

B. MONATLICH

1. Die Befestigungsschrauben der Winde überprüfen. Fehlende Schrauben ersetzen und lockere Schrauben festziehen. Nur Schrauben der Sorte 5 oder besser verwenden.
2. Das Windenseil inspizieren. Ein ausgefranztes oder beschädigtes Seil muss sofort ersetzt werden.

C. JÄHRLICH

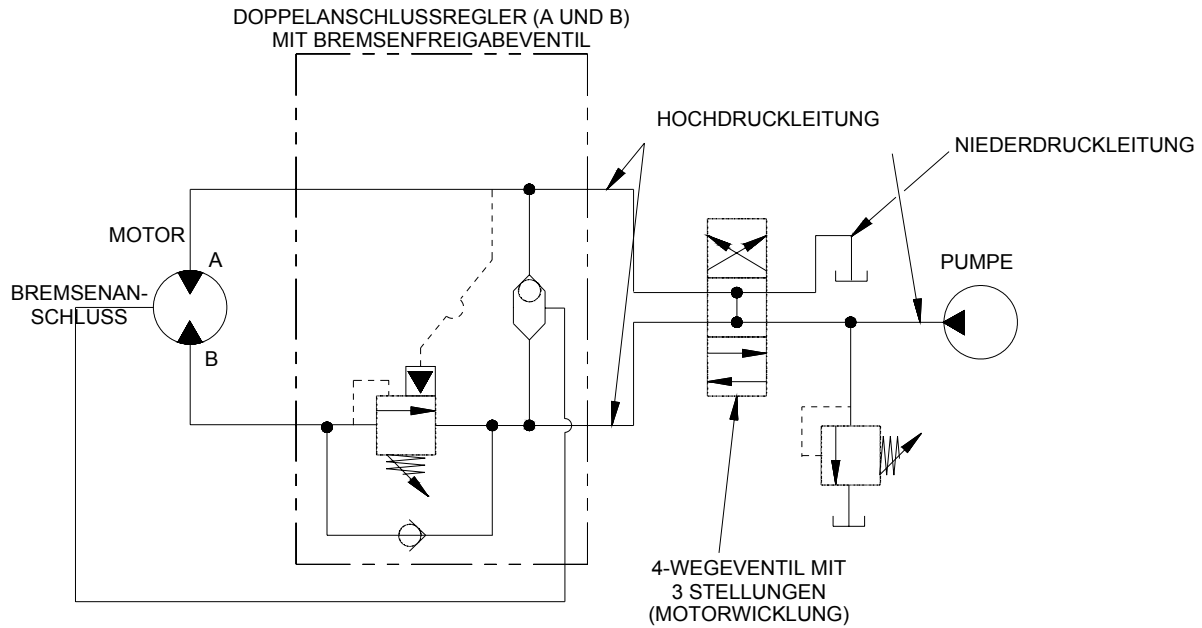
1. Das Öl mindestens jährlich wechseln, öfter bei häufigem Einsatz.
2. Die Winde bis zur Ölstandsschraube mit sauberem Kerosin auffüllen. Die Winde einige Sekunden lang ohne Last in Aufwickelrichtung laufen lassen. Das Kerosin aus der Winde ablassen.
3. Die Winde bis zur Ölstandsschraube mit Allzweckgetriebeöl SAE 80W-140 auffüllen.
4. Den Rahmen und die den Rahmen umgebende Struktur auf Risse und Verformungen überprüfen.

HYDRAULIKANFORDERUNGEN

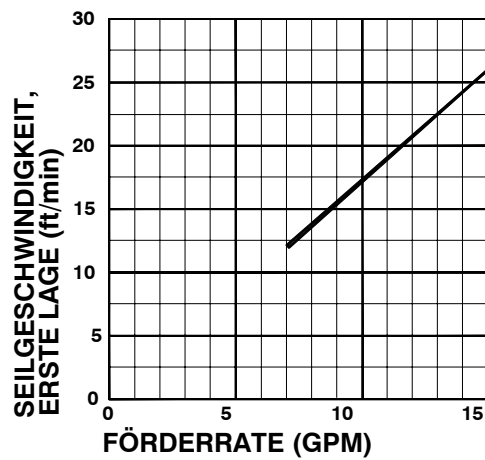
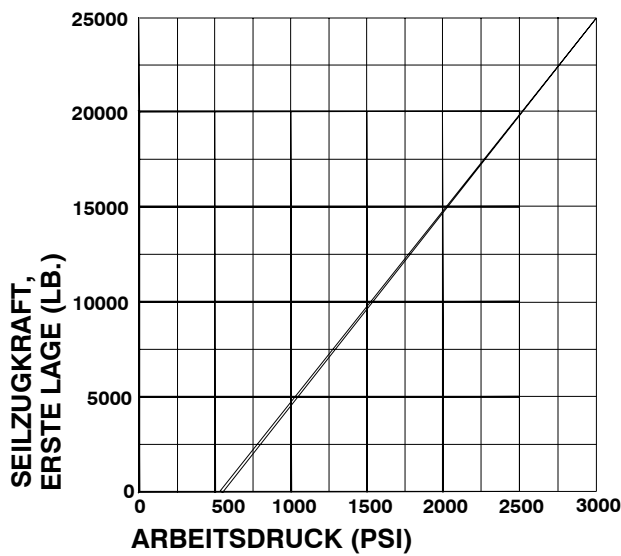
Zur richtigen Wahl der Hydraulik für die Leistung der Winde ist auf die folgenden Leistungsdiagramme Bezug zu nehmen. Die Diagramme zeigen:

- (1) Seilzugkraft (Lb.) der ersten Lage im Vergleich zum Arbeitsdruck (PSI)
- (2) Seilgeschwindigkeit, erste Lage (ft/min) im Vergleich zur Förderrate (GPM)

TYPISCHE ANORDNUNG



LEISTUNGSDIAGRAMME

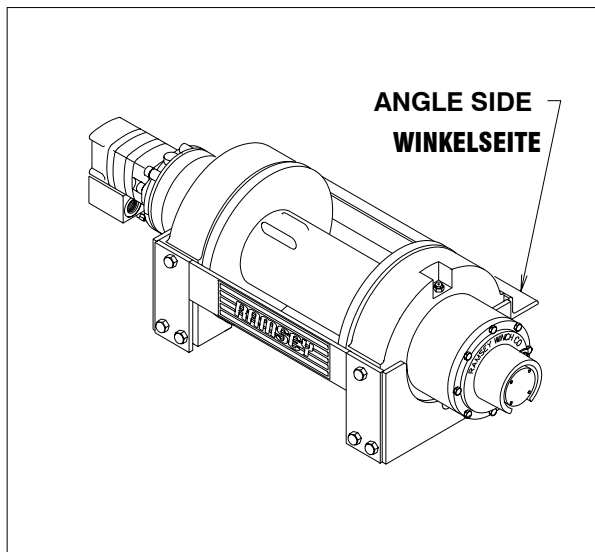


LEISTUNG AUF BASIS EINES HUBRAUMS VON 131 CM³

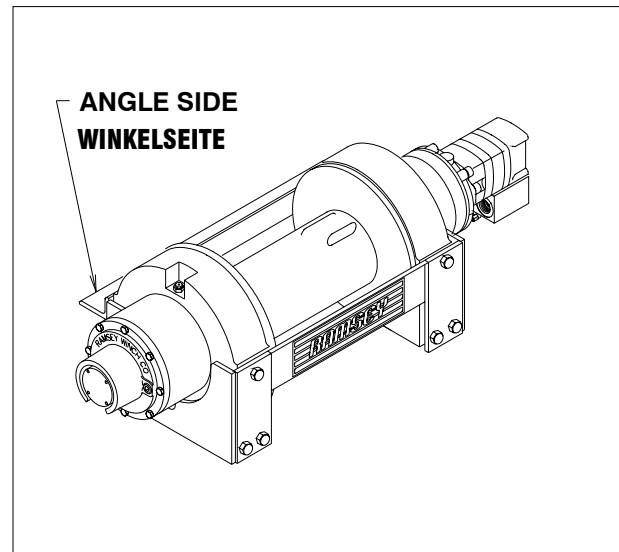
FEHLERSUCHE

ZUSTAND	MÖGLICHE URSACHE	ABHILFE
ÖL LECKT AUS DEM GEHÄUSE	1. Dichtung beschädigt oder verschlissen.	1. Dichtung ersetzen.
	2. Zu viel Öl.	2. Überschüssiges Öl ablassen. Siehe Hinweise zum Betrieb.
	3. Beschädigter Dichtring.	3. Dichtring ersetzen.
DIE WINDE LÄUFT ZU LANGSAM	1. Niedrige Förderrate.	1. Förderrate überprüfen. Siehe Hydraulik-Flussdiagramm auf Seite 33.
	2. Hydraulikmotor ist abgenutzt.	2. Motor ersetzen.
KEIN FREILAUF AN DER SEILTROMMEL	1. Clutch not disengaged	1. Druckluft zum Kupplungszyylinder prüfen; Mindestdruck: 620 kPa. Siehe Seite 40.
BREMSE KANN NICHT GELÖST WERDEN	1. Lufteinschluss in der Hydraulik	1. Bremse entlüften. Siehe Seite 39.

WINDE DIE MONTAGEKONFIGURATION



RECHTSSEITIGE MONTAGE

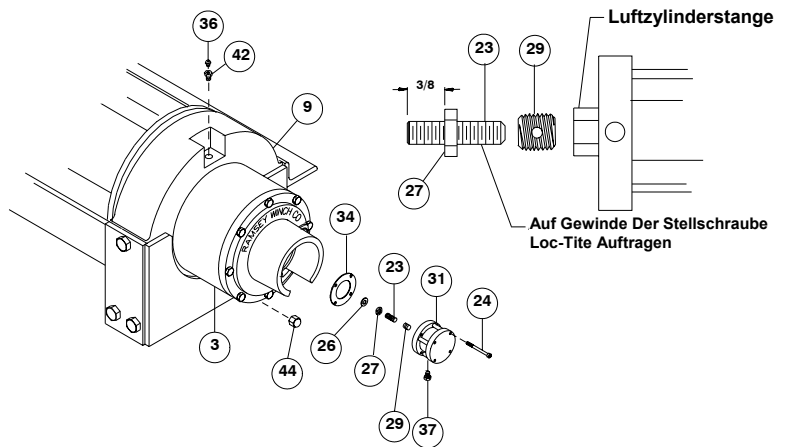


LINKSSEITIGE MONTAGE

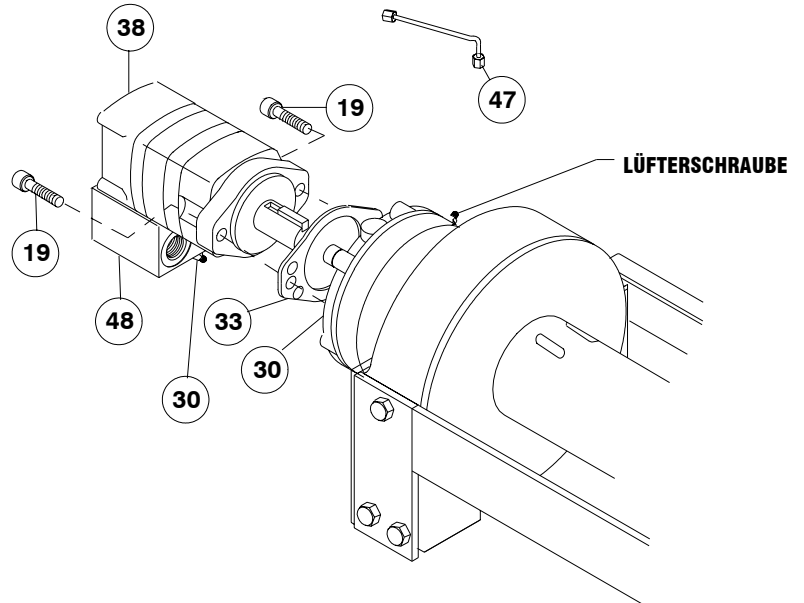
ANLEITUNG ZUM ÜBERHOLEN

- Das Öl aus dem Getriebekasten (Nr. 9) ablassen. Dazu die Rohrkappe (Nr. 43) vom Rohrrippel im Endlager abnehmen. Das Reduzierstück (Nr. 41) und das Überdruckventil (Nr. 35) entfernen. Wenn der Luftzylinder ersetzt werden muss, die vier (4) Kopfschrauben (Nr. 23) und den Luftzylinder (Nr. 30) vom Deckel abnehmen.

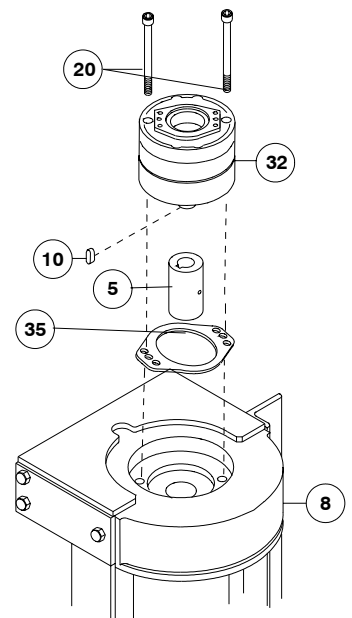
Unterlegscheibe (Nr. 25), Mutter (Nr. 26), Stellschraube (Nr. 22) und Einsatz (Nr. 28) vom Ende der Luftzylinderstange abnehmen. Auf das Gewinde der Mutter (Nr. 26) Loc-tite auftragen und die Mutter bis zu 10 mm vor dem Antriebsende auf das Gewinde der Stellschraube (Nr. 22) aufschreiben (siehe unten). Auf das Gewinde der Stellschraube Loc-tite auftragen und den Einsatz (Nr. 28) auf die Stellschraube drehen und gegen die Mutter festschrauben. Unter Verwendung der Stellschraube und Mutter den Einsatz (Nr. 28) in das Ende der Luftzylinderstange schrauben. Die Mutter fest gegen die Zylinderstange festziehen, wobei zwischen dem Antriebsende der Stellschraube und der Mutter ein Abstand von 10 mm aufrechterhalten werden muss. Wenn der Entlüfter beschädigt ist, diesen ausbauen und ersetzen.



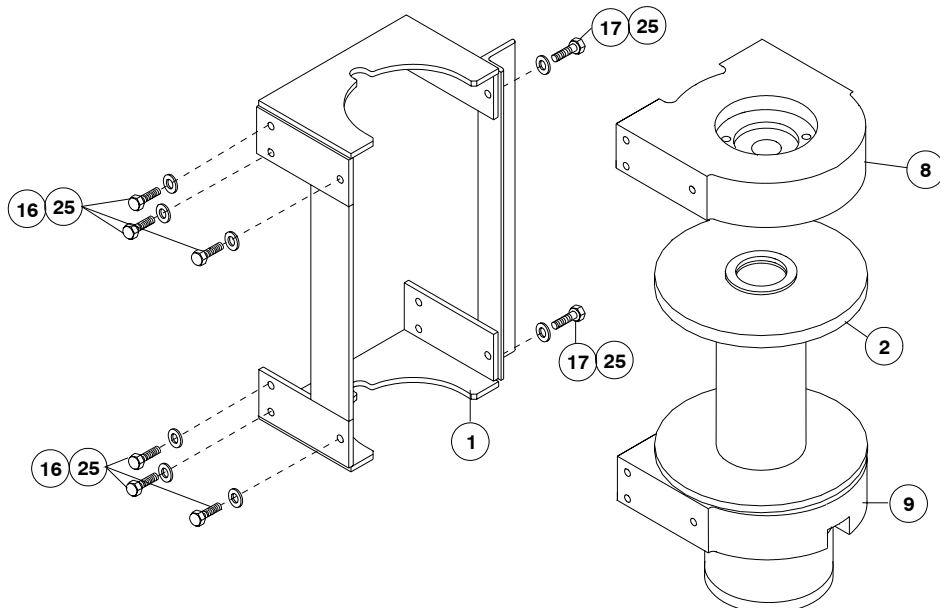
- Das Rohr (Nr. 46) wie gezeigt von den Kniestücken (Nr. 29) trennen. Den Motor (Nr. 37) und den Dichtring (Nr. 32) durch Entfernen der 2 Kopfschrauben (Nr. 20) ausbauen. Das Ventil (Nr. 47), falls notwendig, durch Lösen der 3 Kopfschrauben (Nr. 19) (siehe Abbildung auf Seite 41) vom Motor abnehmen.



- Die Bremsenbaugruppe (Nr. 31) durch Entfernen der 2 Befestigungsschrauben (Nr. 21), mit denen die Bremse am Endlager (Nr. 8) befestigt ist, ausbauen. Kupplung (Nr. 5) und Dichtring (Nr. 34) vom Endlager ausbauen. Auf die Zusammensetzung der Teile achten, damit diese wieder richtig zusammengesetzt werden.



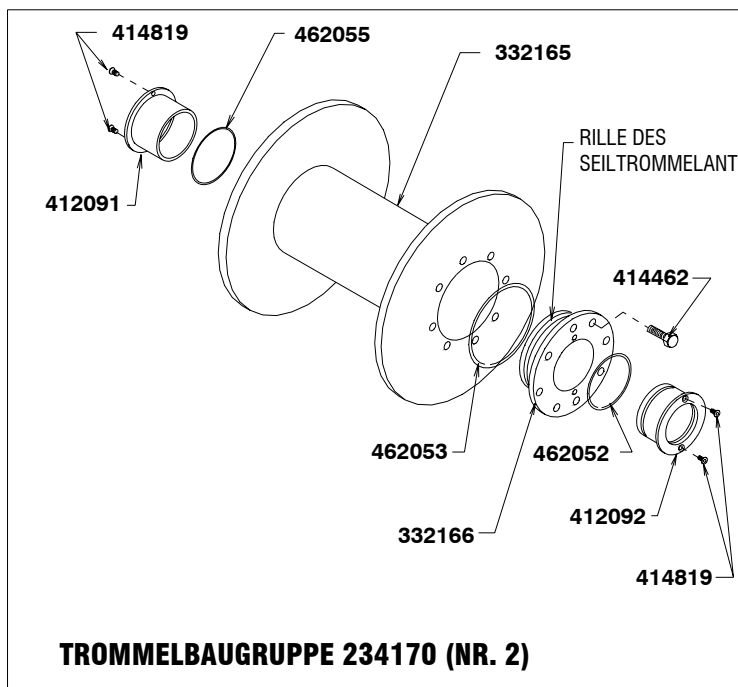
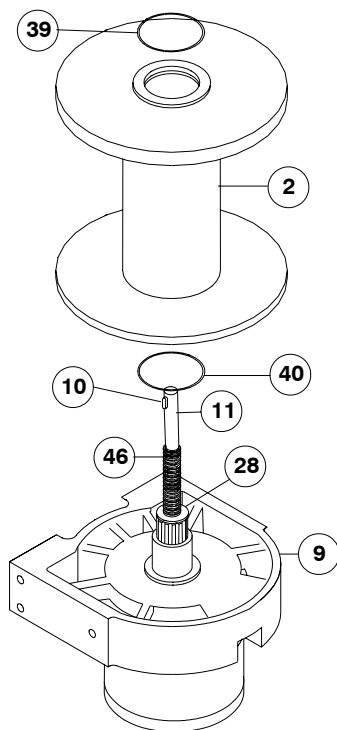
4. Die Winde aus dem stehenden Anbaurahmen (Nr. 1) ausbauen. Dazu die vier (4) Kopfschrauben und Sicherungsscheiben entfernen. Das Motorendlager (Nr. 8) aus der Trommelbaugruppe (Nr. 2) ziehen.



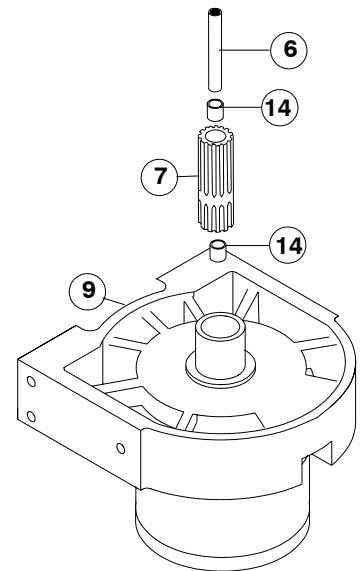
5. Die Trommelbaugruppe (Nr. 2) nach oben aus dem Endlager (Nr. 9) ziehen. Die Vierlippendichtungen (Nr. 39 und 38) aus den Rillen in den Seiltrommelbuchsen entfernen. Antriebswelle (Nr. 11), Kupplungsfeder (Nr. 45) und Unterlegscheibe (Nr. 27) aus dem Endlager (Nr. 9) entfernen. Die Keile der Antriebswelle auf Anzeichen von Verschleiß untersuchen und bei Bedarf ersetzen.

Die Seiltrommelbaugruppe (Nr. 2) auf Anzeichen von Verschleiß überprüfen. Wenn die Keile im Seiltrommelantrieb (3321660 beschädigt sind, muss der Seiltrommelantrieb ersetzt werden. Zum Ausbauen des Seiltrommelantriebs die acht (8) Kopfschrauben (414462) entfernen. Einen gut geölten O-Ring (462053) in die Rille des Seiltrommelantriebs legen und den Antrieb mit acht (8) Kopfschrauben (414462) an der Seiltrommel (332165) befestigen. Die Kopfschrauben über Kreuz auf 74 Nm festziehen.

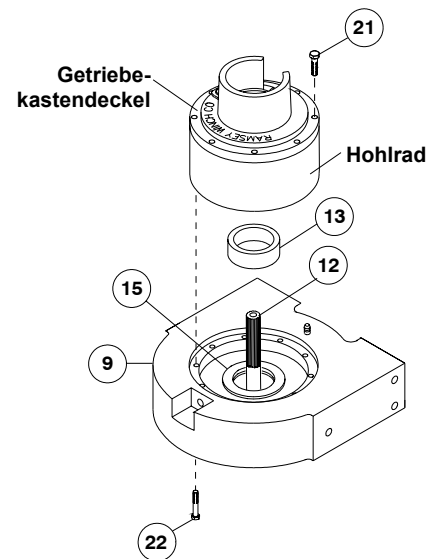
Die alten Buchsen aus der Seiltrommel und aus dem Trommelantrieb stemmen. Die O-Ringe (462055 und 462052) aus den Rillen der Seiltrommel und der Trommelantriebsbuchse (412092) herausnehmen. Gut geölte O-Ringe (462055 und 462052) in die Rillen der Seiltrommel und die Außenrillen der Trommelantriebsbuchse (412092) drücken. Eine neue Buchse (412091) in das dem Trommelantrieb gegenüberliegende Ende der Seiltrommel pressen und die Buchse (412092) in den Trommelantrieb pressen, bis die Flansche der Buchse gegen die Seiltrommel und den Antrieb anliegen. Die Buchsen mit zwei (2) Kopfschrauben (414819) an der Seiltrommel und am Seiltrommelantrieb befestigen.



6. Die Abtriebskupplung (Nr. 7) und die Kupplungswelle (Nr. 6) vom Endlager (Nr. 9) ausbauen. Die in die Abtriebskupplung (Nr. 7) gepressten Lager (Nr. 13) auf Anzeichen von Verschleiß untersuchen. Die Lager bei Bedarf ersetzen. Dazu die alten Lager aus der Kupplung stemmen und neue Lager (Nr. 13) an beiden Enden der Abtriebskupplung (Nr. 7) einpressen. Die Kupplungswelle (Nr. 6) in die Lager (Nr. 13) stecken.



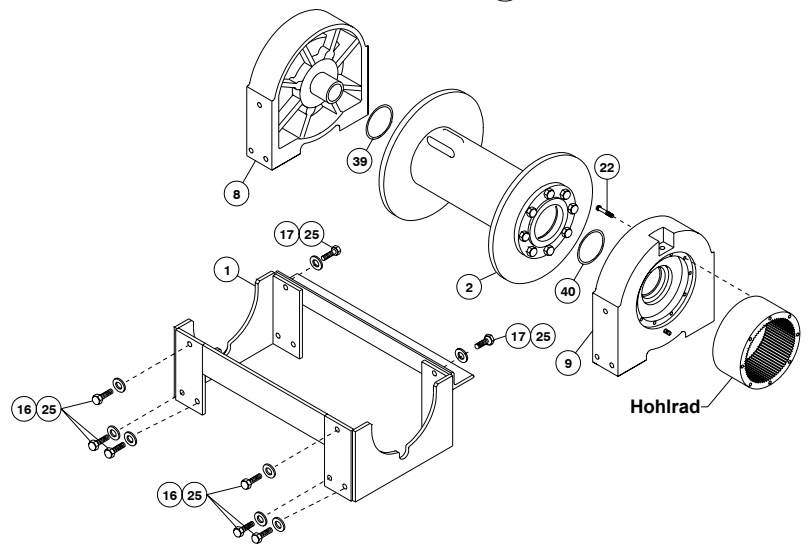
7. Acht (8) Kopfschrauben (Nr. 15) abnehmen und den Getriebekastendeckel aus dem Hohlrad ziehen. Die antriebsseitige Anlaufscheibe, das Sonnenrad, die Trägerbaugruppen und den Abstandhalter (Nr. 13) aus der Innenseite des Hohlrads entfernen. Die Keile des Hohlrads überprüfen und bei Bedarf ersetzen. Dazu die zwölf (12) Kopfschrauben (Nr. 16) und das Hohlrad aus dem Endlager (Nr. 9) entfernen. Die Buchse (Nr. 14) auf Anzeichen von Verschleiß überprüfen. Falls die Buchse ersetzt werden muss, diese aus dem Gehäuse stemmen und eine neue Buchse einpressen.



RTV-Dichtmittel (RTV=bei Raumtemperatur ausvulkanisiert) auf die Montagefläche zwischen Hohlrad und Endlager (Nr. 9) auftragen. Das Hohlrad auf das Endlager stecken und die Löcher im Hohlrad auf die Löcher im Endlager des Getriebekastens ausrichten. Das Hohlrad mit zwölf (12) Kopfschrauben (Nr. 16) am Endlager befestigen. Über Kreuz auf 54 Nm festziehen. Die Kupplungshebelwelle (Nr. 12) auf Anzeichen von Verschleiß überprüfen und bei Bedarf ersetzen.

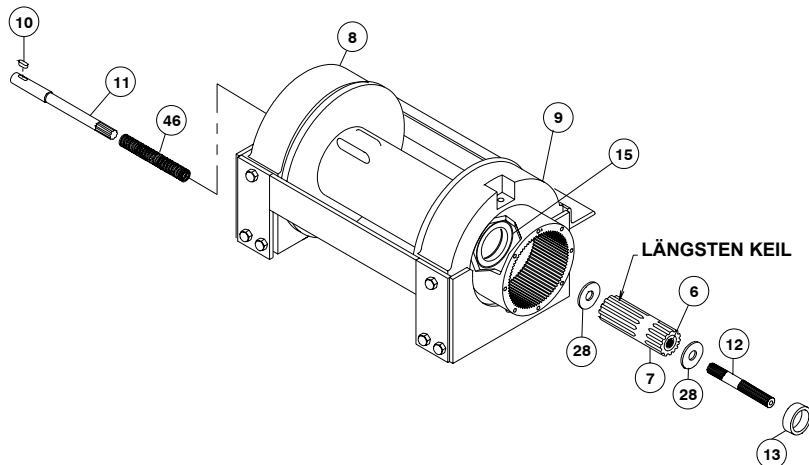
8. ANMERKUNG: VOR DEM BEFESTIGEN DES VORDEREN UND HINTEREN RAHMENS AN DER WINDE DIE MONTAGEKONFIGURATION (RECHTS- ODER LINKSSEITIGE MONTAGE) BESTIMMEN, UM SICHERZUSTELLEN, DASS DIE TEILE AUF DER RICHTIGEN SEITE MONTIERT WERDEN (SIEHE MONTAGEKONFIGURATIONEN, AUF SEITE 34).

Gut geölte Vierlippendichtungen (Nr. 38 und 39) wie gezeigt in die Buchsenrinne an beiden Enden der Seiltrommel (Nr. 2) drücken. Die Trommelbaugruppe (Nr. 2) vorsichtig auf das motorseitige Lager (Nr. 9) setzen. Das Getriebekasten-Endlager (Nr. 9) anheben und auf die Seiltrommel setzen. Die Rahmenbaugruppe (Nr. 1) mit den unten gezeigten Kopfschrauben und Sicherungsscheiben montieren. Die vier (4) Kopfschrauben gut festziehen und die Drehung der Seiltrommel überprüfen.

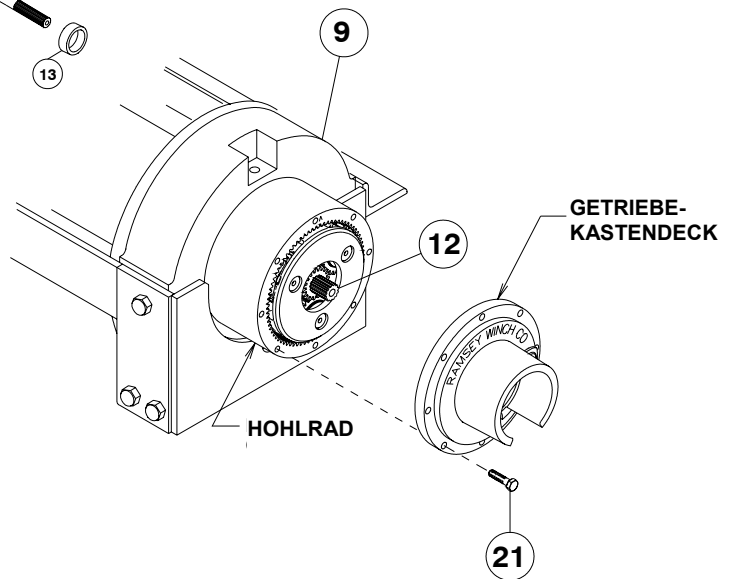


9. Auf den Ansatz der Antriebswelle (Nr. 11) reichlich Schmierfett auftragen. Die Feder (Nr. 45) auf das Ende der Welle mit den längeren Keilen schieben. Zum Halten der Feder am Wellenansatz Schmierfett auftragen.

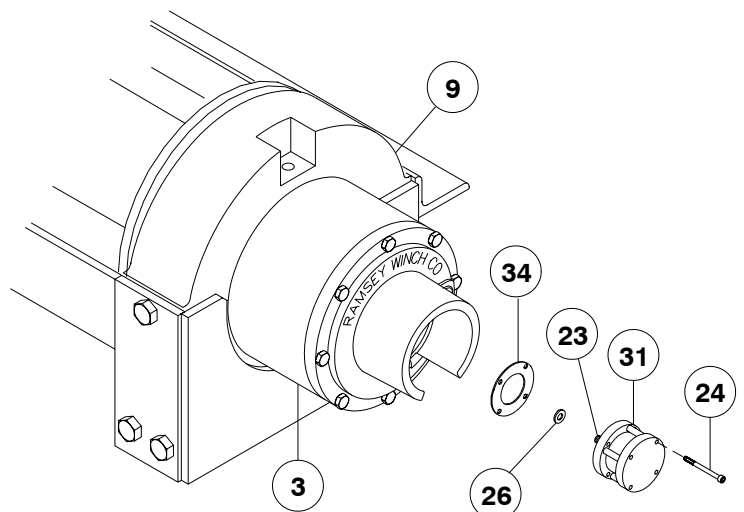
Feder und Welle durch das motorseitige Lager (Nr. 8) und die Seiltrommel schieben, bis die Welle durch die Buchse (Nr. 14) hindurch in das Endlager (Nr. 9) ragt. Die Kupplungsunterlegscheibe (Nr. 27) auf das Keilende der Welle bis gegen die Feder schieben. Das Ende der Abtriebskupplungsbaugruppe (Nr. 7) mit dem längsten Keil nach innen gerichtet durch die Endlagerbuchse (Nr. 14) stecken und den Wellenkupplungskeil mit dem verkeilten Ende der Welle in Eingriff bringen. Das mit den kurzen Keilen versehene Ende der Kupplungshebelwelle (Nr. 12) durch die Unterlegscheibe (Nr. 27) hindurch in die Wellenkupplung (Nr. 6) stecken und die Keile der Kupplungswelle mit den Keilen der Wellenkupplung in Eingriff bringen. Den Abstandhalter (Nr. 13) auf die Abtriebskupplung (Nr. 7) stecken.



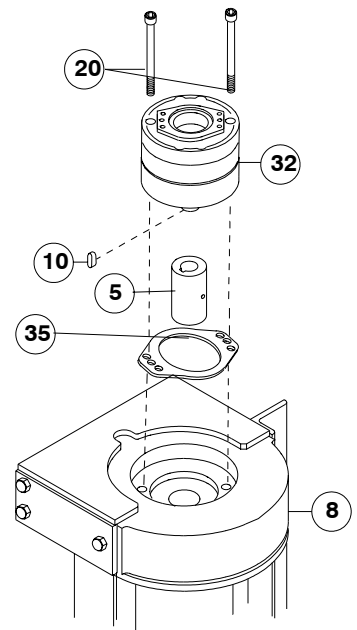
10. Zwei (2) Radträger in das Hohlrads einbringen und mit dem Hohlrads in Eingriff bringen. Sicherstellen, dass Hohlrads und Trägerbaugruppe am Endlager (Nr. 9) anliegen. Den O-Ring des Deckels auf Schäden überprüfen und bei Bedarf ersetzen. Den Deckel auf dem Hohlrads befestigen. Unter Verwendung von acht (8) Kopfschrauben (Nr. 15) den Getriebekastendeckel am Endlager des Getriebekastens befestigen. Die Kopfschrauben über Kreuz auf 24 Nm festziehen.



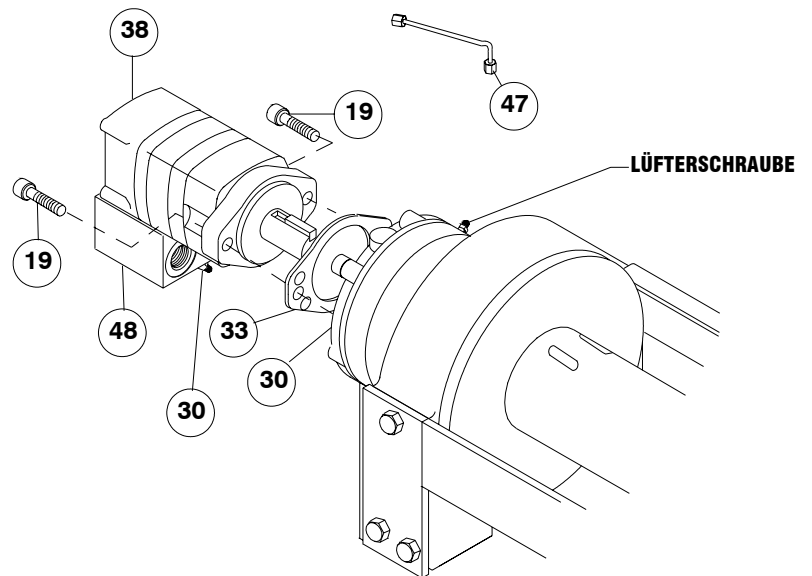
11. Die Stange soweit wie möglich aus dem Luftzylinder ziehen. Die Unterlegscheibe (Nr. 25) auf die Stellschraube (Nr. 22) und gegen die an der Zylinderstange befestigte Mutter schieben. Die Stellschraube in das Loch der Kupplungshebelwelle (Nr. 12) stecken. Unter Verwendung von vier (4) Kopfschrauben (Nr. 23) den neuen Luftzylinder (Nr. 30) und Dichtring (Nr. 33) mit Dichtmittel auf dem Adapter befestigen. Auf das Gewinde der Kopfschrauben Loc-tite PST-Gewindegleitmittel auftragen. Die Kopfschrauben über Kreuz auf 6 Nm festziehen.



12. Bei in der Kupplung eingesetzten Bolzen (Nr. 44) die Kupplung (Nr. 5) auf das Ende der darunter liegenden Antriebswelle schieben. Die Kupplung auf das Wellenende (Nr. 12) schieben. Den Dichtring (Nr. 34) auf der Motormontagefläche des Endlagers (Nr. 8) anbringen. Die Bremswelle in die Kupplung schieben. Unter Verwendung von zwei (2) Schrauben (Nr. 21) die Bremsenbaugruppe am motorseitigen Lager befestigen. Die Kopfschrauben auf je 115 Nm festziehen.



13. Den Motor (Nr. 37) mit einem gut geölkten Dichtring (Nr. 32) an der Bremse (Nr. 31) befestigen. Zwei (2) Kopfschrauben (Nr. 20) anbringen und auf 100 Nm festziehen. Das Rohr (Nr. 46) sicher am Kniestück (Nr. 29), im Ventil (Nr. 47) und in der Bremse (Nr. 31) anschließen.

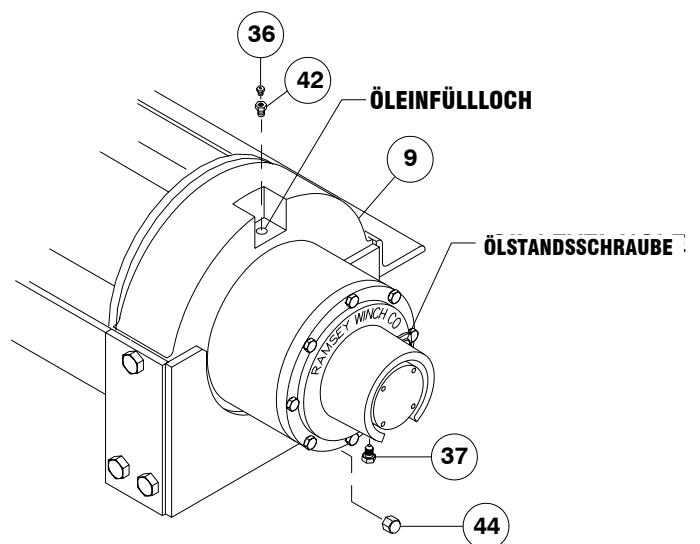


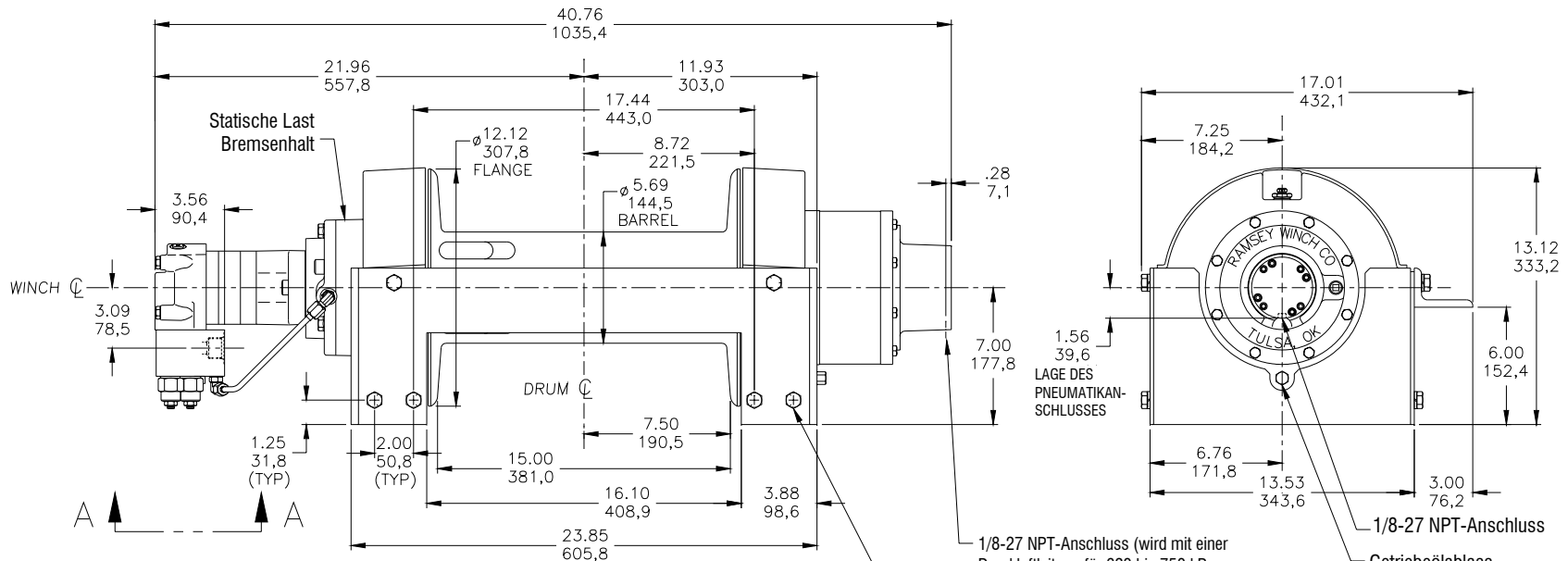
14. Auf das Gewinde des Rohrdeckels (Nr. 43) Permatex auftragen. Den Rohrdeckel auf den Rohrnickel im Boden des Getriebekasten-Endlagers (Nr. 9) schrauben. Ca. 800 ml SAE 80W-140 Öl in das Endlager füllen. Wie unten gezeigt die Ölstandsschraube entfernen und den Ölstand prüfen. Das Überdruckventil (Nr. 35) und das Reduzierstück (Nr. 41) in das Endlager am Öleinfüllloch einsetzen.

Die Winde montieren und die Druckleitungen anschließen. Mindestens 1580 kPa Druck anlegen, um die Bremse zu lösen und durch Beobachten der Seiltrommeldrehung prüfen, ob sich die Bremse löst.

15. Die Funktion der Kupplung prüfen. Dazu am Kupplungsluftzylinder Druckluft anlegen, um die Kupplung auszurücken. Den Freilauf der Winde prüfen. Die Kupplung wieder einrücken. Beim Einrücken der Kupplung sollte ein lautes Geräusch zu hören sein. Die Windentrommel darf sich nicht frei drehen.

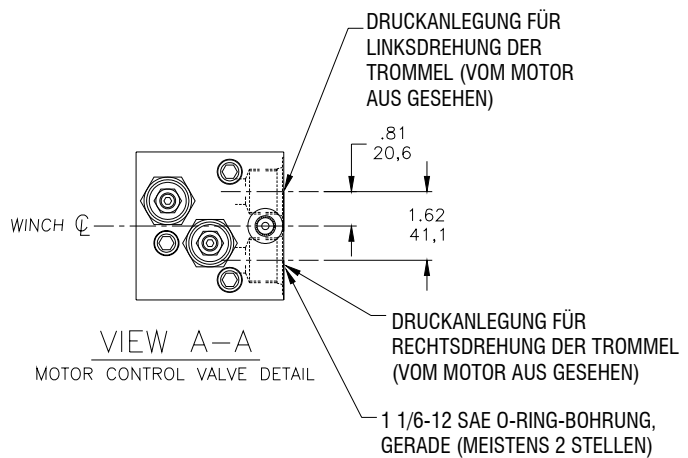
16. Die Winde im Vor- und Rücklauf betreiben, um die unbehinderte Drehung der Trommel zu bestätigen.





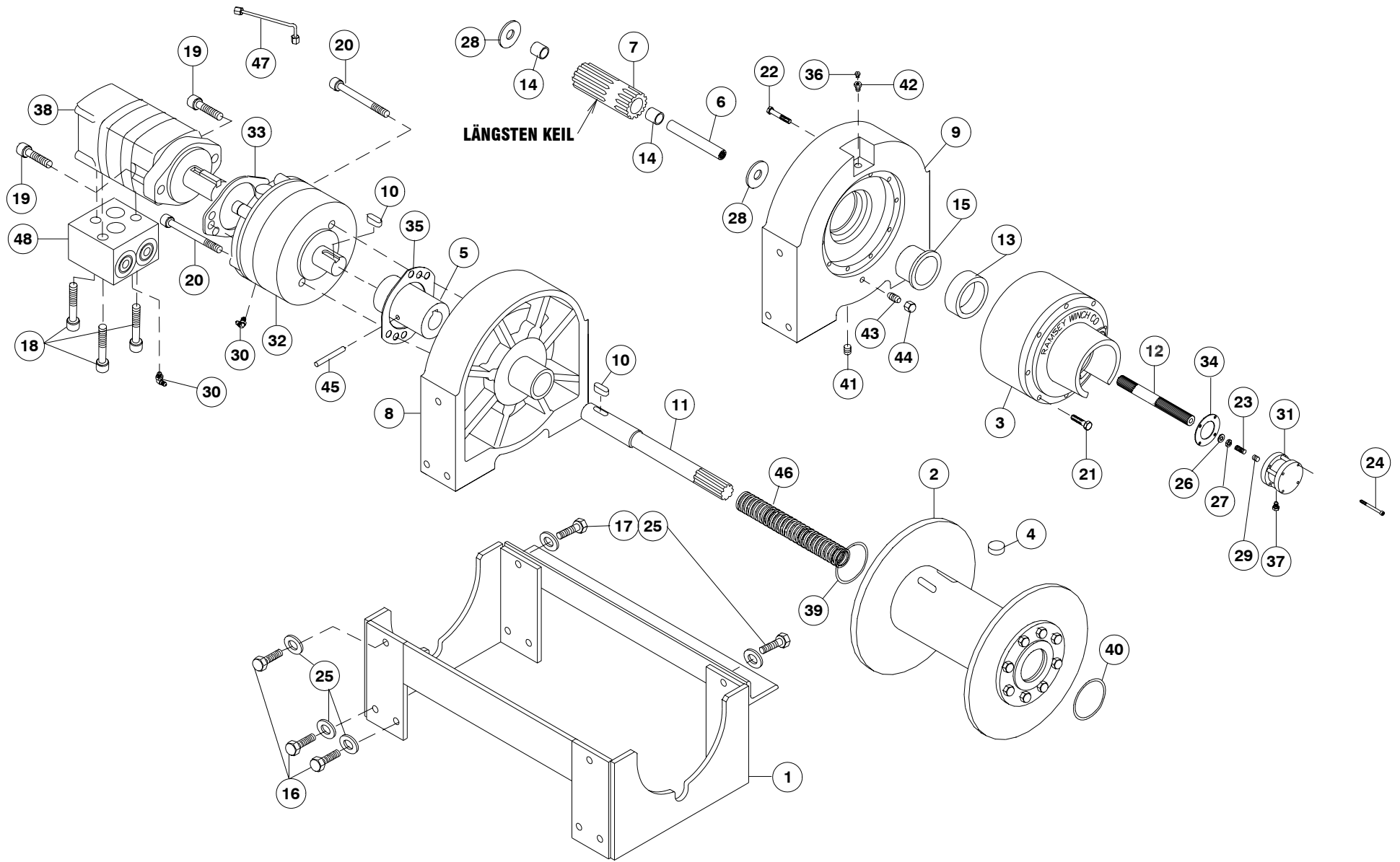
1/8-27 NPT-Anschluss (wird mit einer Druckluftleitung für 620 bis 750 kPa verbunden, um die Kupplung auszurücken) Federgelagerte Einrückung der Kupplung. Siehe Seitenansicht für winkelgetreue Anschlussausrichtung.

1/2-13UNC KOPFSCHRAUBE Sorte 5 (meistens 6 an jeder Seite der Winde)



MASSANGABEN IN MILLIMETER

MODELL RPH 25000



RPH-25000

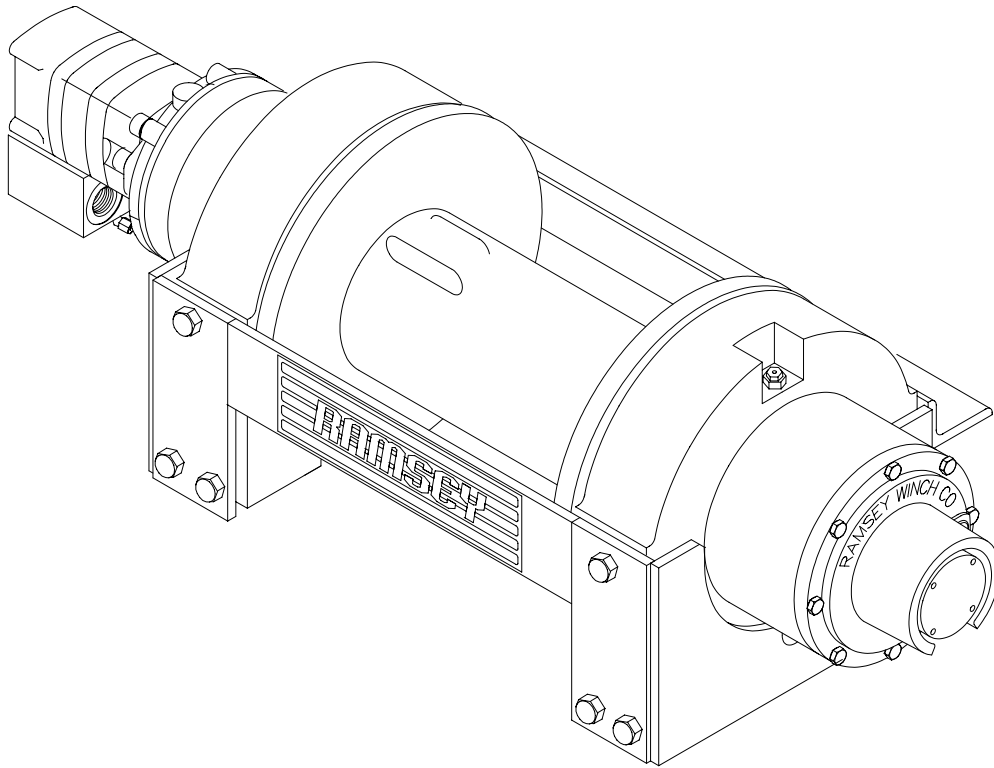
TEILELISTE – RPH 25000

LFD. NR.	ANZ.	ART.-NR.	BESCHREIBUNG	LFD. NR.	ANZ.	ART.-NR.	BESCHREIBUNG
1	1	242157	RAHMENBAUGRUPPE	25	12	418218	SICHERUNGSSCHEIBE, 1/2", GETEILT
2	1	234170	TROMMELBAUGRUPPE	26	1	418432	ANLAUFSCHLEIBE
3	1	296504	GETRIEBEKASTEN	27	1	418433	SICHERUNGSMUTTER - 5/16"-24 NF X 4,8 mm dick
4	1	314010	SEILANKER	28	2	418462	UNTERLEGSCHLEIBE - KUPPLUNG
5	1	324290	KUPPLUNG - BREMSE	29	1	426045	EINSATZ
6	1	324294	KUPPLUNG - WELLE	30	2	432018	VERSCHRAUBUNG - HYDRAULIK 7/16-20 90°-KNIESTÜCK
7	1	324299	KUPPLUNG - ABTRIEB	31	1	433014	LUFTZYLINDER
8	1	338294	ENDLAGER - MOTOR	32	1	438020	BREMSE
9	1	338315	ENDLAGER - GETRIEBE	33	1	442215	DICHTRING - BREMSEN- UND MOTORSEITIG*
10	2	342194	KEIL	34	1	442217	DICHTRING - LUFTZYLINDER*
11	1	357496	WELLE - ANTRIEB	35	1	442224	DICHTRING - BREMSENAUSGANGSSEITE*
12	1	358073	KUPPLUNGSHABELWELLE	36	1	456008	ÜBERDRUCKVENTIL
13	1	362269	ABSTANDHALTER	37	1	456038	ENTLÜFTER
14	2	402119	LAGER	38	1	458081	MOTOR - HYDRAULIK
15	1	412090	BUCHSE - ANLAUF	39	1	462012	VIERLIPPENDICHTUNG*
16	10	414561	KOPFSCHRAUBE - 1/2"-13NC x 32 mm lang, Sechskant, Sorte 5	40	1	462050	VIERLIPPENDICHTUNG*
17	2	414551	KOPFSCHRAUBE - 1/2"-13NC x 38 mm lang, Sechskant, Sorte 5	41	1	468017	ROHRSTOPFEN
18	3	414935	KOPFSCHRAUBE - 3/8"-16NC x 63 mm lang, Sechskant	42	1	468024	REDUZIERSTÜCK
19	2	414948	KOPFSCHRAUBE - 1/2"-13NC x 32 mm lang, Inbus	43	1	468036	ROHRNIPPEL
20	2	414958	KOPFSCHRAUBE - 1/2"-13NC x 102 mm lang, Inbus	44	1	468037	ROHRDECKEL
21	8	415152	SCHRAUBE - M8 - 1,25 x 30 mm lang, Sechskant, Sorte 8.8, Zink	45	1	470091	BOLZEN
22	12	415207	SCHRAUBE - M10 - 1,25 x 60 mm lang, Sechskant, Sorte 8.8, Zink	46	1	494108	FEDER
23	1	416051	STELLSCHRAUBE - 5/16"-24NF x 25 mm lang, Inbus	47	1	509006	ROHR, KOMPLETT
24	4	416233	KOPFSCHRAUBE 10-24NC x 63 mm lang, Sechskant, Inbus	48	1	516011	STEUERSCHIEBER

*DIESE TEILE GEHÖREN ZUM DICHTRING- UND DICHTUNGSSATZ NR. 246047, WELCHER AUCH (3) O-RINGE FÜR DIE TROMMELBAUGRUPPE NR. 234170 (SIEHE SEITE 36) UND EINEN O-RING FÜR DEN GETRIEBEKASTENDECKEL (SIEHE SEITE 37) ENTHÄLT.



MANUAL DE FUNCIONAMIENTO, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO



CABESTRANTE PLANETARIO MODELO RPH-25,000



PRECAUCIÓN: LEER Y ENTENDER ESTE MANUAL ANTES DE INSTALAR Y OPERAR EL CABESTRANTE. ¡VER LAS SALVAGUARDIAS Y ADVERTENCIAS!

RAMSEY WINCH COMPANY

PO Box 581510 Tulsa, Oklahoma 74158-1510

Telephone: (918) 438-2760 FAX: (918) 438-6688

Visit us at <http://www.ramsey.com>

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	45
INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTÍA	45
ESPECIFICACIONES	45
ADVERTENCIAS	45
MONTAJE DEL CABESTRANTE	45
INSTALACIÓN DEL CABLE	46
FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE	46
FUNCIONAMIENTO DEL CABESTRANTE	46
MANTENIMIENTO	46
REQUISITOS DEL SISTEMA HIDRÁULICO	47
GRÁFICOS DE FUNCIONAMIENTO	47
GUÍA DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS	48
CONFIGURACIONES DE MONTAJE	48
INSTRUCCIONES PARA LA VERIFICACIÓN	49-53
DIBUJOS ACOTADOS	54
LISTA DE PIEZAS Y DIBUJO DE PIEZAS	55-56

GARANTÍA LIMITADA

RAMSEY WINCH garantiza que cada Cabestrante nuevo RAMSEY carecerá de defectos en componentes y mano de obra durante el período de un (1) año desde la fecha de compra. La obligación bajo esta garantía, estatutaria o no, está limitada a la sustitución o reparación en la fábrica del Fabricante, o en otro sitio designado por el Fabricante, de la pieza que el Fabricante considere, después de examinarla, que está defectuosa en componentes o fabricación.

Esta garantía no obliga a RAMSEY WINCH a pagar el coste de la mano de obra ni los cargos de transporte incurridos en la sustitución o reparación de las piezas defectuosas; ni tampoco corresponde a un producto que se haya reparado o modificado, a menos que haya sido autorizado por el Fabricante; ni al equipo maltratado, estropeado o que no se haya instalado correctamente.

RAMSEY WINCH no será en ningún caso responsable por los daños especiales o indirectos. RAMSEY WINCH no garantiza los accesorios que están sujetos a las garantías de sus fabricantes respectivos. RAMSEY WINCH, cuya política es de la mejora continua, se reserva el derecho de mejorar sus productos mediante cambios en el diseño o materiales, según considere deseable, sin estar obligada a incorporar dichos cambios en los productos fabricados con anterioridad.

Si se repara el producto en poder del Comprador y se descubre que la avería encontrada no corresponde al producto de RAMSEY WINCH, el Comprador tendrá que pagar el tiempo y gastos del representante.

No se aceptarán las facturas de reparación, mano de obra u otros gastos en los que haya incurrido el Comprador sin la autorización de RAMSEY WINCH.

Ver la tarjeta de la garantía para más información.

RAMSEY CABESTRANTE PLANETARIO MODELO RPH 25,000

LEER ESTE MANUAL DETENIDAMENTE

Este manual contiene ideas útiles para conseguir el funcionamiento más eficiente del Cabestrante Ramsey, y procedimientos de seguridad que hay que conocer antes de operar un Cabestrante Ramsey. No manejar este cabestrante hasta haber leído y entendido las secciones de "ADVERTENCIA" y "FUNCIONAMIENTO" de este manual.

INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTÍA

Los Cabestrantes Ramsey están diseñados y contruidos según especificaciones rigurosas. Ponemos un gran cuidado y experiencia en cada cabestrante que fabricamos. Si surgiera la necesidad, el procedimiento de la garantía está descrito al dorso de la tarjeta de garantía con franqueo pagado y con la dirección escrita. Leer y rellenar la tarjeta de la garantía adjunta y enviarla a Ramsey Winch Company. Si hubiera algún problema con el cabestrante, seguir las instrucciones para una reparación inmediata en todas las reclamaciones de garantía. Consultar en la contraportada la garantía limitada.

ESPECIFICACIONES*

Tracción De Cable Nominal	(lbs.)	.....	25,000			
	(Kg.)	.....	11,340			
Reducción De Engranajes		.....	25.53:1			
Peso (Sin Cable)		.....	380 lb. (172,0 Kg)			
Capa De Cable			1	2	3	4
*Tracción De Cable Nominal Por Capa	lbs.		25,000	20,800	17,900	15,600
	Kg.		11,340	9,430	8,110	7,070
Capacidad Del Cable Por Capa	ft.		35	75	125	185
	m		10	22	38	56
*Velocidad del cable (a 56 l/min)	FPM		27	31	36	41
	MPM		8,3	9,5	11,1	11,8
* Estas Especificaciones se basan en un cable metálico recomendado de 14 mm y en un motor de 131 cc/Rev.						

NOTA: Las tracciones en el cable nominales indicadas son solamente para el cabestrante. Consultar con el fabricante del cable metálico para obtener las especificaciones del mismo.

ADVERTENCIAS

EL EMBRAGUE DEBE ESTAR TOTALMENTE ENGRANADO ANTES DE COMENZAR LA OPERACIÓN DE TRACCIÓN.

NO DESENGRANAR EL EMBRAGUE BAJO CARGA.

NO DEJAR EL EMBRAGUE ENGRANADO CUANDO NO SE ESTÉ UTILIZANDO EL CABESTRANTE.

NO ACERCARSE A LAS CARGAS ELEVADAS.

NO ACERCARSE AL CABLE CUANDO ESTÉ TIRANDO. NO INTENTAR GUIAR EL CABLE.

NO EXCEDER LAS ESPECIFICACIONES MÁXIMAS DE TRACCIÓN DEL CABLE INDICADAS EN LA TABLA.

NO UTILIZAR EL CABESTRANTE PARA LEVANTAR, SUJETAR O TRANSPORTAR A PERSONAS.

PARA SUJETAR LA CARGA SE NECESITA UN MÍNIMO DE 5 VUELTAS DE CABLE ALREDEDOR DEL CUERPO DEL TAMBOR.

LA MORDAZA DEL CABLE NO ETÁ DISEÑADA PARA SUJETAR LA CARGA.

MONTAJE DEL BASTIDOR DEL CABESTRANTE

Emplear (8) pernos de ½ pulg. de diámetro de clase 5 o mejores para conectar el bastidor de montaje al camión-grúa.

INSTALACIÓN DEL CABLE

El cabestrante RPH-25000 tiene dos receptáculos cónicos fundidos en el tambor. Uno de los receptáculos es para instalaciones con el cable metálico enrollado en el tambor. El otro receptáculo es para el cable metálico desenrollado. Cuando se utiliza correctamente, el diseño de cono del receptáculo es uno de los métodos de anclaje más seguros disponibles.

1. Desenrollar el cable extendiéndolo sobre el suelo para evitar el retorcimiento. Envolver firmemente el extremo del cable, opuesto al gancho, con cinta plástica o similar para evitar que se deshilache.
2. Deslizar el cable metálico a través del extremo estrecho del receptáculo contra el reborde del tambor y envolverlo alrededor del retenedor, tirar de aquél y anclarlo de vuelta en el extremo ancho del receptáculo. Emplear un martillo blando para dirigir el lado posterior del cable metálico, asentando éste último y el anclaje firmemente en el receptáculo.
3. Hacer funcionar con cuidado el cabestrante en la dirección de subida con el carretel. Manteniendo la tensión en el extremo del cable, enrollar todo el cable en el tambor del cable, teniendo cuidado de formar capas bien envueltas.

El cable metálico se puede retirar fácilmente del tambor dirigiendo el anclaje fuera del extremo ancho del receptáculo.

FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE

Para engranar el embrague:

1. Mover la válvula de control del embrague a la posición engranada de éste.
2. En cualquier momento en que la temperatura esté por debajo de cero grados, hacer funcionar el motor en la dirección de “salida de cable” solamente hasta que el tambor empiece a girar. En temperaturas muy frías (por debajo de los -18°C), tirar del cable a mano solamente hasta que el tambor empiece a girar.
3. Esperar al menos 3 segundos para que el embrague esté totalmente engranado, después de lo cual el cabestrante estará listo para enrollar el cable.

ADVERTENCIA: No intentar engranar el embrague haciendo funcionar primero el motor del cabestrante y luego moviendo la válvula de control del embrague a la posición de “embrague engranado” con el motor en marcha. No empezar a recoger la carga al mismo tiempo que se está engranando el embrague.

Para desengranar el embrague:

1. Hacer funcionar el cabestrante en la dirección “desenrollar” hasta que la carga se suelte del cable.
2. Mover la válvula de control del embrague a la posición “embrague desengranado”.

Ahora se puede tirar del cable con la mano.

FUNCIONAMIENTO DEL CABESTRANTE

La mejor manera de familiarizarse con el funcionamiento del cabestrante es hacer pruebas de funcionamiento antes de utilizarlo. Planear la prueba con antelación. Téngase en cuenta que el cabestrante se puede oír, al igual que se puede ver cómo funciona. Hay que acostumbrarse a reconocer los sonidos de una tracción ligera y continua, una tracción pesada, y el sonido producido por la sacudida o desplazamiento de la carga. Al ganar confianza en el manejo del cabestrante su empleo se hará con total naturalidad.

El enrollado desigual del cable, mientras se está tirando de una carga, no es un problema, a menos que se produzca un apilamiento de cable en un extremo del tambor. Si esto sucede, invertir el cabestrante para aliviar la carga y alejar el punto de anclaje del centro del vehículo. Una vez acabado el trabajo, se puede desenrollar y enrollar para que el cable quede bien colocado.

MANTENIMIENTO

El adherirse al siguiente calendario de mantenimiento hará que el cabestrante esté en excelentes condiciones de funcionamiento y con el mínimo de reparaciones.

A. SEMANALMENTE

1. Comprobar el nivel de aceite y mantenerlo hasta el tapón del nivel del aceite. Si existe una fuga de aceite, determinar la ubicación y reparar.
2. Comprobar el regulador de descompresión en la parte superior de la caja del engranaje. Asegurarse de que no esté atascado. Lubricar el cable con aceite ligero.

B. MENSUALMENTE

1. Comprobar los pernos de montaje del cabestrante. Si falta alguno, ponerlos y apretar firmemente los que estén flojos. Emplear pernos de clase 5 o mejores.
2. Inspeccionar el cable. Si el cable se deshilacha con hilos rotos, cambiarlo inmediatamente.

C. ANUALMENTE

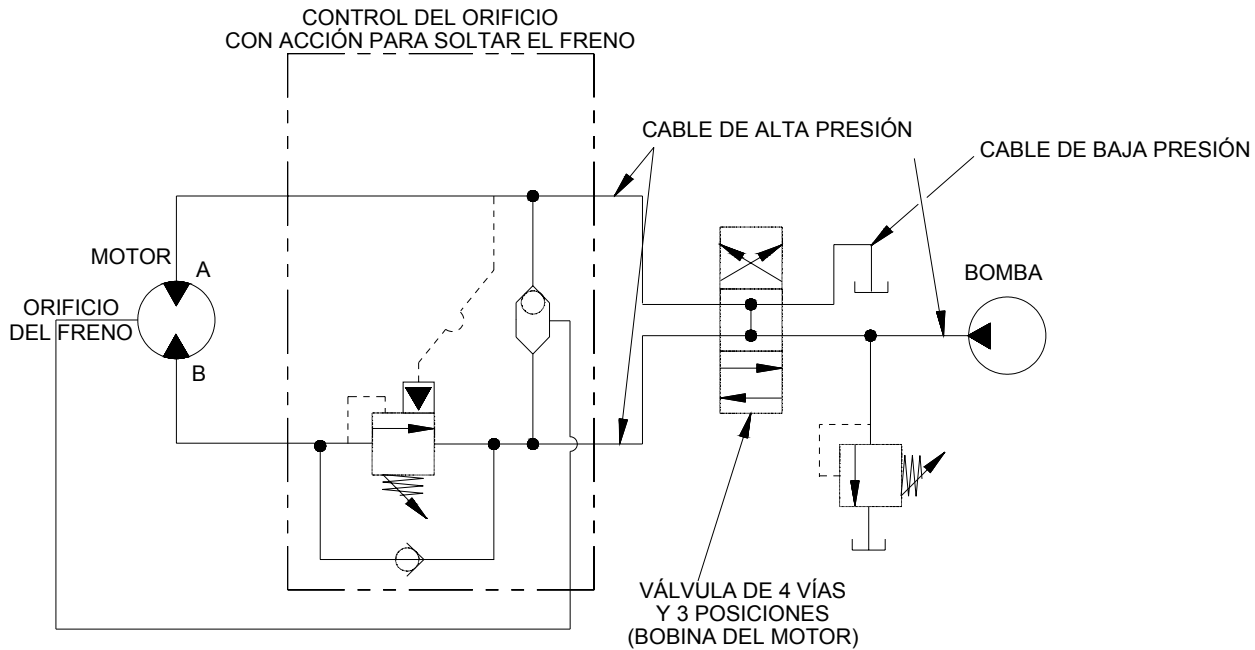
1. Purgar el aceite del cabestrante anualmente o más a menudo si éste se utiliza con frecuencia.
2. Llenar con keroseno limpio el cabestrante hasta el tapón del nivel de aceite. Hacer funcionar el cabestrante durante unos segundos sin carga en la dirección de subida con el carretel. Purgar el keroseno del cabestrante.
3. Volver a llenar el cabestrante hasta el tapón del nivel de aceite con aceite universal SAE 80W-140.
4. Inspeccionar el armazón y la estructura circundante en busca de grietas o deformaciones.

REQUISITOS DEL SISTEMA HIDRÁULICO

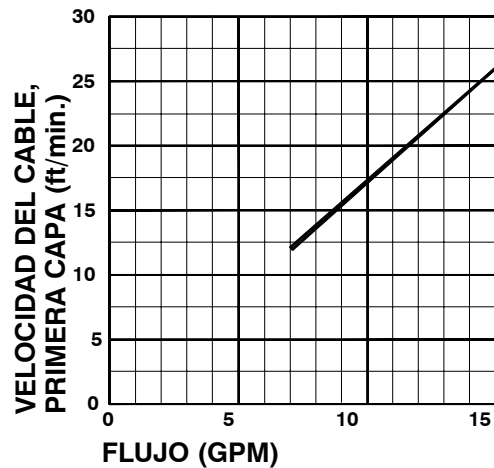
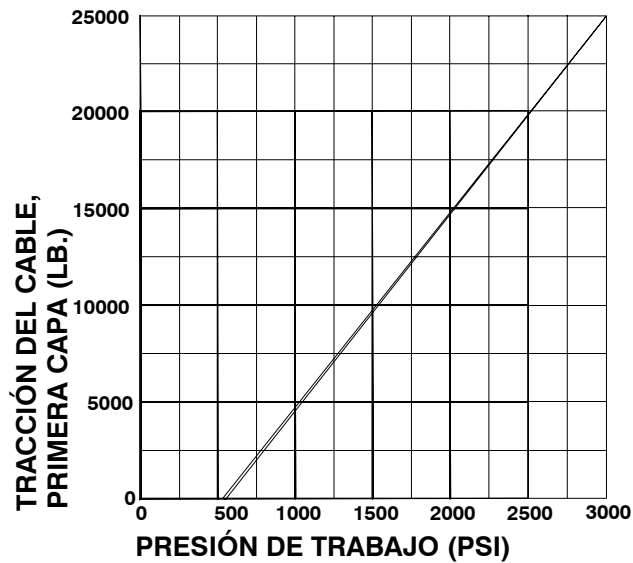
Consultar las gráficas de funcionamiento a continuación para comparar correctamente el sistema hidráulico con el funcionamiento del cabestrante.

Las gráficas consisten en:

- (1) tracción del cable (Lbs.) de la primera capa en función de la presión de trabajo (PSI) y
- (2) la velocidad del cable, primera capa (ft/min.) en función del flujo (GPM)



PERFORMANCE CHARTS

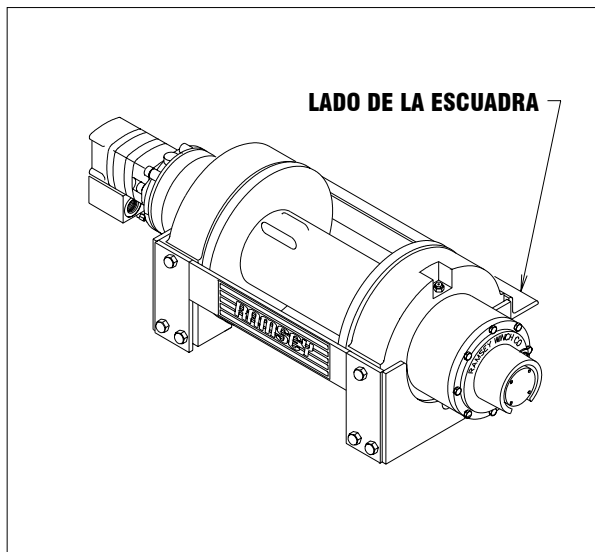


EL RENDIMIENTO ESTÁ BASADO EN EL DESPLAZAMIENTO DE MOTOR DE 393 CC

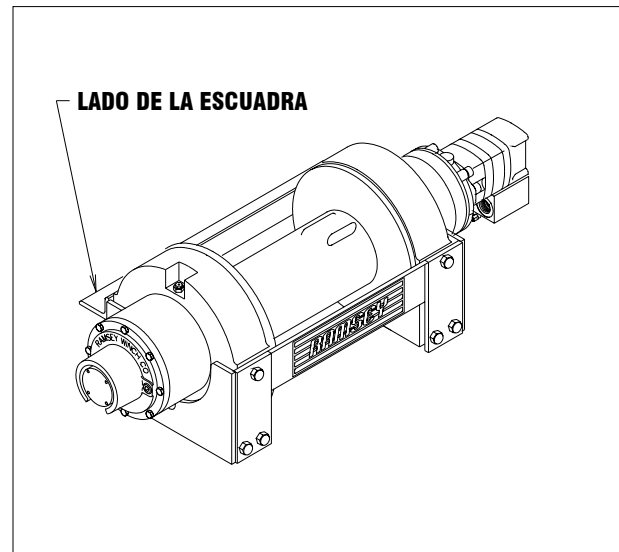
GUÍA DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

ESTADO	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
EL ACEITE SE FUGA DE LA CAJA	1. Junta dañada o desgastada.	1. Cambiar la junta.
	2. Demasiado aceite.	2. Purgar el exceso de aceite. Consultar Técnicas de Funcionamiento.
	3. Empaquetadura dañada.	3. Cambiar la empaquetadura.
EL CABESTRANTE FUNCIONA DEMASIADO LENTO	1. Medida baja del caudal.	1. Comprobar la medida del caudal. Consultar el gráfico de caudal en Sistemas Hidráulicos.
	2. El motor hidráulico está desgastado.	2. Cambiar el motor.
EL TAMBOR DEL CABLE NO LIBERA LA BOBINA	1. El embrague no está engranado.	1. Comprobar la presión del aire respecto a las 620 KPa mínimas requeridas del cilindro del embrague. Consultar la página 54.
EL FRENO NO SE SUELTA	1. Aire en el sistema hidráulico	1. Purgar el aire del freno. Consultar la página 53.

CONFIGURACIONES DE MONTAJE



MONTAJE DERECHO

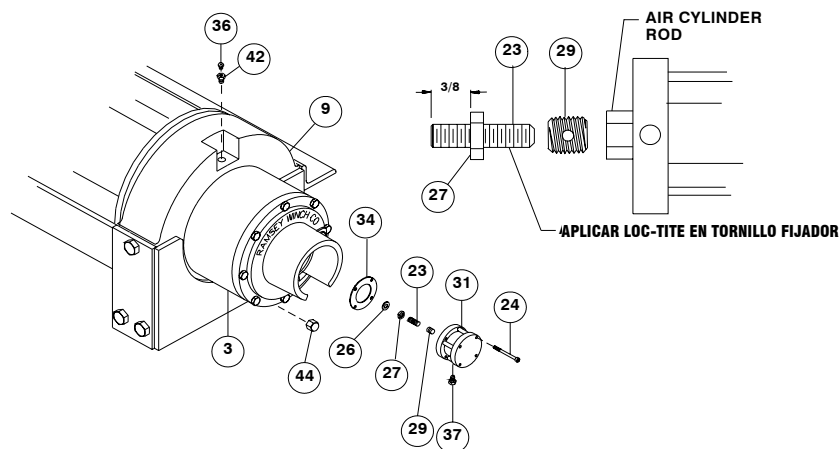


MONTAJE IZQUIERDO

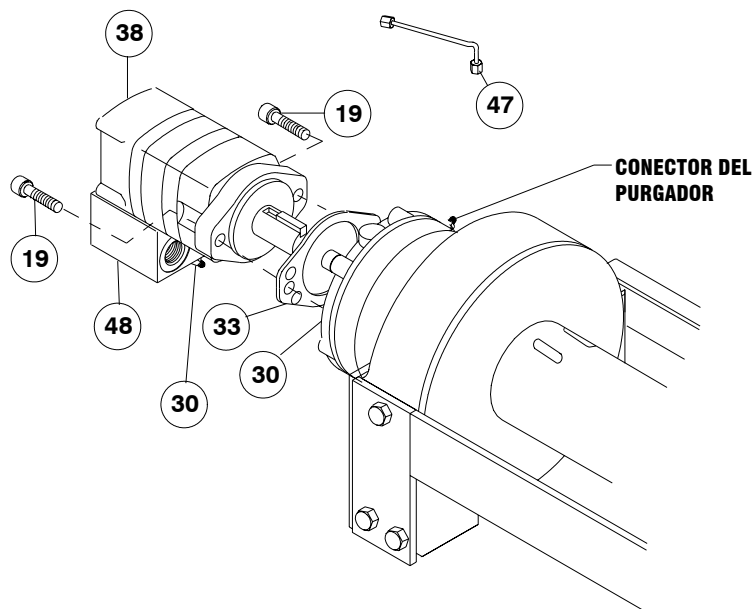
INSTRUCCIONES PARA VERIFICAR EL CABESTRANTE

1. Purgar el aceite de la caja del engranaje N° 9 retirando el tapón hembra roscado N° 44 del empalme del cojinete final. Retirar el reductor N° 42 y la conexión de alivio N° 36. Si se necesita un nuevo cilindro de aire, retirar el cilindro de aire N° 31 de la cubierta quitando los (4) tornillos de casquete N° 24.

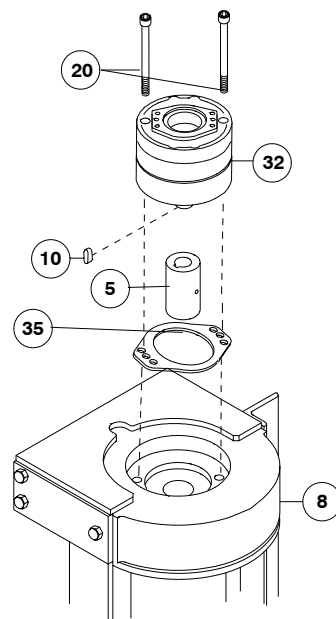
Retirar del extremo de la varilla del cilindro de aire la arandela N° 26, la tuerca N° 27, el tornillo fijador N° 23 y la pieza intercalada N° 29. Aplicar Loc-tite en las roscas de la tuerca N° 27 y enroscarla en el tornillo fijador N° 23 a 3/8 pulg. del extremo de entrada, tal como se muestra a continuación. Aplicar Loc-tite en las roscas del tornillo fijador y enroscar la pieza intercalada N° 29 sobre el extremo del tornillo fijador y contra la tuerca. Emplear el tornillo fijador y la tuerca para enroscar la pieza intercalada N° 29 en el extremo de la varilla del cilindro de aire. Apretar la tuerca contra la varilla del cilindro, manteniendo una distancia de 3/8 pulg. desde el extremo de entrada del tornillo fijador hasta la tuerca. Si el agujero de ventilación está dañado, retirarlo y cambiarlo.



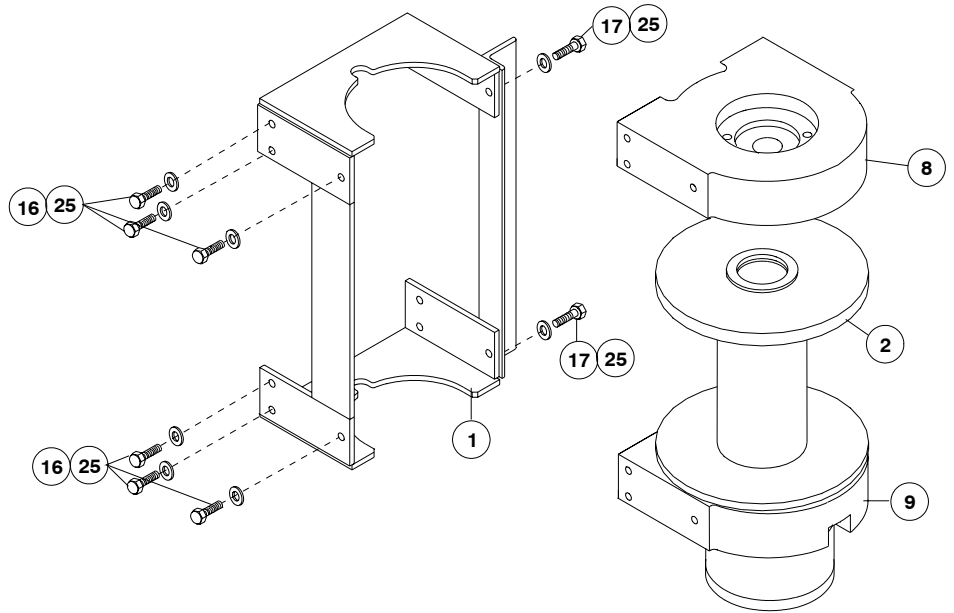
2. Desconectar el tubo N° 47 de las conexiones acodadas N° 30 tal como se muestra. Quitar los (2) tornillos de casquete N° 19 para retirar el motor N° 37 y la empaquetadura N° 33. Si fuese necesario, retirar la válvula N° 48 del motor aflojando los (3) tornillos de casquete N° 18, tal como se muestra en la página 55.



3. Retirar el conjunto del freno (elemento N° 32) quitando los (2) tornillos de montaje (elemento N° 20) que conectan el freno al cojinete final (elemento N° 8). Retirar el manguito (elemento N° 5) y la junta tórica (elemento N° 35) del cojinete final. Anotar la configuración de montaje para poder montar las piezas correctamente durante el remontaje.



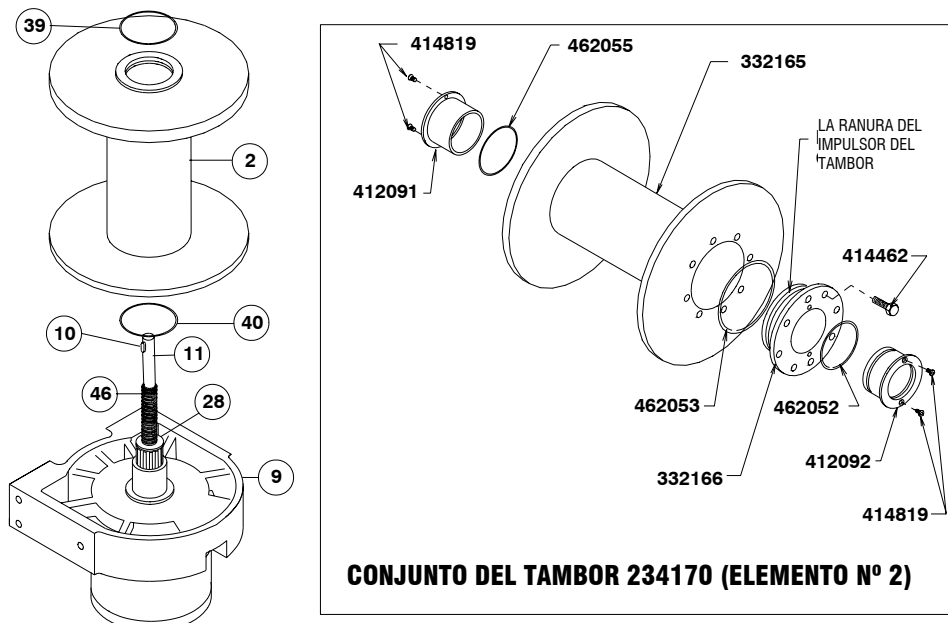
4. Retirar el cabestrante del bastidor de montaje recto (elemento N° 1) quitando los (4) tornillos de casquete y las arandelas de seguridad. Tirar del cojinete final del motor (elemento N° 8) del conjunto del tambor (elemento N° 2).



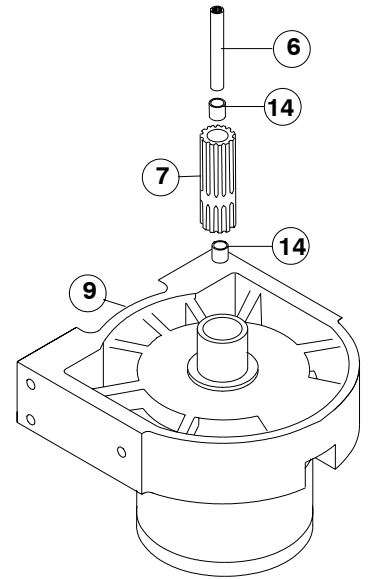
5. Tirar del conjunto del tambor (elemento N° 2) hacia arriba desde el cojinete final (elemento N° 9). Quitar los anillos cuádruples (elementos N° 39 y 40) de las ranuras de los cojinetes del tambor. Retirar del cojinete final (elemento N° 9) el eje de entrada (elemento N° 11), el muelle del embrague (elemento N° 46) y la arandela (elemento N° 28). Examinar los extremos ranurados del eje de entrada por si presentan señales de desgaste, cambiarlos si estuviesen dañados.

Comprobar si el conjunto del tambor (elemento N° 2) presenta señales de desgaste. Si las ranuras de dentro del impulsor del tambor (332166) estuviesen dañadas, habrá que reemplazar éste último. Desatornillar los (8) tornillos de casquete (414462) para retirar el impulsor del tambor. Poner la junta tórica bien lubricada (462053) dentro de la ranura del impulsor del tambor y conectar el impulsor al tambor (332165) empleando (8) tornillos de casquete (414462). Apretar los tornillos de casquete a 74 Nm cada uno, en un patrón cruzado.

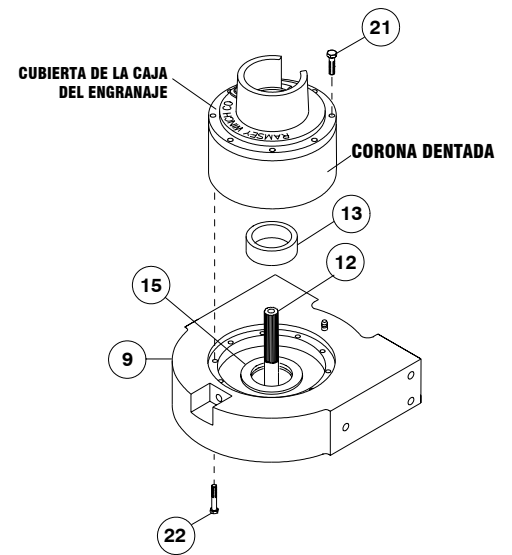
Empujar los manguitos gastados del tambor y del impulsor del tambor. Quitar las juntas tóricas (462055 y 462052) de las ranuras del tambor y del manguito del impulsor del tambor (412092). Poner las juntas tóricas (462055 y 462052) bien lubricadas en las ranuras del tambor y del diámetro exterior del manguito del impulsor del tambor (412092). Empujar el nuevo manguito (412091) dentro del extremo del tambor opuesto al impulsor del tambor y empujar el manguito (412092) en el impulsor del tambor hasta que el reborde de los manguitos esté al ras del tambor y del impulsor. Fijar los manguitos al tambor y al impulsor del tambor empleando (2) tornillos de casquete (414819).



6. Retirar el acoplamiento de salida (elemento N° 7) y el eje del acoplamiento (elemento N° 6) del cojinete final (elemento N° 9). Examinar los cojinetes (elemento N° 14), empujar el acoplamiento de salida (elemento N° 7), en busca de señales de desgaste. Si fuese necesario, cambiar los cojinetes empujando los cojinetes desgastados del acoplamiento y empujando los nuevos cojinetes (elemento N° 14) dentro de cada extremo del acoplamiento de salida (elemento núm. 7). Poner el eje del acoplamiento (elemento N° 6) dentro de los cojinetes (elemento N° 14).



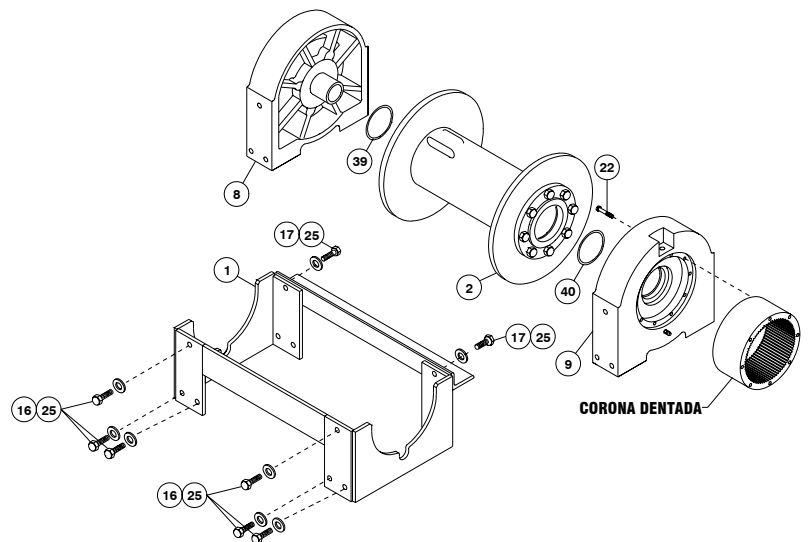
7. Retirar los (8) tornillos de casquete (elemento N° 21) para quitar la cubierta de la caja del engranaje de la corona dentada. Quitar la arandela de empuje de entrada, el engranaje planetario, los conjuntos de transporte, y el espaciador (elemento N° 13) del interior de la corona dentada. Examinar las ranuras de la corona dentada y, si fuese necesario, retirarla del cojinete final (elemento N° 9) quitando los (12) tornillos de casquete (elemento N° 22). Comprobar si el manguito (elemento N° 15) presenta señales de desgaste. Si fuese necesario, cambiar el manguito empujando el manguito desgastado de la caja y empujando el nuevo manguito en su sitio.



Aplicar compuesto obturador RTV en la superficie del conjunto de la corona dentada del cojinete final (elemento N° 9). Colocar la corona dentada en el cojinete final, alineando los agujeros de ésta con los agujeros y el cojinete final de la caja del engranaje. Fijar la corona dentada al cojinete final empleando (12) tornillos de casquete (elemento N° 22). Apretar los tornillos de casquete a 54 Nm cada uno en un patrón cruzado. Examinar el eje del cambio (elemento N° 12) por si presenta señales de desgaste y, reemplazarlo si fuese necesario.

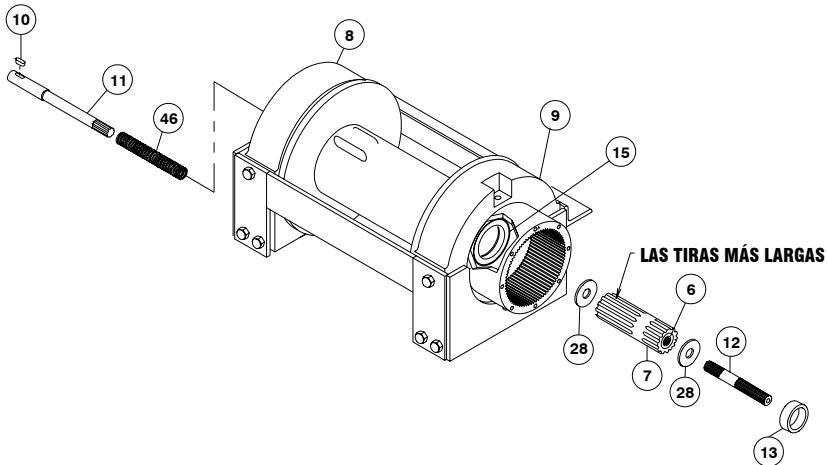
8. **NOTA: DETERMINAR LA CONFIGURACIÓN DE MONTAJE DEL CABESTRANTE (MONTAJE DERECHO O IZQUIERDO) ANTES DE CONECTAR EL CONJUNTO DEL BASTIDOR DELANTERO Y TRASERO AL CABESTRANTE, PARA ASEGURARSE DE QUE LAS PIEZAS SE MONTEN EN EL LADO CORRECTO, CONSULTAR LAS CONFIGURACIONES DE MONTAJE DEL CABESTRANTE, PÁGINA 48.**

Asentar los anillos cuádruples bien lubricados (elemento N° 39 y 40) dentro de la ranura del manguito a cada lado del conjunto del tambor (elemento N° 2), tal como se muestra. Colocar con cuidado el conjunto del tambor (elemento N° 2) sobre el motor y el cojinete final (elemento N° 9). Levantar el cojinete final de la caja del engranaje (elemento N° 9) y ponerlo en su sitio en el conjunto del tambor. Instalar el conjunto del bastidor (elemento N° 1) empleando tornillos de casquete y arandelas de seguridad tal como se indica a continuación. Apretar los (4) tornillos de casquete firmemente, comprobar la rotación del tambor del cable.

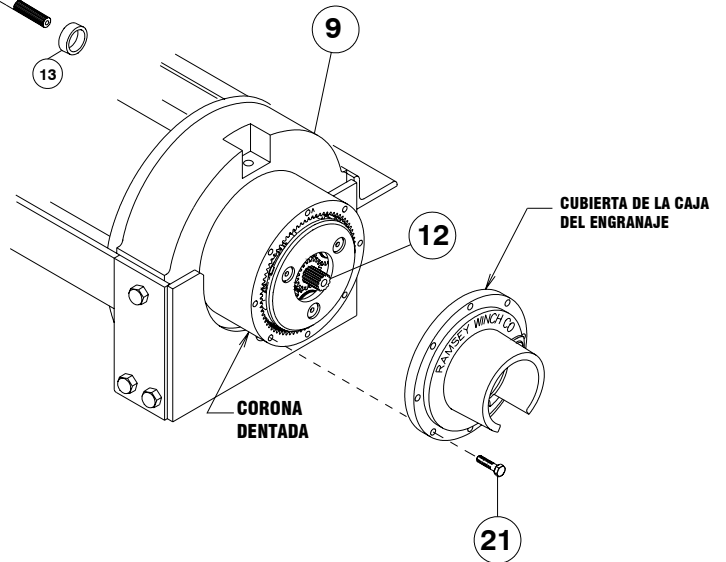


9. Aplicar grasa generosamente en el reborde del eje de entrada (elemento N° 11). Poner el muelle (elemento N° 46) sobre el extremo ranurado más largo del eje. Emplear grasa para sujetar el muelle en su sitio contra el reborde del eje.

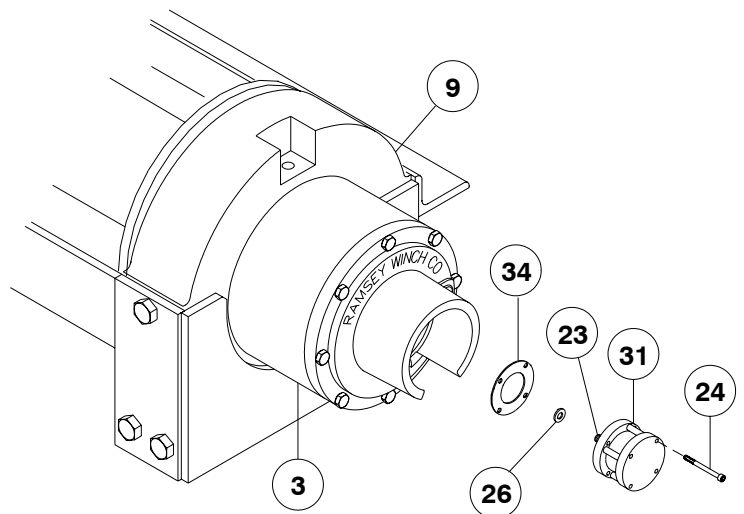
Poner el muelle y el eje a través del cojinete final del motor (elemento N° 8) y del tambor hasta que el eje se extienda a través del manguito (elemento N° 15) del cojinete final (elemento N° 9). Colocar la arandela del embrague (elemento N° 28) sobre el extremo ranurado del eje y contra el muelle. Colocar el extremo del conjunto del acoplamiento de salida (elemento N° 7), con ranuras más largas hacia adentro, a través del manguito (elemento N° 15) del cojinete final y engranar las ranuras del manguito del eje con el extremo ranurado del eje. Colocar el extremo de ranuras más cortas del eje del cambio (elemento N° 12) a través de la arandela (elemento N° 28) y dentro del acoplamiento del eje (elemento N° 6), engranando las ranuras del eje del cambio con las ranuras del acoplamiento del eje. Colocar el espaciador (elemento N° 13) sobre el conjunto del acoplamiento de salida (elemento N° 7).



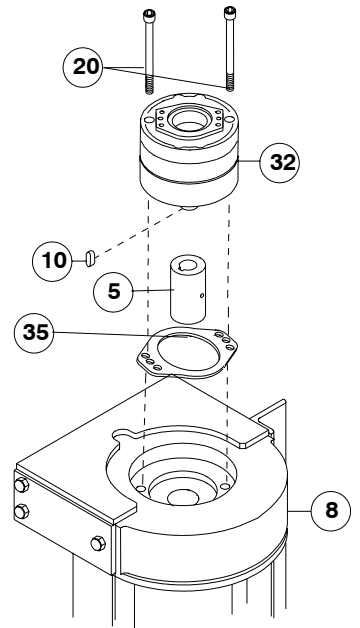
10. Poner los (2) conjuntos de transportadores de engranajes en la corona dentada engranado los engranajes del transportador con la corona dentada. Asegurarse de que los conjuntos de corona dentada y transportador estén bien sujetos contra el cojinete final (elemento N° 9). Inspeccionar la junta tórica de la cubierta por si estuviese dañada y, si fuese necesario, cambiarla. Acoplar la cubierta a la corona dentada. Emplear (8) tornillos de casquete (elemento N° 21) para asegurar la cubierta de la caja del engranaje al cojinete final de la caja del engranaje. Apretar los tornillos de casquete a 24 Nm cada uno, en un patrón cruzado.



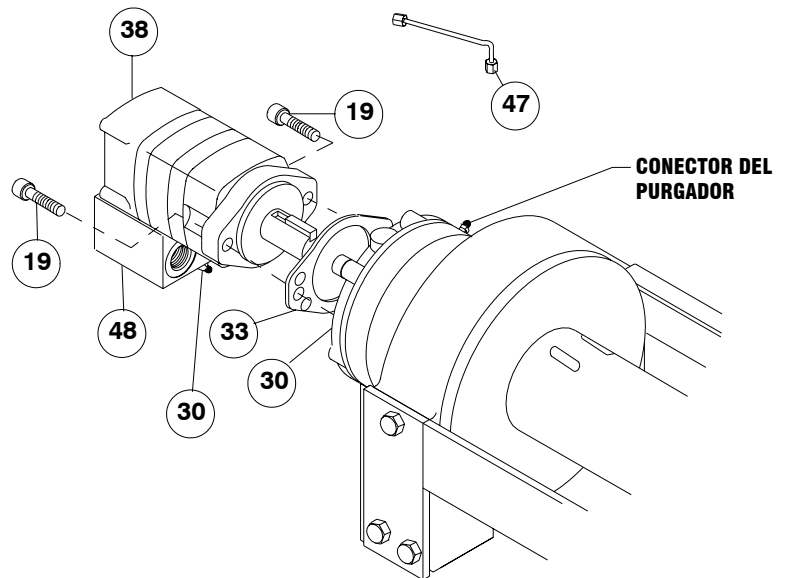
11. Tirar de la varilla del cilindro de aire lo más lejos posible. Deslizar la arandela (elemento N° 26) sobre el tornillo fijador (elemento N° 23) y contra la tuerca conectada a la varilla del cilindro de aire. Poner el tornillo fijador dentro del agujero del eje del cambio (elemento N° 12). Acoplar al adaptador el cilindro de aire nuevo (elemento N° 31) y la empaquetadura (elemento N° 34) con el obturador empleando (4) tornillos de casquete (elemento N° 24). Aplicar sellador de roscas Loc-tite PST a las roscas de los tornillos de casquete. Apretar los tornillos de casquete a 6 Nm cada uno, en un patrón cruzado.



12. Con el vástago (elemento N° 45) instalado en el acoplamiento, deslizar el acoplamiento (elemento N° 5) sobre el extremo del eje de entrada por debajo. Deslizar el acoplamiento sobre el extremo del eje (elemento N° 12). Poner la empaquetadura (elemento N° 35) en su sitio sobre la superficie de montaje del motor del cojinete final (elemento N° 8). Insertar el eje del freno en el acoplamiento. Emplear (2) tornillos (elemento N° 20) para acoplar el conjunto del freno al cojinete final del motor. Apretar los tornillos de casquete a 115 Nm cada uno.



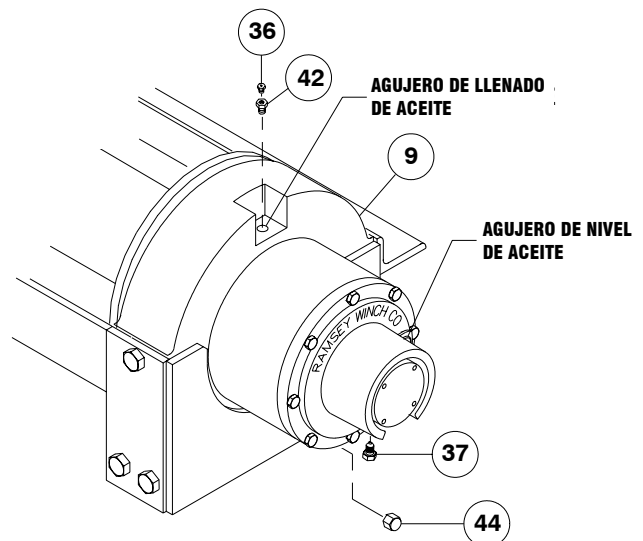
13. Acoplar el motor (elemento N° 38) al freno (elemento N° 32) con la empaquetadura bien lubricada (elemento N° 33). Emplear (2) tornillos de casquete (elemento N° 19) y apretar a 100 Nm cada uno. Conectar firmemente el tubo (elemento N° 47) a las conexiones acodadas (elemento N° 30) de la válvula (elemento N° 48) y del freno (elemento N° 32).



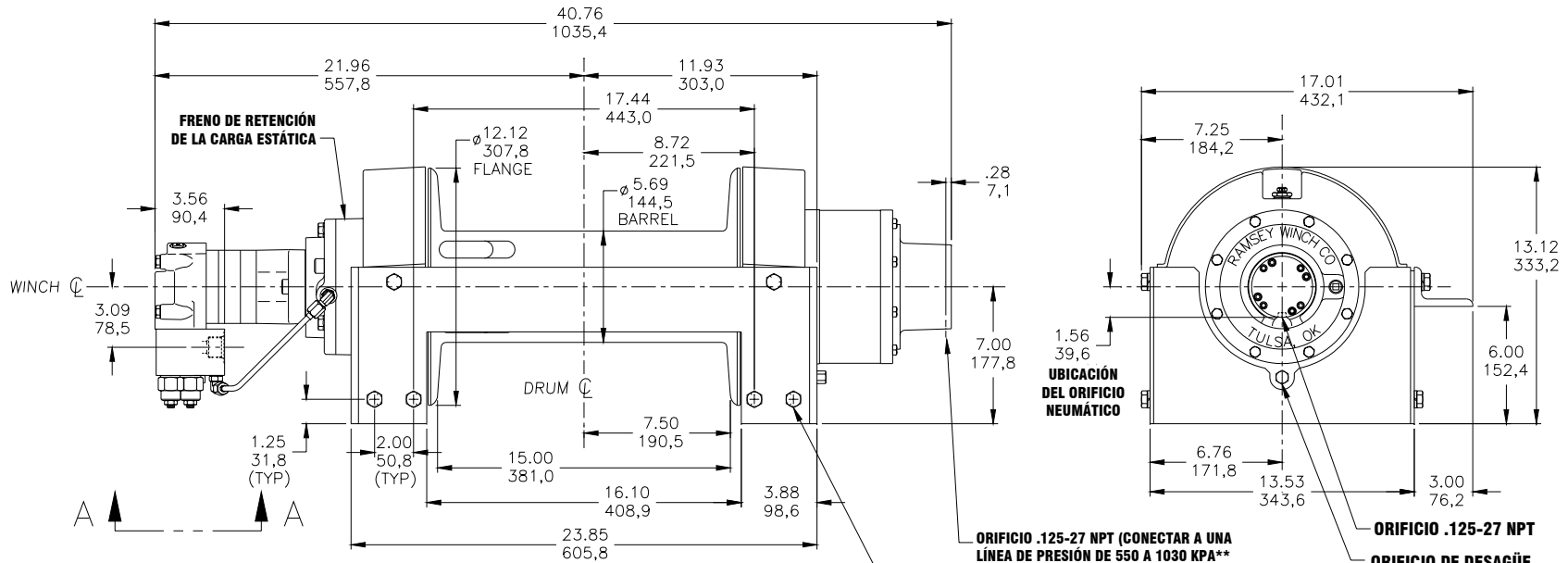
14. Aplicar Permatex a las roscas del tapón hembra roscado (elemento N° 44). Enroscar el tapón hembra roscado en el empalme de la parte inferior del cojinete final de la caja de engranajes (elemento N° 9). Verter unos 0,8 L de aceite SAE 80W-140 en el cojinete final. Comprobar el nivel del aceite quitando el tapón del aceite anotado abajo. Insertar la conexión de alivio (elemento N° 36) y el reductor de rosca (elemento N° 42) en el cojinete final del agujero de llenado de aceite.

Instalar el cabestrante y conectar las tuberías de presión. Aplicar una presión para soltar el freno de por lo menos 1580 KPa y verificar que el freno se suelte observando que gira el tambor del cabestrante.

15. Comprobar el funcionamiento correcto del embrague aplicando presión de aire en el cilindro de aire del embrague para desengranar el embrague. Verificar que el cabestrante enrolle libremente. Volver a engranar el embrague. Cuando el embrague se engrana se oye un ruido fuerte. El tambor del cabestrante no debe de enrollar libremente.



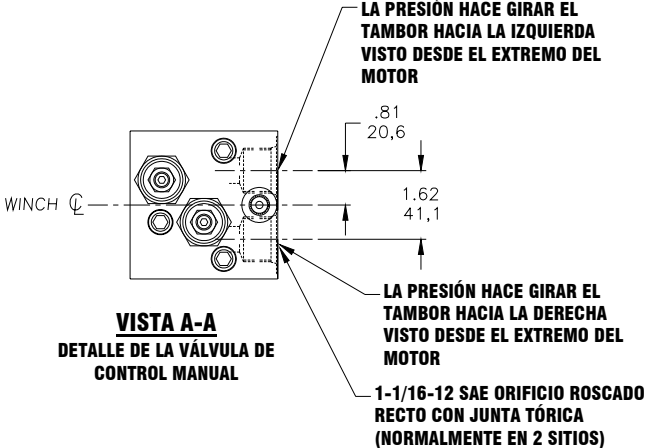
16. Hacer funcionar el cabestrante hacia delante y en marcha atrás para verificar que gira el tambor.



ORIFICIO .125-27 NPT (CONECTAR A UNA LÍNEA DE PRESIÓN DE 550 A 1030 KPA PARA DESENGRANAR EL EMBRAGUE) EL EMBRAGUE ESTÁ ENGRANADO MEDIANTE MUELLE. VER LA VISTA DE FRENTE PARA LA ORIENTACIÓN REAL DEL ORIFICIO.**

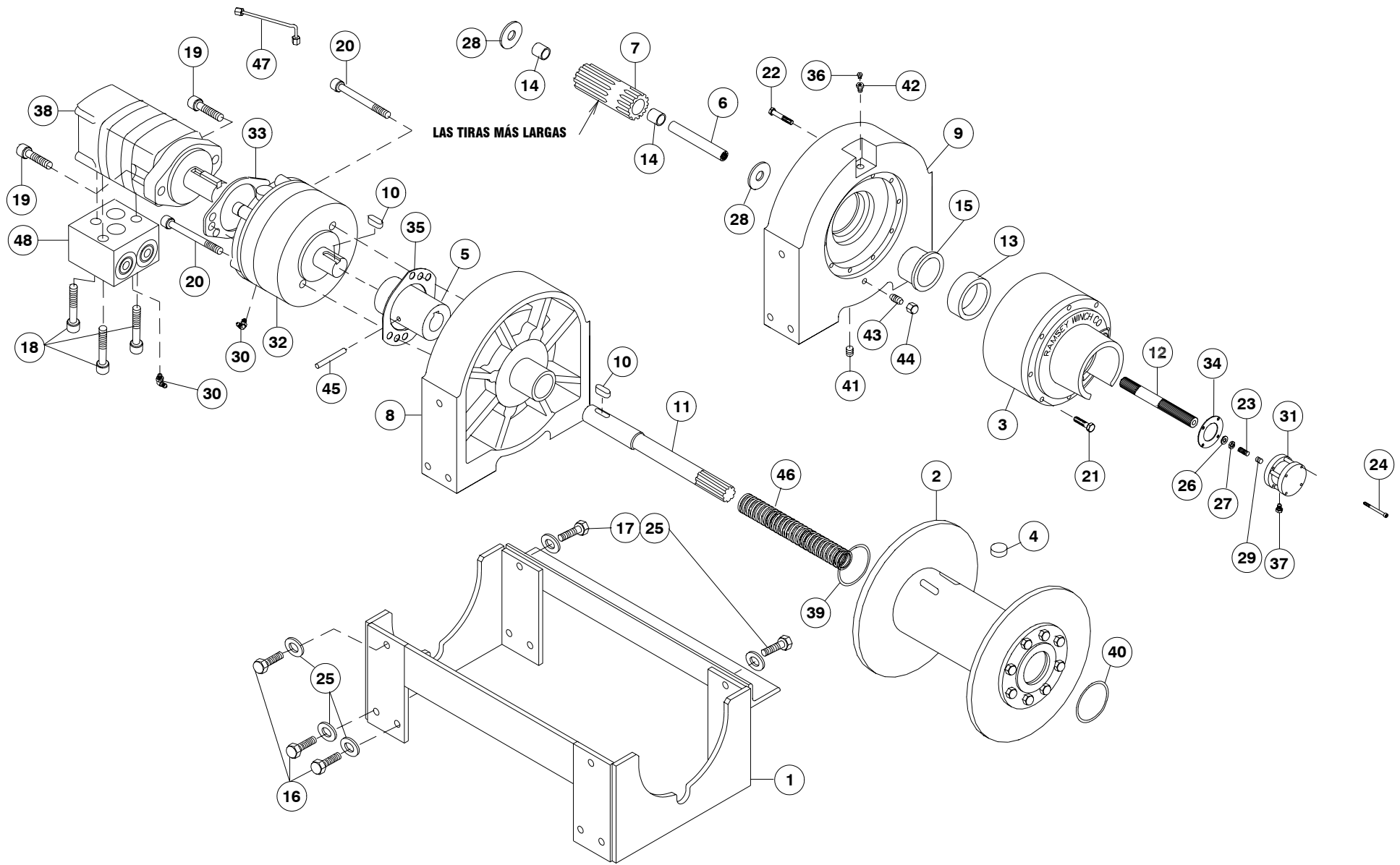
**ORIFICIO .125-27 NPT
ORIFICIO DE DESAGÜE DEL ACEITE DE LA CAJA DE ENGRANAJES**

TORNILLO DE CASQUETE 1/2-13NC CLASE 5 (NORMALMENTE EN 6 SITIOS A CADA LADO DEL CABESTRANTE)



LAS DIMENSIONES SE DAN EN PULGADAS SOBRE MILÍMETROS

MODEL RPH-25000



RPH-25000

LISTA DE PIEZAS – RPH 25000

ELMTO	CANT.	PIEZA Nº	DESCRIPCIÓN	ELMTO	CANT.	PIEZA Nº	DESCRIPCIÓN
1	1	242157	CONJUNTO DEL BASTIDOR	25	12	418218	ARANDELA DE SEGURIDAD 1/2 MED SECT
2	1	234170	CONJUNTO DEL TAMBOR	26	1	418432	ARANDELA – EMPUJE
3	1	296504	CAJA DE ENGRANAJES	27	1	418433	CONTRATUERCA – 5/16-24 NF X 3/16 pulg. de grosor
4	1	314010	ANCLAJE DEL CABLE	28	2	418462	ARANDELA – EMBRAGUE
5	1	324290	ACOPLAMIENTO – FRENO	29	1	426045	PIEZA INTERCALADA
6	1	324294	ACOPLAMIENTO – EJE	30	2	432018	CONEXIÓN – HIDRÁULICA 7/16-20 90° ACODADA
7	1	324299	ACOPLAMIENTO – SALIDA	31	1	433014	CILINDRO DE AIRE
8	1	338294	COJINETE FINAL – MOTOR	32	1	438020	FRENO
9	1	338315	COJINETE FINAL – ENGRANAJE	33	1	442215	EMPAQUETADURA – FRENO Y EXTREMO DEL MOTOR*
10	2	342194	CHAVETA	34	1	442217	EMPAQUETADURA – CILINDRO DE AIRE*
11	1	357496	EJE – ENTRADA	35	1	442224	EMPAQUETADURA – CARA DE SALIDA DEL FRENO*
12	1	358073	EJE DEL CAMBIO	36	1	456008	CONEXIÓN – DE ALIVIO
13	1	362269	ESPACIADOR	37	1	456038	AGUJERO DE VENTILACIÓN
14	2	402119	COJINETE	38	1	458081	MOTOR – HIDRÁULICO
15	1	412090	MANGUITO – DE EMPUJE	39	1	462012	ANILLO CUÁDRUPLE*
16	10	414561	TORNILLO DE CASQUETE 1/2-13 NC X 1-1/4 pulg. DE LARGO, Cabeza hex. CLASE 5	40	1	462050	ANILLO CUÁDRUPLE*
17	2	414551	TORNILLO DE CASQUETE 1/2-13 NC X 1-1/2 pulg. DE LARGO, Cabeza hex. CLASE 5	41	1	468017	TAPÓN MACHO ROSCADO PARA TUBOS
18	3	414935	TORNILLO DE CASQUETE 3/8-16NC X 2-1/2 pulg. DE LARGO, Cabeza hex. hueca	42	1	468024	REDUCTOR
19	2	414948	TORNILLO DE CASQUETE 1/2-13NC X 1-1/4 pulg. DE LARGO cabeza hueca	43	1	468036	EMPALME
20	2	414958	TORNILLO DE CASQUETE 1/2-13NC X 4 pulg. DE LARGO cabeza hueca	44	1	468037	TAPÓN HEMBRA ROSCADO
21	8	415152	PERNO – M8-1,25 X 30 MM DE LARGO, Cabeza hex., CLASE 8.8 zinc	45	1	470091	VÁSTAGO
22	12	415207	PERNO – M10-1,25 X 60 MM DE LARGO, Cabeza hex., CLASE 8.8 zinc	46	1	494108	MUELLE
23	1	416051	TORNILLO FIJADOR 5/16-24NC X 1 pulg. DE LARGO, cabeza hueca	47	1	509006	CONJUNTO DE TUBO
24	4	416233	TORNILLO DE CASQUETE #10-24NC X 2-1/2 pulg. DE LARGO, Cabeza hex. hueca	48	1	516011	VÁLVULA DE CONTROL

*ESTOS ELEMENTOS SON PARTE DEL JUEGO DE EMPAQUETADURA Y JUNTA NÚM. 246047 QUE TAMBIÉN INCLUYE (3) JUNTAS TÓRICAS EMPLEADAS EN EL MONTAJE DEL TAMBOR NÚM. 234170 (VER PÁGINA 50) Y LA JUNTA TÓRICA EMPLEADA EN LA TAPA DE LA CAJA DE ENGRANAJES (VER PÁGINA 51).