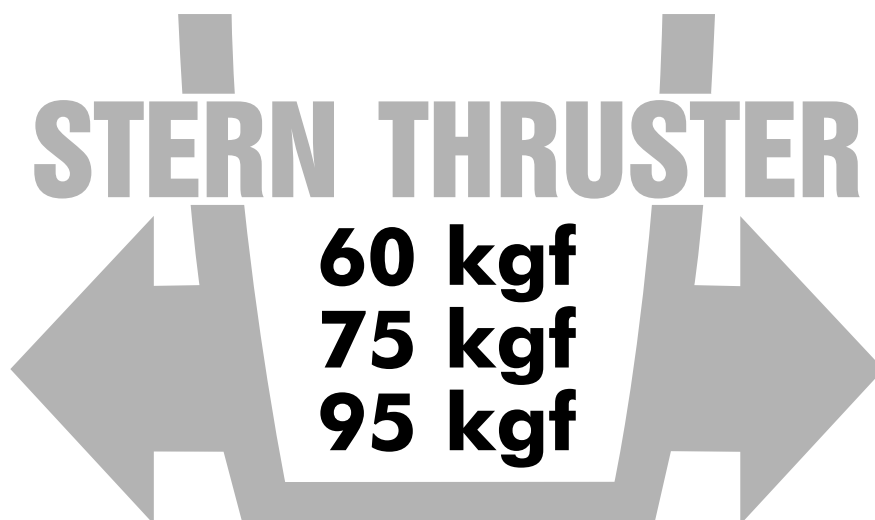


Vetus[®]

Installatie instructies
Installation instructions
Einbauanleitung
Instructions d'installation
Instrucciones de instalación
Istruzioni per il montaggio

| | |
|-------------------|----|
| NEDERLANDS | 2 |
| ENGLISH | 4 |
| DEUTSCH | 6 |
| FRANÇAIS | 8 |
| ESPAÑOL | 10 |
| ITALIANO | 12 |



∅ 185 mm

Inleiding

De Vetus 'boegschroeven' type '60 kgf', '75 kgf' en '95 kgf' kunnen met behulp van deze montageset (flens en de bijbehorende tunnel) eenvoudig als 'hekschroef' worden geïnstalleerd. Dankzij de speciale flens blijft de electromotor in het schip. Een goede bescherming tegen omstandigheden van buitenaf is hierdoor gewaarborgd. Tevens is de electromotor voor service-doeleinden goed bereikbaar.

Door toepassing van de tunnel wordt bereikt dat:

- De schroef afgeschermd is zodat de kans op toebrenge van schade en/of letsel sterk vermindert is.
- De waterstroom optimaal geworden is zodat een hoge stuwkracht bereikt wordt.

In deze installatieinstructie wordt alleen dat deel van de installatie behandeld dat afwijkt van de installatieinstructie behorende bij de boegschroef type '60 kgf', '75 kgf' of '95 kgf'.

Raadpleeg dus voor de installatie van de complete hekschroef ook de betreffende boegschroef-instructie.

Gebruik

Raadpleeg voor het gebruik van de hekschroef de bedieningshandleiding van de geïnstalleerde boegschroef.

ATTENTIE

Gebruik de hekschroef-tunnelbuis nooit als zwemtrap!

Door op de tunnelbuis te gaan staan kan er schade aan zowel schroef als tunnelbuis worden toegebracht. De werking van de hekschroef kan hierdoor nadelig worden beïnvloed en de afdichting tussen de flens en de scheepsromp kan gaan lekken.

Onderhoud

De (bronzen) flens is beschermt tegen corrosie middels twee zinkanodes; controleer tijdens hellingbeurten de zinkanodes en vervang deze indien noodzakelijk.

De (kunststof) tunnelbuis vereist geen onderhoud.

Inbouw


Voor hoofdafmetingen zie tek. blz. 14, 15 en 16.

Algemeen

De kwaliteit van de inbouw is maatgevend voor de betrouwbaarheid van de hekschroef. Bijna alle storingen die naar voren komen zijn terug te leiden tot fouten of onnauwkeurigheden bij de inbouw. Het is daarom van het grootste belang de in deze handleiding genoemde punten tijdens de inbouw volledig op te volgen en te controleren.

Opstelling van de hekschroef

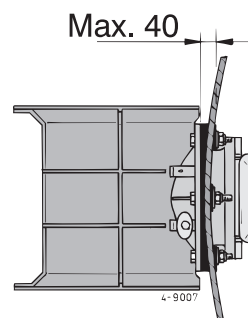
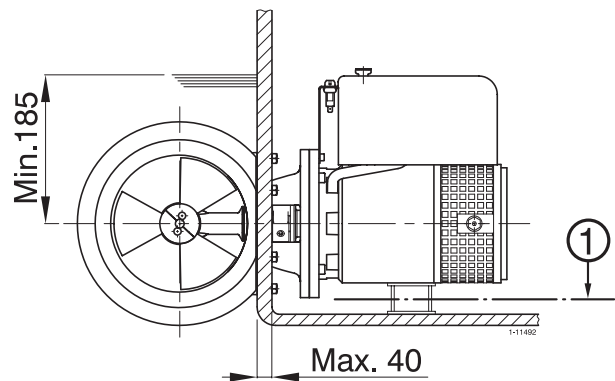
Bij het kiezen van de plaats waar de hekschroef wordt ingebouwd dient voor een optimaal resultaat de hartlijn van de tunnelbuis tenminste 185 mm onder de waterlijn te liggen.

De electromotor dient steeds boven het maximale niveau van het bilge-water ( ①) te worden opgesteld.

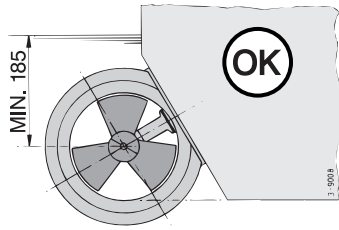
Met de **meegeleverde** bouten kan de montageset in een scheepshuid tot maximaal 28 mm dikte worden gemonteerd.

De **maximaal toegestane dikte** van de scheepshuid is 40 mm. Er dienen dan langere bouten aangeschaft te worden.

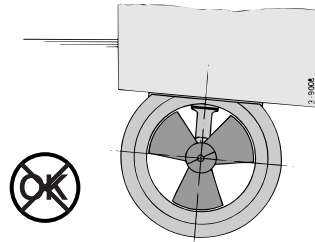
De spiegel dient vlak te zijn. Indien de spiegel niet vlak is dient een vulstuk te worden aangebracht. Let er op dat de maximale toegestane dikte van de scheepshuid niet overschreden wordt.



Indien de spiegel onvoldoende hoogte biedt voor de montage van de hekschroef kan eventueel een schuin vlak worden gemaakt om de hekschroef te monteren. Denk er aan dat de tunnelbuis dan wel beschermd moet worden tegen de optredende kracht van het water tijdens de normale vaart. Laat de tunnelbuis bij voorkeur niet onder het vlak uitsteken.



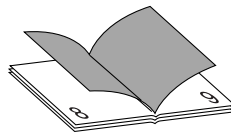
Montage in het vlak van het schip raden wij niet aan. De tunnel is niet berekend op de dan optredende krachten van het water tijdens de normale vaart. Tevens wordt ook de voortgaande beweging van het schip sterk afgeremd.



Aanbrengen van de flens

Breng aan de buitenzijde, op de plaats waar de hekschroef moet komen, de boormal aan en teken de gaten af.

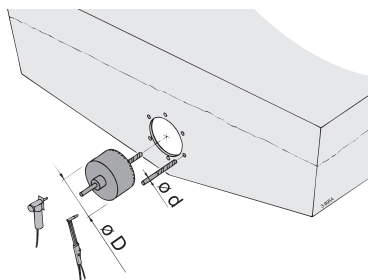
De boormal bevindt zich op de middenpagina.



BELANGRIJK: De hartlijn van de boormal dient **exact** horizontaal te liggen en tenminste 185 mm onder de waterlijn.

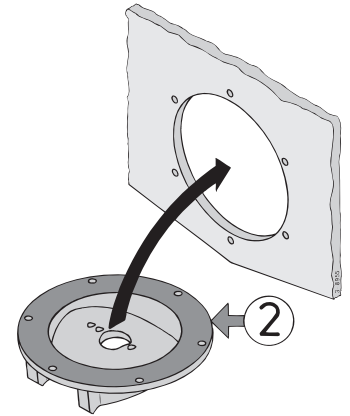
Boor nu ter controle eerst een klein gat (b.v. 4 mm) op de plaats waar het hart van de flens moet komen. Aan de binnenzijde kan nu eenvoudig gecontroleerd worden of plaatsing van flens en motor geen problemen opleverd.

Breng de gaten aan, afhankelijk van het materiaal van de scheepsrump, met een boormachine, decouperzaag of met een snijbrander. Werk de gaten braamvrij af.

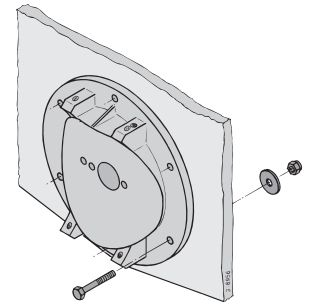


| $\varnothing D$ | $\varnothing d$ |
|-----------------|-----------------|
| 140 (5 1/2") | 8,2 (0.32") |

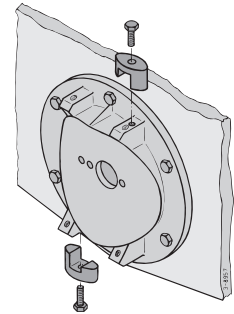
Breng op het afdichtvlak van de flens (②) een afdichtmiddel aan (een polyurethaan kit b.v. Sikaflex 292) en plaats de flens op de romp.



Monteer de flens met de meegeleverde bouten, moeren en sluitringen.

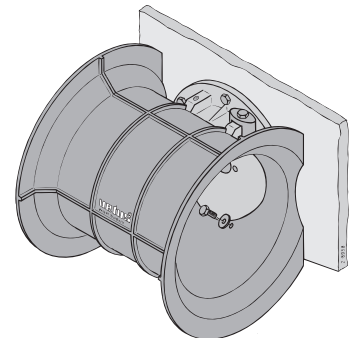


Monteer de 2 meegeleverde zinkanodes.



Monteer de tunnel op de flens met de meegeleverde bouten en sluitringen.

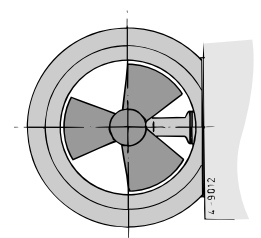
Voorzie deze bouten, M6x20, van een borgmiddel.



Montage van de 'boegschroef'

De 'boegschroef' dient volgens de desbetreffende boegschroef-instructie te worden gemonteerd.

Let er op dat de schroef rondom evenveel van de tunnelbuiswand vrij loopt.



Introduction

Vetus 'bow thrusters' of the '60 kgf', '75 kgf' and the '95 kgf' model can be installed easily as a 'stern thruster' by using this installation set (flange and thrust tunnel to match).

Due to the special flange the electric motor will be inside the vessel. By doing so a reliable protection against influences from the outside is guaranteed. Also the electric motor is good serviceable.

By application of the thrust tunnel is achieved that:

- The propeller is shielded so the risk of inflict of damage and/or injury is highly diminished.
- The flow of the water is optimized so a high thrust will be obtained.

This installation instruction explains only that part of the installation that differs from the installation instruction going with the bow thruster '60 kgf', '75 kgf' or '95 kgf' model.

So consult for the installation of the entire stern thruster also the relevant bow thruster instruction.

Operation

For operation of the stern thruster consult the owners manual of the installed bow thruster.

ATTENTION

Never use the stern thruster as boarding step!

By stepping on to the thrust tunnel damage to both the propeller and the thrust tunnel can be inflicted. The operation of the stern thruster can adversely be affected and the seal between flange and ship's hull can start leaking.

Maintenance

The (bronze) flange is protected against corrosion by means of two zinc anodes; check during docking the zinc anodes and replace if necessary.

The (plastic) thrust tunnel requires no maintenance.

Installation


For overall dimensions see pages 14, 15 and 16.

General

The reliability of the stern thruster is entirely dependent on the quality of the installation. Nearly all problems are caused by faults or inaccuracies which occur during the installation. It is therefore of utmost importance to follow and check the points mentioned in this manual.

Positioning of the stern thruster

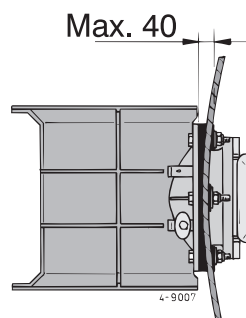
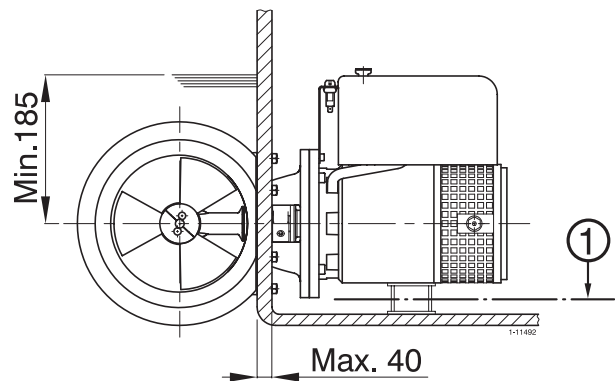
When choosing the location for the stern thruster take in account that for an optimum result the centerline of the thrust tunnel must be at least 185 mm below the the waterline.

The electric motor must always be well clear from the maximum bilge water level ( ①).

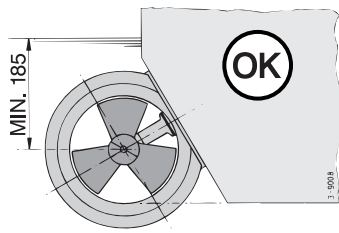
With the **supplied** bolts it is possible to install the flange into a hull with a maximum thickness of up to 28 mm.

The **maximum thickness permitted** for the hull is 40 mm. Longer bolts will be required.

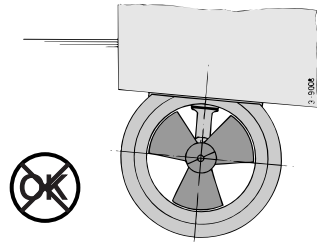
The stern must be level. Otherwise it must be filled out with a spacer. Note that the total thickness must be less or equal than the maximum allowable thickness of the stern.



In case that the available height at the stern is insufficient for the installation of the stern thruster a sloped surface can be made to install the stern thruster. Than keep in mind that the thrust tunnel must be protected against the forces caused by the water flow during normal cruising.



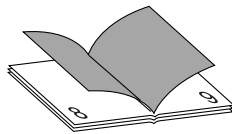
Installation in the bottom of the vessel is not recommended. The thrust tunnel is not designed to withstand the forces of the water flow during normal cruising. At the same time also the normal propulsion is highly slowed down.



Installation of the flange

At the place of installation of the stern thruster attach the drill pattern at the outside and mark the holes.

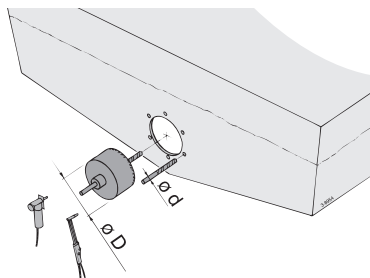
The drill pattern is on the centre page.



IMPORTANT: The centerline of the drill pattern must be precisely horizontally and at least 185 mm below the waterline.

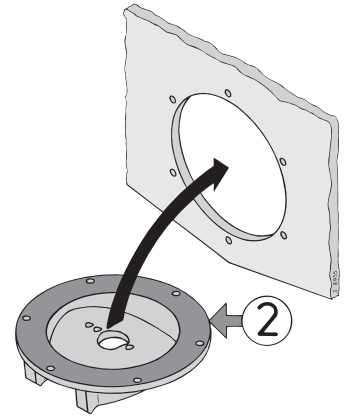
For checking purposes drill first a small hole at the location of the centre point of the flange. On the inside checking the available space for flange and motor can now be carried out easily.

Make the holes, dependent of the material of the ship's hull by means of a drill and a jigsaw or with an oxy-acetylene cutter. Make sure that the holes are free of burrs.

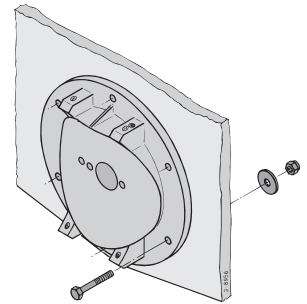


| ø D | ø d |
|--------------|-------------|
| 140 (5 1/2") | 8,2 (0.32") |

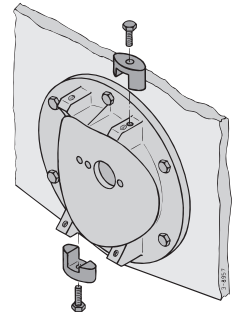
Apply a sealant to the mounting surface (②) of the flange (a polyurethane sealant e.g. Sikaflex 292) and position the flange onto the hull.



Install the flange with the supplied bolts, nuts and washers.

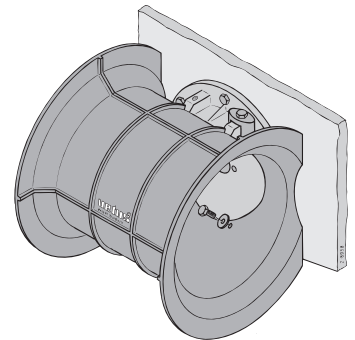


Install the 2 supplied zinc anodes.



Install the thrust tunnel onto the flange with the supplied bolts and washers.

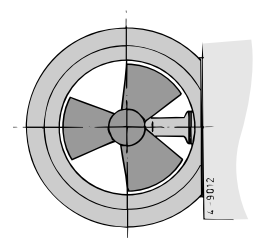
Provide these bolts, M6x20, with a screwlock.



Installation of the 'bow thruster'

The 'bow thruster' must be installed in accordance with the relevant bow thruster instruction.

Check whether the distance between the tips of the propeller blades and the inside of the thrust tunnel is exactly the same all along the periphery.



Einführung

Die Vetus-‘Bugschrauben’ des Typs ‘60 kgf’, ‘75 kgf’ und ‘95 kgf’ können mit Hilfe dieses Montage-Sets (Flansch und dazugehöriger Tunnel) einfach als ‘Heckschraube’ installiert werden.

Dank dieses Spezialflansches bleibt der Elektromotor im Schiff. Dadurch ist ein ordnungsgemäßer Schutz gegen äußere Einflüsse sichergestellt. Außerdem ist der Motor für Servicearbeiten gut erreichbar.

Durch Verwendung des Tunnels wird erreicht, daß:

- Die Schraube abgeschirmt ist, was die Gefahr der Beschädigung und/oder Verletzungsgefahr stark verringert.
- Der Wasserstrom ist optimal, es wird eine hohe Schubkraft erreicht.

In dieser Einbauanleitung wird nur der Teil des Einbaus behandelt, der von den Einbauanleitungen abweicht, wie sie für die Bugschraube des Typs ‘60 kgf’, ‘75 kgf’ oder ‘95 kgf’ gelten. Falls Sie die komplette Heckschraube einbauen möchten, ziehen Sie bitte auch die entsprechende Bugschrauben-Einbauanleitung zu Rate.

Einbau

Zu den Einbaumaßen siehe die entsprechenden Zeichnungen auf den Seiten 14, 15 und 16.

Allgemeines

Die Qualität des Einbaus ist für die Zuverlässigkeit der Heckschraube maßgebend. Nahezu sämtliche Störfälle, die sich ereignen können, sind auf Fehler oder Ungenauigkeiten beim Einbau zurückzuführen. Aus diesem Grund ist es sehr wichtig, die in dieser Anleitung aufgelisteten Punkte während des Einbaus ausnahmslos einzuhalten und zu überprüfen.

Ausrichtung der Heckschraube

Bei der Bestimmung der Stelle, an der die Heckschraube eingebaut wird, muß die Achse des Tunnelrohres mindestens 185 mm unter der Wasserlinie liegen, damit ein optimaler Wirkungsgrad erzielt wird.

Der Elektromotor ist in jedem Fall oberhalb des Höchststandes des Bilgenwassers ( ①) zu installieren.

Mit Hilfe der **zum Lieferumfang** gehörenden Schrauben kann der Flansch in einer Schiffshaut von bis zu maximal 28 mm Stärke montiert werden.

Die **maximal erlaubte Stärke** der Schiffshaut beträgt 40 mm. Dazu müssen längere Schrauben angeschafft werden.

Der Spiegel muß eben sein. Ist der Spiegel uneben, muß ein Kehlstück angebracht werden. Achten Sie darauf, daß die maximal zulässige Schiffshautstärke nicht überschritten wird.

Einsatz

Zum Einsatz der Heckschraube lesen Sie bitte die Bedienungsanleitung der installierten Bugschraube.

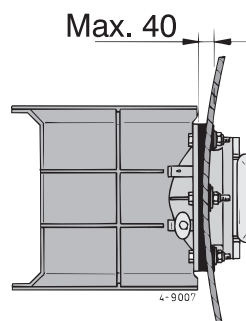
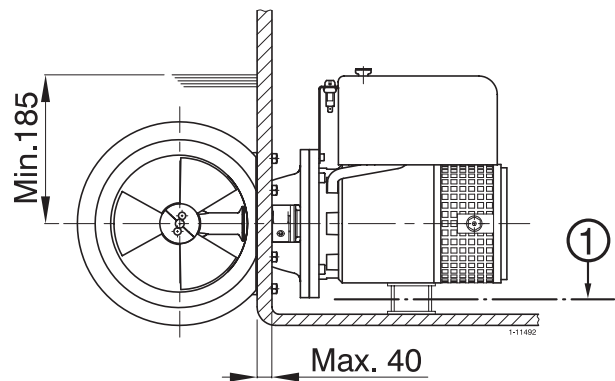
ACHTUNG

Benutzen Sie das Heckschrauben-Tunnelrohr in keinem Fall als Badetreppe!

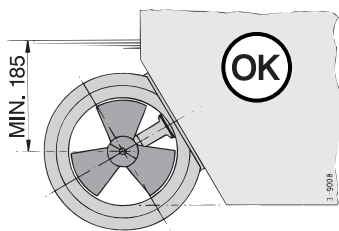
Durch Stehen auf dem Tunnelrohr können sowohl Schraube als auch Tunnelrohr beschädigt werden. Dadurch kann die Funktion der Heckschraube nachteilig beeinflusst werden und die Abdichtung zwischen Flansch und Schiffsrumpf lecken.

Wartung

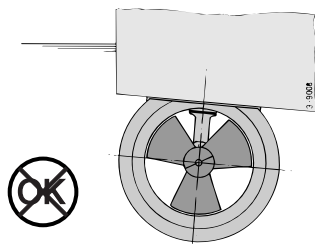
Der (Bronze)Flansch ist durch zwei Zinkanoden korrosionsschutz. Überprüfen Sie die beiden Zinkanoden während der Helling-Wartungsintervalle und tauschen Sie diese gegebenenfalls aus. Das (Kunststoff-)Tunnelrohr ist wartungsfrei.



Bietet der Spiegel für den Einbau der Heckschraube nicht die ausreichende Höhe, kann zur Montage der Schraube gegebenenfalls eine Schräge geschaffen werden. Bedenken Sie, daß das Tunnelrohr dann jedoch gegen die während der normalen Fahrt einwirkende Kraft des Wassers geschützt werden muß. Das Tunnelrohr sollte nach Möglichkeit nicht über die Fläche hinausragen.



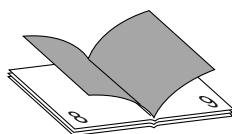
Von einer Montage am Boden des Schiffs wird abgeraten. Der Tunnel ist auf die in einem solchen Fall während der normalen Fahrt auftretenden Kräfte des Wassers nicht ausgelegt. Außerdem wird das Schiff auch in seiner normalen Fortbewegung stark gebremst.



Montage des Flansches

Bringen Sie die Bohrschablone an der Außenseite dort an, an der Heckschraube installiert werden soll und zeichnen Sie die Löcher an.

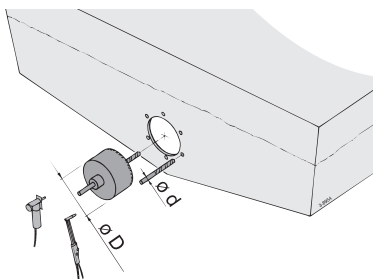
Die Bohrschablone befindet sich auf der Mittelseite.



WICHTIG: Die Achse der Bohrschablone muß **exakt** horizontal und mindestens 185 mm unterhalb der Wasserlinie liegen.

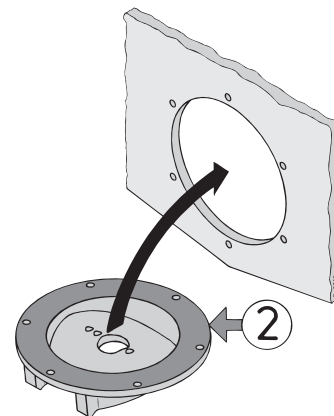
Dann bohren Sie zu Kontrollzwecken an der Stelle, an der die Achse des Flansches liegen wird, zunächst ein kleines Loch (z.B. 4 mm). Jetzt können Sie an der Innenseite bequem überprüfen, ob die Anbringung von Flansch und Motor problemlos möglich ist.

Bohren Sie nun die Löcher. Je nach Material des Rumpfes bohren Sie die Löcher mit einer Bohrmaschine, einer Dekupiersäge oder einem Schneidbrenner. Die Lochränder sind zu entgraten.

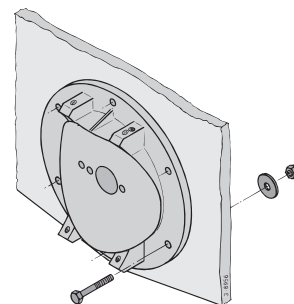


| ø D | ø d |
|--------------|-------------|
| 140 (5 1/2") | 8,2 (0.32") |

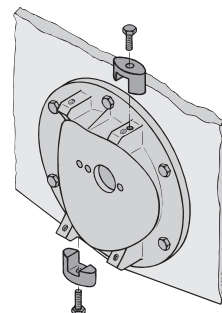
Auf die Dichtfläche des Flansches (②) tragen Sie nun Dichtmasse auf (Polyurethan-Kitt z.B. Sikaflex 292). Anschließend wird der Flansch auf den Rumpf aufgesetzt.



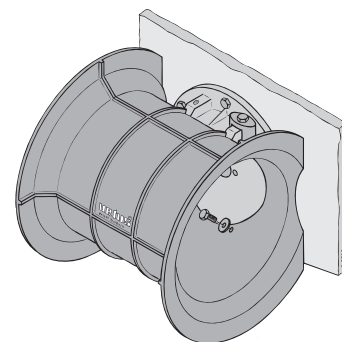
Der Flansch wird mittels der zum Lieferumfang gehörenden Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben befestigt.



Bringen Sie die beiden zum Lieferumfang gehörenden Zinkanoden an.



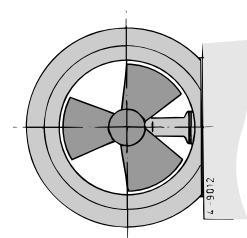
Schließen Sie mit Hilfe der zum Lieferumfang gehörenden Schrauben und Unterlegscheiben den Tunnel an den Flansch an. **Versehen Sie diese M6x20-Schrauben mit einer Schraubensicherung.**



Montage der 'Bugschraube'

Die 'Bugschraube' muss nach Maßgabe der entsprechenden Bugschrauben-Einbauanleitung montiert werden.

Achten Sie darauf, dass zwischen der Schraube und der Tunnelrohrwand ein gleichmäßiger Abstand herrscht.



Introduction

Les hélices d'étrave Vetus de type '60 kgf', '75 kgf' et '95 kgf' peuvent être facilement installées comme hélice de poupe grâce à ce kit de montage (avec bride et tunnel correspondants).

Grâce à la bride spéciale, le moteur électrique reste dans le bateau. On garantit ainsi une excellente protection contre les conditions extérieures. De plus, le moteur électrique est aisément accessible à des fins d'entretien et de réparation.

L'utilisation d'un tunnel apporte les avantages suivants :

- L'hélice est protégée afin de réduire considérablement le risque d'endommagement ou de lésion.
- Le courant de l'eau est optimisé afin d'obtenir une propulsion élevée.

Dans les présentes instructions d'installation, seule est traitée la partie de l'installation qui diffère des instructions d'installation relatives à l'hélice d'étrave de type '60 kgf', '75 kgf' ou '95 kgf'. Pour l'installation complète de l'hélice de poupe, veuillez donc consulter également les instructions de l'hélice d'étrave correspondantes.

Utilisation

Pour l'utilisation de l'hélice de poupe consultez le mode d'emploi de l'hélice d'étrave installée.

ATTENTION

Ne jamais utiliser le tunnel tubulaire de l'hélice de poupe comme échelle de baignade!

Se tenir debout sur le tunnel tubulaire peut endommager à la fois l'hélice et le tunnel tubulaire. Le fonctionnement de l'hélice peut en être gravement affecté et l'étanchéité entre la bride et la coque du navire n'est plus assurée.

Entretien

La bride (en bronze) est protégée contre la corrosion au moyen de deux anodes en zinc ; vérifier l'état des anodes en zinc lors la mise en cale sèche et les remplacer si nécessaire.

Le tunnel tubulaire (en plastique) ne nécessite aucun entretien.

Montage

Pour les dimensions hors-tout voir les plans aux pages 14, 15 et 16.

Généralités

La qualité du montage est déterminante pour la fiabilité de l'hélice de poupe. La quasi totalité des pannes qui se produisent sont dues à des erreurs ou des imprécisions dans le montage. C'est pourquoi il est essentiel lors du montage et des contrôles de suivre scrupuleusement et intégralement les points indiqués dans le présent manuel.

Installation de l'hélice de poupe

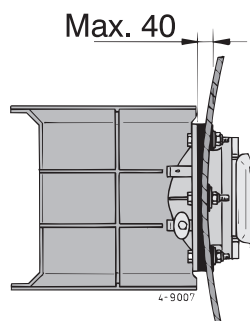
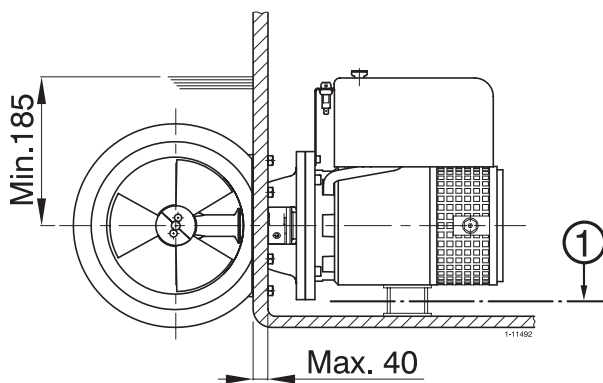
Pour un résultat optimum, il faudra tenir compte, lors du choix de l'emplacement où devra être montée l'hélice de poupe, du fait que l'axe du tunnel tubulaire doit se trouver à 185 mm au moins en-dessous de la ligne de flottaison.

Le moteur électrique doit toujours être placé au-dessus du niveau maximal de l'eau de cale (☛ ①).

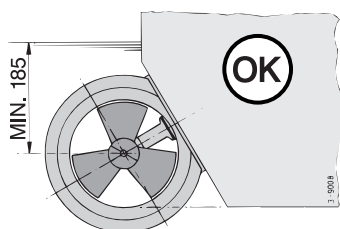
Les boulons **fournis** permettent de monter la bride dans un bordé pouvant avoir 28 mm d'épaisseur au maximum.

L'épaisseur maximale autorisée de la bride est de 40 mm. Il faudra alors utiliser des boulons plus longs.

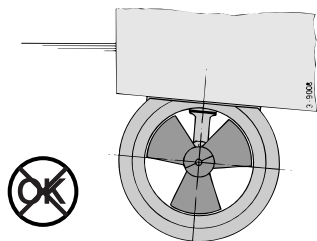
L'arcasse doit être horizontale. Si ce n'est pas le cas, il faudra placer une cale. Veiller à ce que l'épaisseur maximum tolérée du bordé ne soit pas dépassée.



Si l'arcasse présente une hauteur insuffisante pour le montage de l'hélice de poupe, on peut éventuellement créer une surface inclinée pour monter l'hélice de poupe. Pensez que le tunnel tubulaire devra être protégé contre la force de l'eau qui est générée pendant la navigation normale. Evitez de faire dépasser le tunnel tubulaire sous la surface.



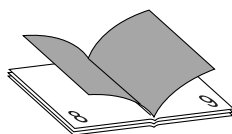
Nous ne conseillons pas de monter l'hélice dans le plan du navire. Le tunnel n'a pas été prévu pour les forces de l'eau qui sont alors générées durant la navigation normale. Le propulsion normale du bateau en serait également fortement freinée.



Mise en place de la bride

Placer le gabarit à l'extérieur, à l'endroit où doit venir l'hélice de poupe et marquer les trous.

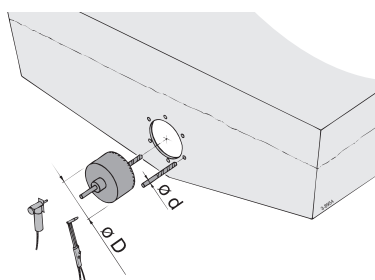
Le gabarit de forage se trouve sur la page du milieu.



IMPORTANT: L'axe du gabarit doit être exactement horizontal et il doit se trouver au moins 185 mm sous la ligne de flottaison.

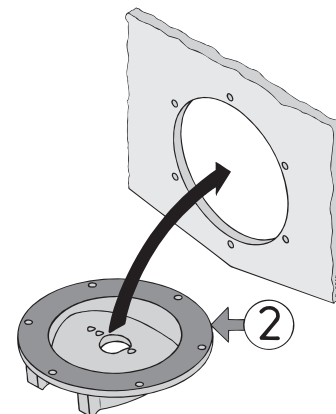
Pour vérifier, percer à présent un petit trou (de 4 mm par exemple) à l'endroit où doit venir le centre de la bride. On peut alors facilement vérifier à l'intérieur si la mise en place de la bride et du moteur ne pose pas de problème.

Percer les trous à l'aide d'une perceuse et d'une scie à découper ou à l'aide d'un chalumeau oxy-coupeur, selon le matériau de la coque du bateau. Ebavurer les trous.

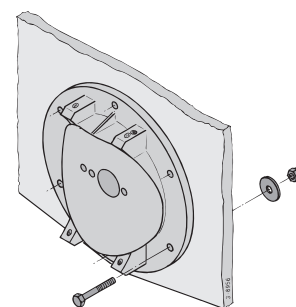


| ø D | ø d |
|--------------|-------------|
| 140 (5 1/2") | 8,2 (0.32") |

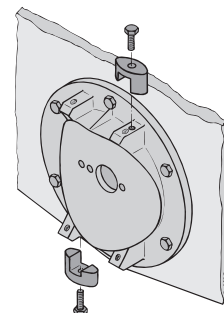
Appliquer un produit de colmatage (mastic au polyuréthane comme le Sikaflex 292 par ex.) sur la surface d'étanchéité de la bride (②) et fixer la bride sur la coque.



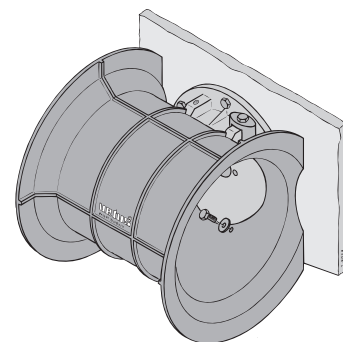
Monter la bride à l'aide des boulons, écrous et rondelles de blocage fournis.



Monter les deux anodes en zinc fournies.



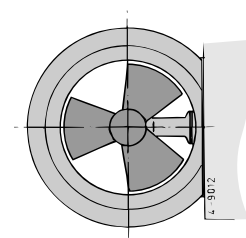
Monter le tunnel sur la bride à l'aide des boulons et rondelles de blocage fournis. **Pouvoir ces boulons M6x20 d'un agent de blocage.**



Montage de l'hélice d'étrave

L'hélice d'étrave devra être montée conformément aux instructions prévues pour l'hélice d'étrave.

Veiller à ce que l'hélice puisse bouger librement autour de la cloison du tunnel tubulaire.



Introducción

Las 'hélices de estrave' de Vetus tipo '60 kgf', '75 kgf' y '95 kgf' se pueden instalar de forma sencilla como 'hélice de popa' con ayuda de este equipo de montaje (brida y conducto correspondiente).

Gracias a la brida especial el electromotor permanece dentro de la nave, garantizando de esta manera una buena protección contra condiciones exteriores. Además, el electromotor es fácilmente accesible para su mantenimiento.

La aplicación del conducto permite lograr:

- La protección de la hélice, lo que reduce en gran medida la probabilidad de que se produzcan daños y/o lesiones.
- Una corriente óptima del agua, pudiéndose llegar a una alta fuerza de propulsión.

En las presentes instrucciones de instalación se pasa revista sólo a aquella parte de ella que difiere de las instrucciones de instalación correspondientes a la hélice de estrave tipo '60 kgf', '75 kgf' respectivamente '95 kgf.'

Por lo tanto, para la instalación de la hélice de popa en su totalidad, consúltense las instrucciones para hélice de estrave correspondientes.

Uso

Para el uso de la hélice de popa, consúltense las instrucciones de manejo de la hélice de estrave instalada.

ATENCIÓN

¡No utilizar nunca como escalera de natación el conducto de la hélice de popa!

Si se pisa el conducto, se pueden dañar tanto la hélice como el conducto, lo que puede afectar el funcionamiento de la hélice de popa y anular la impermeabilidad de la conexión aislante entre la brida y el casco.

Mantenimiento

La brida (de bronce) está protegida contra corrosión por medio de dos ánodos de zinc; contrólense, y si fuera preciso, cámbiense estos ánodos de zinc en las revisiones en la grada.

El conducto (de material sintético) no requiere mantenimiento.

Incorporación

Para las dimensiones principales, véanse los croquis en las pág. 14, 15 y 16.

Generalidades

La calidad de su incorporación determina la fiabilidad de la hélice de popa. Prácticamente todos los defectos señalados se originan en errores o imprecisiones en la forma de empotrarla. Por lo tanto, es sumamente importante seguir y comprobar concienzudamente los puntos indicados en estas instrucciones.

Situar la hélice de popa

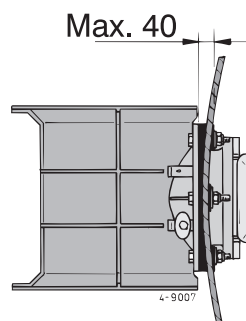
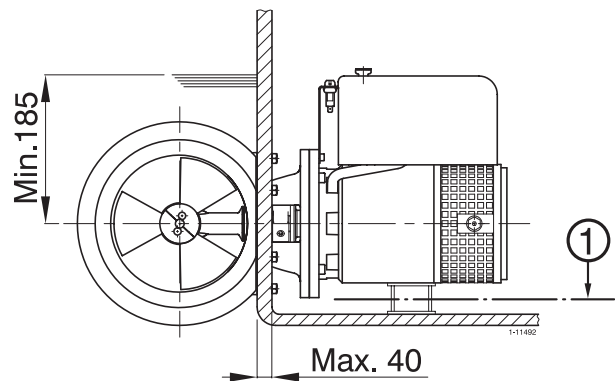
Al determinar el lugar donde empotrar la hélice de popa con un resultado óptimo, procúrese que el eje central del conducto quede por lo menos 185 mm debajo de la línea de flotación.

El electromotor se situará siempre por encima del nivel máximo del agua de sentina (➡ ①).

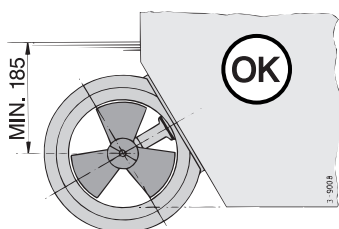
La brida se puede montar con **los tornillos suministrados** en el tabazón de un grosor máximo de 28 mm.

El grosor máximo permitido del tabazón es de 40 mm. En ese caso, es preciso adquirir pernos más largos.

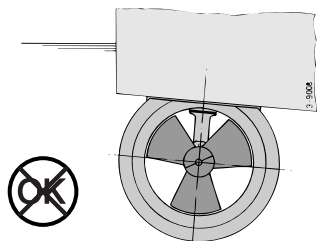
El espejo ha de ser plano. En su defecto, se aplicará una pieza espaciadora. Preste atención a no sobrepasar el grosor máximo permitido del tabazón.



Si el espejo no ofrece la altura suficiente para el montaje de la hélice de popa, se puede elaborar eventualmente una superficie oblicua para montar la hélice de popa. Tómese en cuenta que en este caso es necesario proteger el conducto contra la fuerza producida por el agua durante una navegación normal. Es conveniente no dejar salir por debajo del plano el conducto.



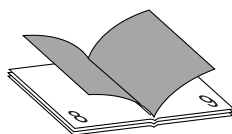
No recomendamos el montaje en el plano del barco, ya que el conducto no está preparado para las fuerzas del agua durante una navegación normal que entonces se producirían. Por otra parte, se frenaría seriamente el movimiento normal del barco.



Instalación de la brida

Situar en el lado exterior, donde se pondrá la hélice de popa, la plantilla y marcar los orificios.

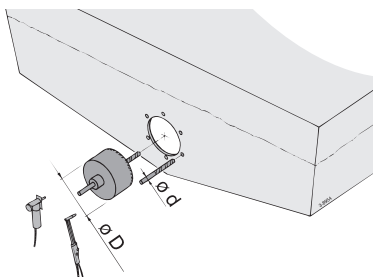
La plantilla de perforación se encuentra en la página central.



¡IMPORTANTE! El eje central de la plantilla debe estar **exactamente** horizontal, quedando como mínimo 185 mm debajo de la línea de flotación.

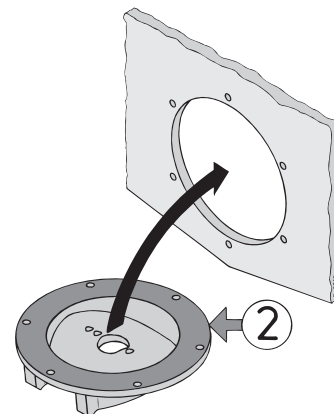
Seguidamente perforar un orificio pequeño a modo de control (por ejemplo, de 4 mm) en el lugar donde quedará el centro de la brida. Esto permite comprobar sencillamente en el lado interior si la instalación de la brida y el motor no causará problemas.

Realizar los orificios, según el material del casco, con un taladro y una sierra de calar, o bien con un cortador sopletista. Desbarbar los orificios.

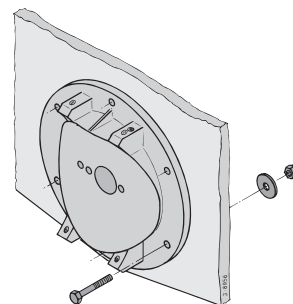


| ø D | ø d |
|--------------|-------------|
| 140 (5 1/2") | 8,2 (0.32") |

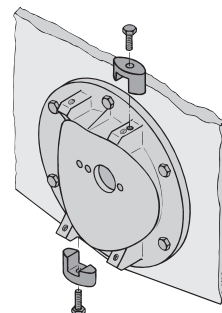
Aplicar en la superficie de aislamiento de la brida (②) un producto sellador (una cola de poliuretano, por ejemplo, Sikaflex 292) y colocar la brida en el casco.



Montar la brida con los tornillos, tuercas y arandelas planas suministrados.

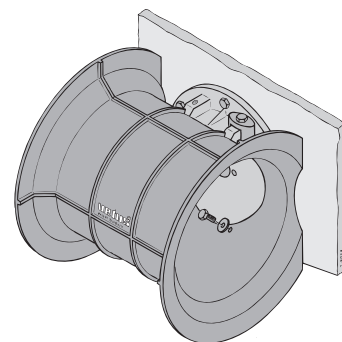


Montar los 2 ánodos de zinc suministrados.



Montar el conducto en la brida con los tornillos y arandelas planas suministrados.

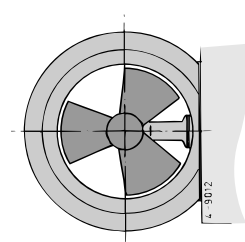
Disponer en dichos tornillos M6x20 un medio de seguridad.



El montaje de la 'hélice de estrave'

La 'hélice de proa' se montará de acuerdo con las correspondientes instrucciones de hélice de proa.

Asegúrese de que la hélice presente por todo su alrededor la misma holgura con respecto a la pared del conducto.



Introduzione

Le 'eliche di prua' della VETUS tipo '60 kgf', '75 kgf' e '95 kgf' possono facilmente essere installate come 'eliche di poppa', seguendo le istruzioni di questo set di montaggio (flangia e tunnel).

Grazie alla speciale flangia, il motore elettrico rimane all'interno dell'imbarcazione, garantendo così una buona protezione in caso di cattive condizioni di navigazione. Inoltre, il motore rimane facilmente raggiungibile per le operazioni di manutenzione. Con il tunnel si ottengono i seguenti risultati:

- l'elica è protetta, riducendo così fortemente l'eventualità di danni.
- la portata d'acqua è ottimale, il che permette di raggiungere una forte propulsione.

In queste istruzioni per l'installazione viene trattata solo quella parte dell'installazione che differisce dalle istruzioni per l'installazione relative alle eliche di prua tipo '60 kgf', '75 kgf' e '95 kgf'. Per l'installazione dell'elica di poppa completa, consultare quindi anche le istruzioni relative all'elica di prua corrispondente.

Installazione


Per le dimensioni principali consultare i disegni alla pg.14, 15 e 16.

Generalità

La qualità dell'installazione è determinante per l'affidabilità dell'elica di poppa. Quasi tutti i problemi che si verificano sono da ricondurre ad errori o inaccurately nell'installazione. E perciò della massima importanza seguire e controllare, durante la procedura di installazione, tutti i punti contenuti in questo manuale.

Collocazione dell'elica di poppa

Al momento di scegliere il punto in cui montare l'elica di poppa, è necessario tenere presente che, per il funzionamento ottimale, l'asse di simmetria del tunnel deve trovarsi almeno 185 mm al di sotto della linea di galleggiamento.

Il motore elettrico deve essere montato sempre al di sopra del livello massimo dell'acqua di sentina ( ①).

Per mezzo dei **dadi (in dotazione)**, la flangia può essere montata in un fasciame spesso al massimo 28 mm.

Lo spessore massimo ammesso della murata è pari a 40 mm. In tal caso devono essere usati dei bulloni più lunghi.

Lo specchio di poppa deve essere piatto. Altrimenti è necessario applicare uno spessore. Fare attenzione a non superare lo spessore massimo consentito per il fasciame.

Funzionamento

Per il funzionamento dell'elica di poppa consultare il manuale di istruzioni dell'elica di prua installata.

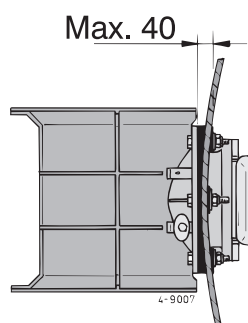
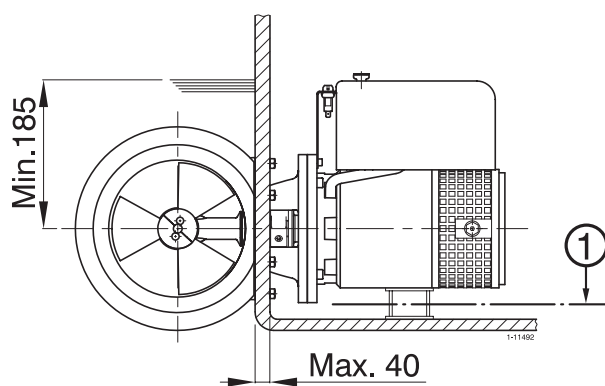
ATTENZIONE

Mai utilizzare il tunnel dell'elica di poppa come gradino!

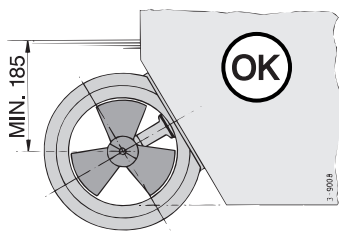
Stare in piedi sul tunnel può danneggiare sia l'elica che il tunnel. Ciò può influenzare negativamente il funzionamento dell'elica di poppa ed inoltre possono verificarsi delle perdite nel punto in cui la flangia è applicata allo scafo.

Manutenzione

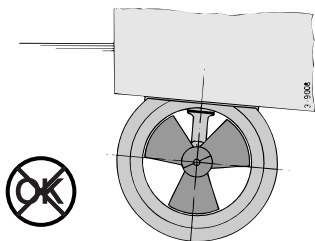
La flangia (in bronzo) è protetta contro la corrosione per mezzo di due anodi di zinco; durante le operazioni di manutenzione in secca, controllare gli anodi e sostituirli, se necessario. Il tunnel (in plastica) non richiede alcuna manutenzione.



Se lo specchio di poppa non offre un'altezza sufficiente per il montaggio dell'elica, si può eventualmente applicare un piano inclinato. Ricordare, in questo caso, di proteggere il tunnel dalla forza dell'acqua durante la navigazione normale. È preferibile non lasciare che il tunnel fuoriesca al di sotto della carena.



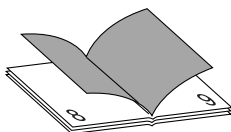
Il montaggio sul carena parziale piatto della nave non è consigliabile. Il tunnel non è in grado di sopportare la forza dell'acqua durante la navigazione normale. Inoltre, in questo modo anche il movimento dell'imbarcazione verrebbe molto frenato.



Montaggio della flangia

All'esterno, nel punto in cui si intende collocare l'elica, segnare i punti in cui vanno praticati i fori, servendosi della sagoma di trapanazione.

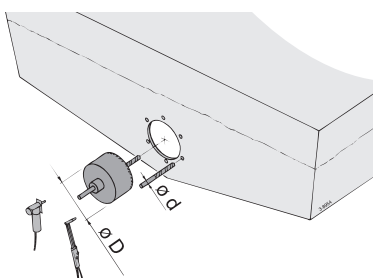
La sagoma di trapanatura si trova sulla pagina centrale.



IMPORTANTE: L'asse di simmetria della sagoma deve essere perfettamente orizzontale, ed almeno 185 mm al di sotto della linea di galleggiamento.

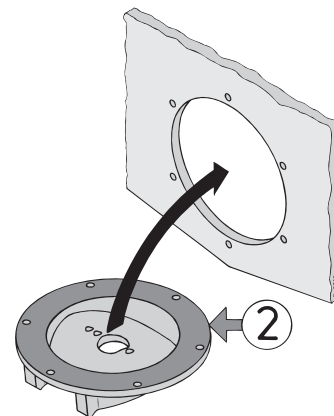
Iniziare adesso praticando prima un piccolo foro (ad es. 4 mm) nel punto in cui deve venire a trovarsi il centro della flangia. All'interno potete facilmente controllare se la collocazione della flangia e del motore crea qualche problema.

Praticare i fori con un trapano oppure con una sega da traforo o un canello da taglio, a seconda del materiale di cui è fatto lo scafo. Ripulire bene i fori.

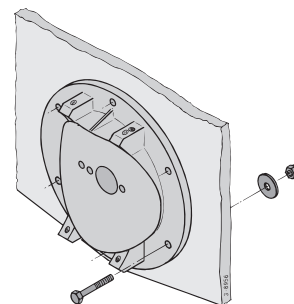


| ø D | ø d |
|--------------|-------------|
| 140 (5 1/2") | 8,2 (0.32") |

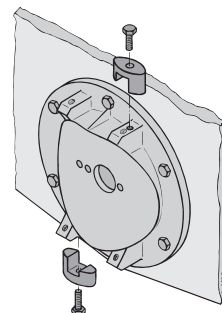
Applicare della pasta sigillante sulla superficie di chiusura (②) (una colla al poliuretano, ad es. Sikaflex 292) e collocare la flangia sullo scafo.



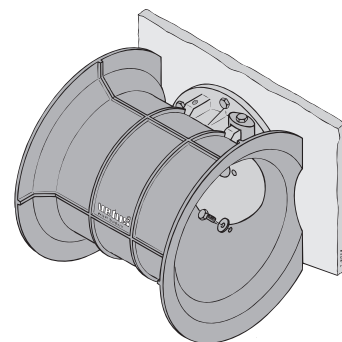
Montare la flangia con i dadi, le rondelle e le riparelle in dotazione.



Montare i due anodi di zinco in dotazione.



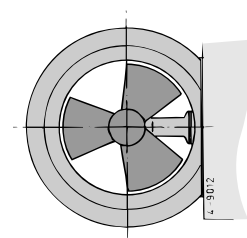
Montare il tunnel sulla flangia con i dadi e le rondelle. **Munire questi dadi, M6x20, di un dispositivo di bloccaggio.**



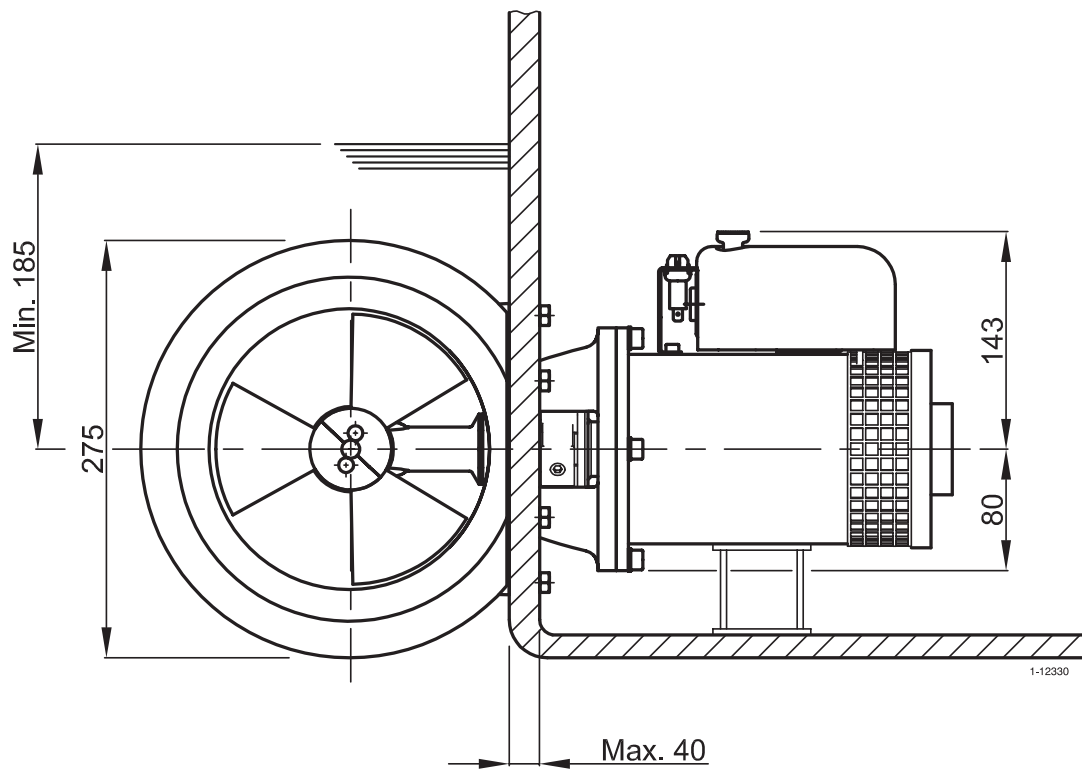
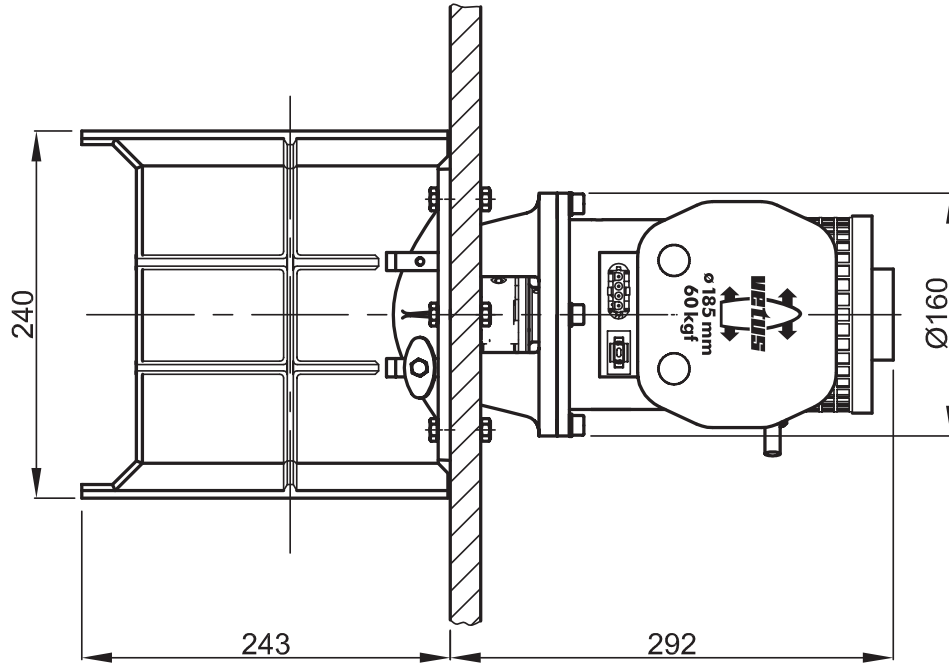
Montaggio 'dell'elica di prua'

Per il montaggio 'dell'elica di prua', seguire le istruzioni di montaggio in dotazione con l'elica stessa.

Assicurarsi che l'elica sia libera di ruotare senza toccare le pareti del tunnel.

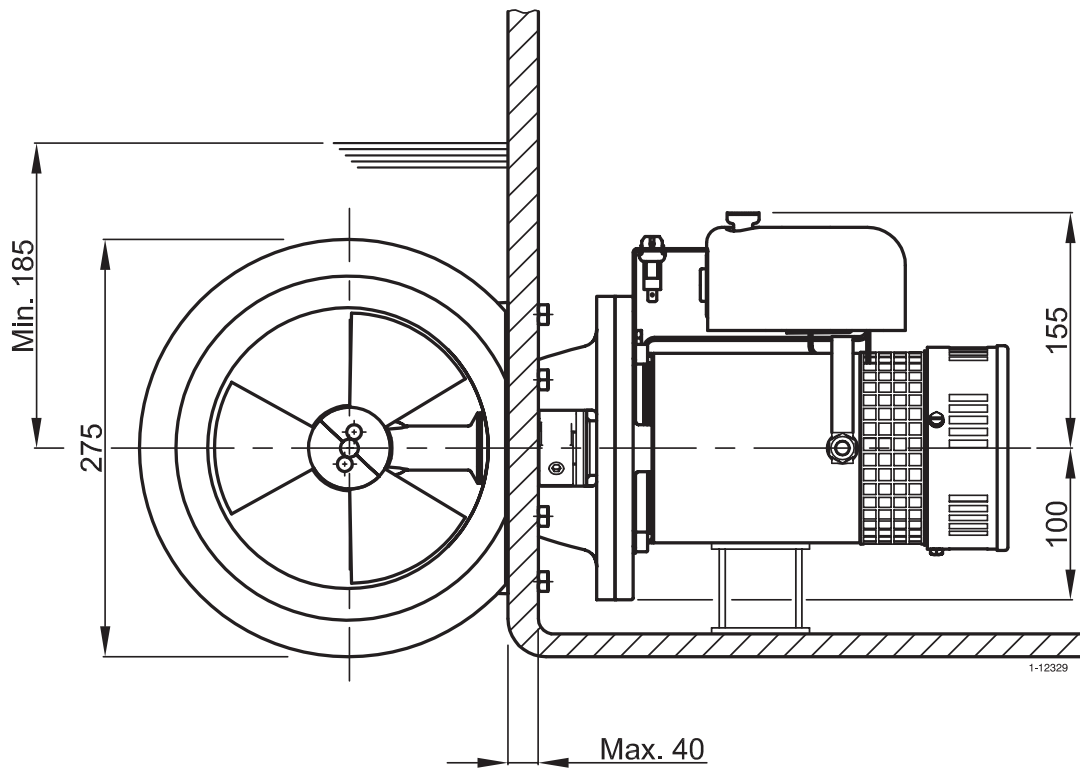
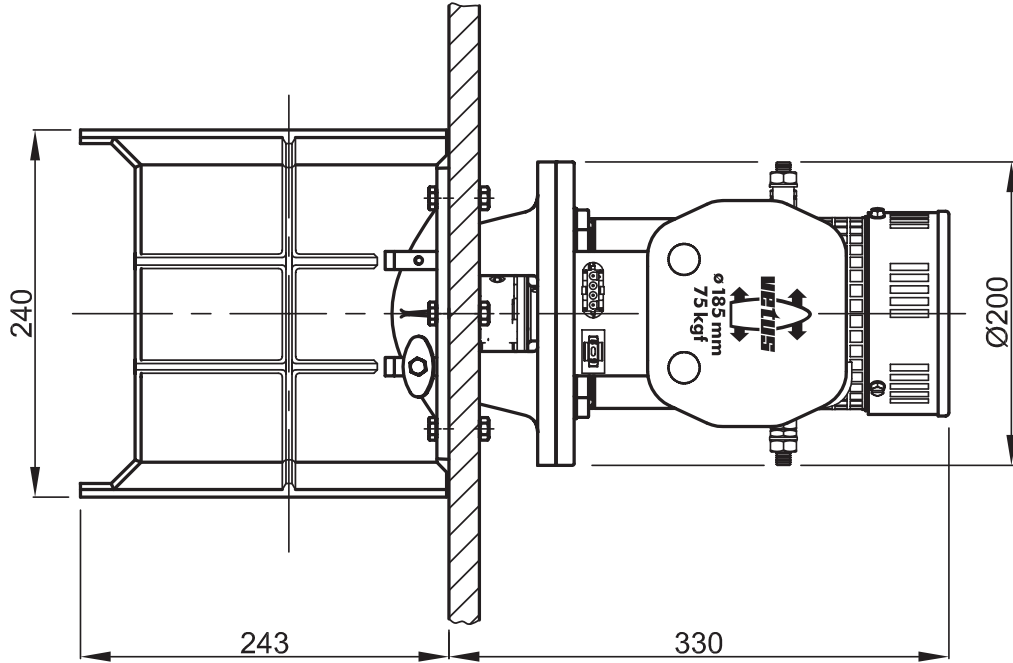


'60 kgf'



1 : 5

'75 kgf'



1 : 5

Hoofdafmetingen

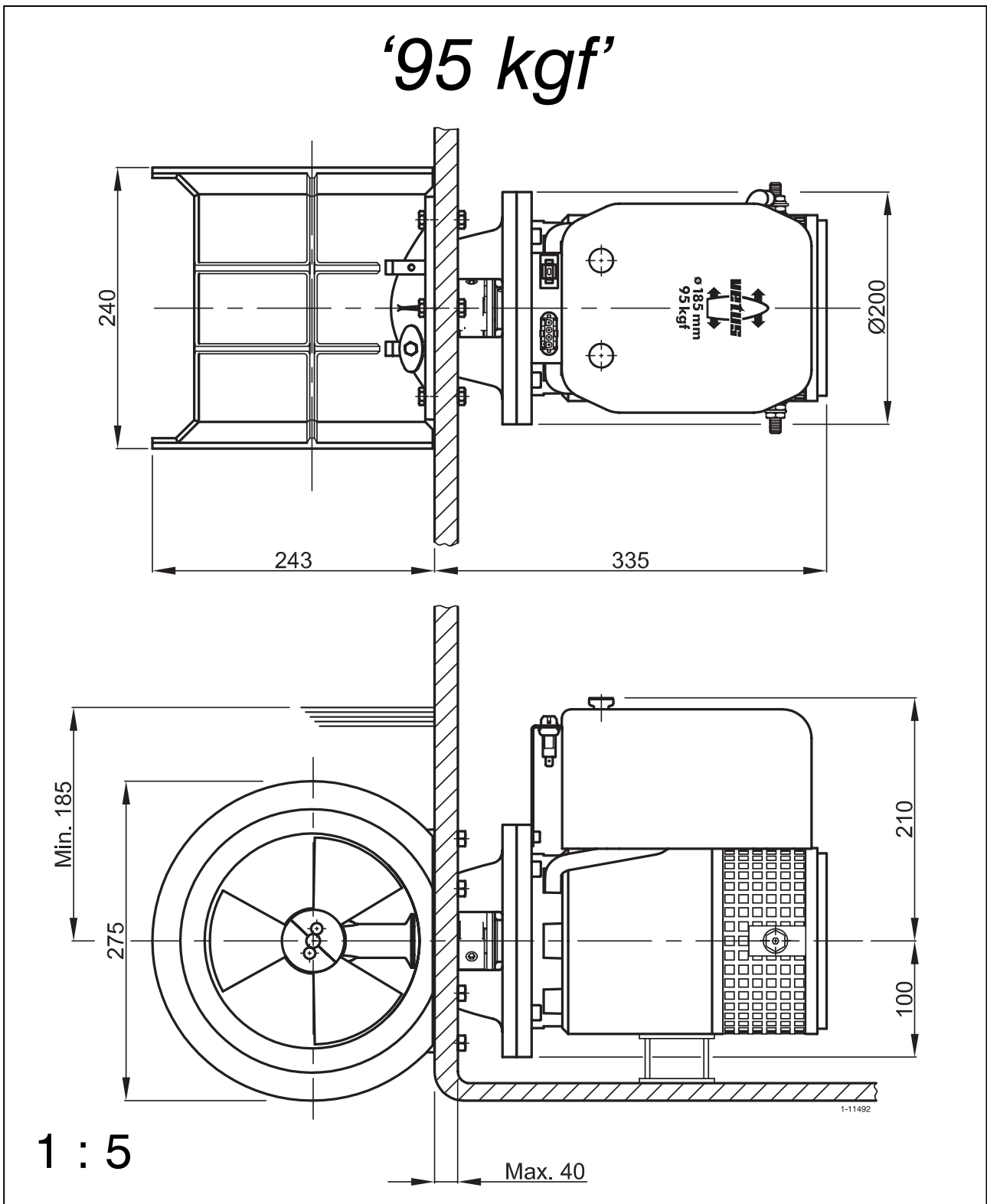
Hauptabmessungen

Dimensiones principales

Principal dimensions

Dimensions principales

Dimensioni principali



vetus den ouden n.v.

FOKKERSTRAAT 571 - 3125 BD SCHIEDAM - HOLLAND - TEL.: +31 10 4377700 - TELEX: 23470
TELEFAX: +31 10 4372673 - 4621286 - E-MAIL: sales@vetus.nl - INTERNET: <http://www.vetus.nl>

Printed in the Netherlands
2.0533 I.ST185 01-02 Rev. 05-04