

BTH 185-250

Series

REV 001A

CE

ELICHE DI MANOVRA IDRAULICHE

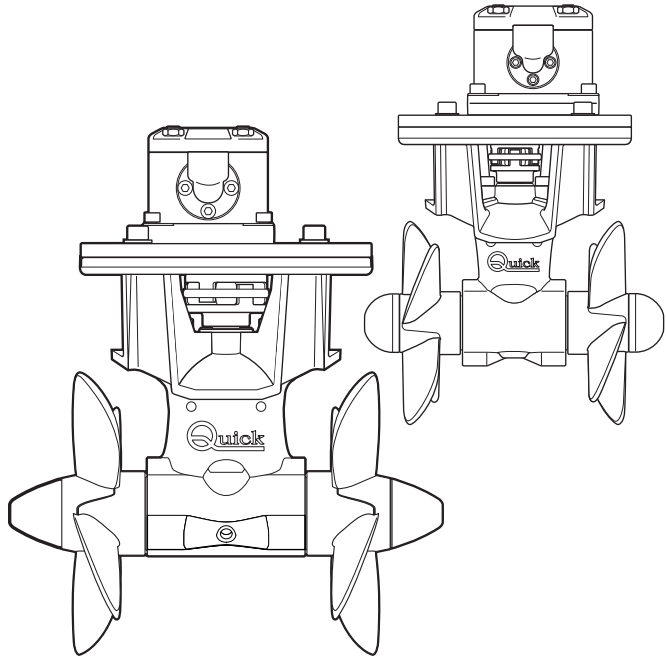
HYDRAULIC THRUSTER

BTH 185 - 85

BTH 185 - 105

BTH 250 - 150

BTH 250 - 220



ELICHE DI MANOVRA IDRAULICHE

MANUALE D'INSTALLAZIONE E USO

IT

pag. 4

HYDRAULIC THRUSTERS

INSTALLATION AND USE MANUAL


EN

pag.18

Quick[®]
Nautical Equipment

1 - Informazioni sul prodotto	Pag. 4
1.0 - Requisiti installazione	Pag. 4
2 - Fornitura e dotazioni	Pag. 5
2.0 - Fornitura di serie e materiale incluso nella confezione	Pag. 5
2.1 - Attrezzi necessari per l'installazione BTH 185	Pag. 5
2.2 - Attrezzi necessari per l'installazione BTH 250	Pag. 5
2.3 - Accessori Quick consigliati	Pag. 5
3 - Sicurezza	Pag. 5
3.0 - Precauzioni	Pag. 5
4 - Requisiti installazione	Pag. 6
4.0 - Requisiti installazione eliche	Pag. 6
4.1 - Requisiti installazione tunnel	Pag. 7
5 - installazione	Pag. 8
5.0 - Thruster	Pag. 8
5.1 - Piede del riduttore e la flangia supporto motore	Pag. 9
5.2 - Montaggio eliche	Pag. 10
6 - Collegamento elettrico	Pag. 11
7 - Caratteristiche d'impianto	Pag. 12
8 - Uso	Pag. 12
9 - Manutenzione	Pag. 13
Dimensioni della BTH 185 & BTH 250	Pag. 16

PRIMA DI UTILIZZARE L'ELICA DI MANOVRA LEGGERE ATTENTAMENTE IL PRESENTE MANUALE D'USO. IN CASO DI DUBBI CONSULTARE IL RIVENDITORE QUICK®.

 QUICK® SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE ALLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'APPARECCHIO E AL CONTENUTO DI QUESTO MANUALE SENZA ALCUN PREAVVISO. IN CASO DI DISCORDANZE O EVENTUALI ERRORI TRA IL TESTO TRADOTTO E QUELLO ORIGINARIO IN ITALIANO, FARE RIFERIMENTO AL TESTO ITALIANO.

Il motore idraulico delle eliche di manovra Quick è del tipo reversibile ad ingranaggi. La sua efficienza è condizionata dall'energia idraulica fornitagli dalla centrale oleodinamica cui è connesso. In particolare sarà influenzato dal numero di giri del motore principale, se è questo che alimenta la pompa, e/o da altre utenze idrauliche alimentate nello stesso momento.

1.0 - Requisiti per l'installazione

Si raccomanda di affidare a un professionista la predisposizione e il posizionamento del tunnel nello scafo. Queste istruzioni sono generiche, e non illustrano in alcun modo i dettagli delle operazioni di predisposizione dell'elica di manovra quale competenza del cantiere. In caso di eventuali problemi provocati da un'installazione difettosa, ne risponderà in pieno l'installatore.

Nonostante tutti i componenti e gli organi meccanici in movimento siano di elevata qualità, la corretta installazione dell'unità propulsiva è fondamento irrinunciabile ad un sicuro ed efficace utilizzo dell'imbarcazione oltre che della stessa unità propulsiva.

L'installazione di tale unità è un'operazione che richiede esperienza oltre che competenza tecnica. Si raccomanda di affidare l'installazione a personale competente e di consultare il costruttore o gli architetti navali per valutare appieno l'entità dei lavori.

MODELLI	BTH185-85	BTH185-105	BTH250-150	BTH250-220
N° Eliche	2 controrotanti			
Tunnel ±	185 mm (7- 19/64)		250 mm (9- 27/32)	
Tipologia motore	Reversibile ad ingranaggi			
Cilindrata	4,5 cc (0,27in3)	6,4 cc (0,39in3)	9,6 cc (0,59in3)	14,1 cc (0,86in3)
Flangiatura porte (A e B) ⁽¹⁾	G 1/2		G 3/4	
Foratura drenaggio (C) ⁽¹⁾	G1/4			
Peso	8,8kg - 19.4lb	8,9kg - 19.6lb	17,7kg - 39lb	17,3kg - 38.13lb
Spessori limite dei tunnel	min. 6 mm - max 12 mm (min. 15/64 - max 15/32-)		min. 7 mm - max 12 mm (min. 9/32 - max 15/32-)	
VALORI DI REGOLAZIONE (consigliati da Quick)				
Portata	17,0 lt/min (4,5U SGpm)	28,0 lt/min (7,4U SGpm)	25,5 lt/min (6,75 USGpm)	41,5 lt/min (11,0 USGpm)
Pressione	250 bar (3625 psi)	190 bar (2760 psi)	240 bar (3480 psi)	180 bar (2610 psi)
Potenza idraulica assorbita	7,1 kw (9,6 Hp)	8,9 kw (12,1 Hp)	10,2 kw (13,9 Hp)	12,5 kw (17 Hp)
Spinta	85 Kgf (176 lbs)	105 Kgf (220 lbs)	150 Kgf (330 lbs)	220 Kgf (485 lbs)

⁽¹⁾ Vedi schema di collegamento a pag. 11

2.0 - Fornitura di serie e materiale incluso nella confezione

- Elica di manovra idraulica
- Dima di foratura
- O-ring (per l'assemblaggio)
- Manuale d'installazione e uso
- Condizioni di garanzia

2.1 - Attrezzi necessari per l'installazione BTH185

- Trapano con punta da \varnothing 9 mm (3/8")
- Tazza \varnothing 32 mm (1" 1/4); chiavi maschio esagonale: 5mm, 6mm, 8mm
- Chiave a forchetta o poligonale: 19.

2.2 - Attrezzi necessari per l'installazione BTH250

- Trapano con punta da \varnothing 11 mm (7/16")
- Tazza \varnothing 46 mm (1" 13/16); chiavi maschio esagonale: 4mm, 5mm, 8mm, 10mm
- Chiave a forchetta o poligonale: 24.

2.3 - Accessori Quick® consigliati

- TCD 1022
- TCD 1042
- TCD1044
- TCD1062
- TMS
- TSC
- PCS TJ1
- PCS TJ2
- PCS TJ3
- PCS DTW

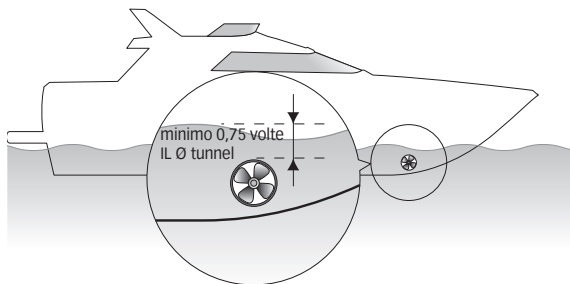
3 - Sicurezza

3.0 - Precauzioni

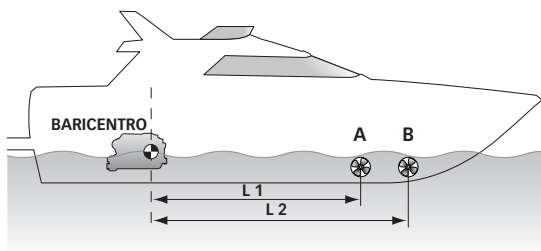


- **Le eliche di manovra Quick® sono state progettate e realizzate per asservire all'uso nautico.**
- Non utilizzare questi apparecchi per altri tipi di applicazioni.
- Quick® non si assume alcuna responsabilità per i danni diretti o indiretti causati da un uso improprio dell'apparecchio o da una scorretta installazione.
- L'elica di manovra non è progettata per mantenere carichi generati in particolari condizioni atmosferiche (burrasca).
- Si raccomanda di affidare a un professionista la predisposizione e il posizionamento del tubo allo scafo. Queste istruzioni sono generiche, e non illustrano in alcun modo i dettagli delle operazioni di predisposizione del tunnel quale competenza del cantiere.
- In caso di eventuali problemi provocati da un'installazione difettosa del tunnel, ne risponderà in pieno l'installatore.
- Non installare il motore idraulico nelle vicinanze di oggetti facilmente infiammabili.

4.0 - Requisiti installazione eliche

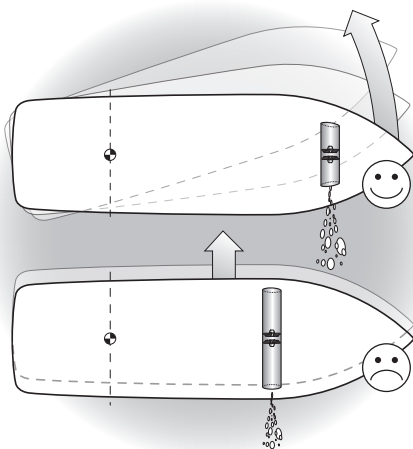


- La posizione del tunnel dipenderà dalla forma interna ed esterna della prua della imbarcazione.
- La sistemazione ottimale del tunnel, sarà più a prua e più a fondo possibile, minimo 0,75 volte il diametro del tunnel dalla linea di galleggiamento.



- Per evitare fenomeni di cavitazione nell'elica, si dovrà posizionare il tunnel più a fondo possibile.
- L'effetto di leva nell'imbarcazione è proporzionale all'aumento della distanza (L1 e L2) che si rileva, tra il baricentro e la posizione del tunnel A e B.

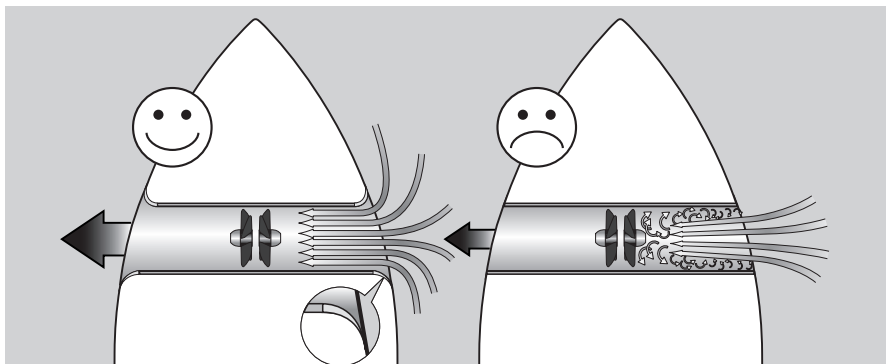
 Per avere maggiore effetto leva preferire la posizione B alla posizione A.



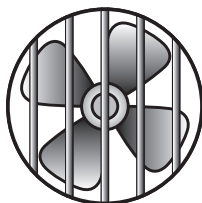
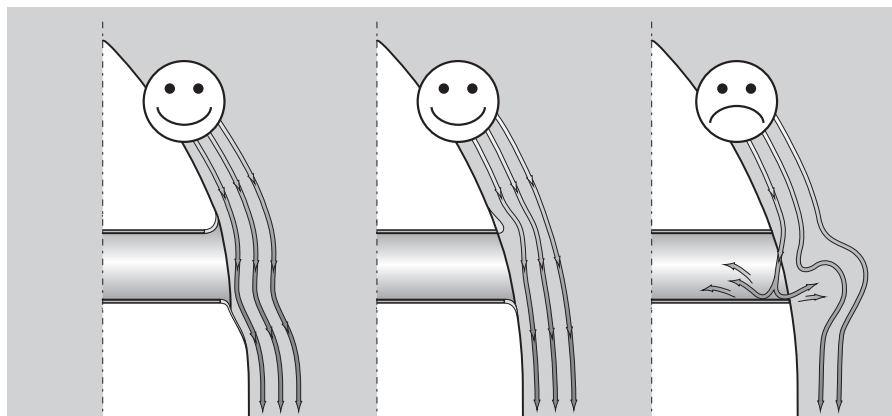
- L'aumento della lunghezza del tunnel aumenta l'effetto delle perdite di carico diminuendo la forza nominale di propulsione.
- Per limitare le perdite di carico, la lunghezza consigliata è pari a 3-4 volte il diametro del tubo; è tollerato un rapporto fino a 6 volte il diametro.

4.1 - Requisiti installazione tunnel

- Le estremità arrotondate del tunnel limitano l'innesco di turbolenze e cavitazione, migliorando le prestazioni della spinta dell'elica e riducendo al minimo la rumorosità.

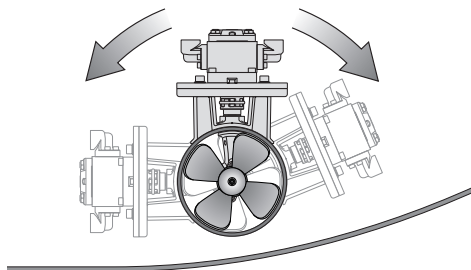


- Quando l'imbarcazione è in movimento, la forza prodotta dal flusso dell'acqua produce della resistenza sulla faccia posteriore del tunnel, che diventa un'area piatta al flusso dell'acqua. Per limitare questo fenomeno, prevedere una rientranza nella parte posteriore del tunnel. Questa dipenderà dalla sagoma dello scafo dell'imbarcazione, o in alternativa, realizzare un deflettore nella parte anteriore del tunnel.

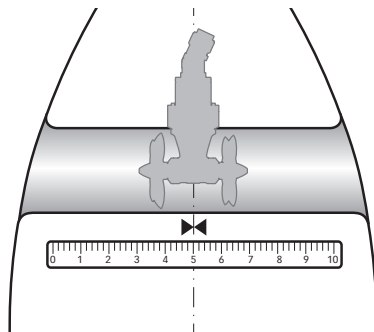


- Nel caso in cui il tunnel sia vicino alla linea di galleggiamento è consigliabile prevedere l'inserimento di una grata all'estremità del tubo. La grata deve avere maglie verticali e più larghe possibili, per non contrastare la spinta dell'elica. Le maglie verticali impediscono l'ingresso della maggior parte degli oggetti galleggianti.

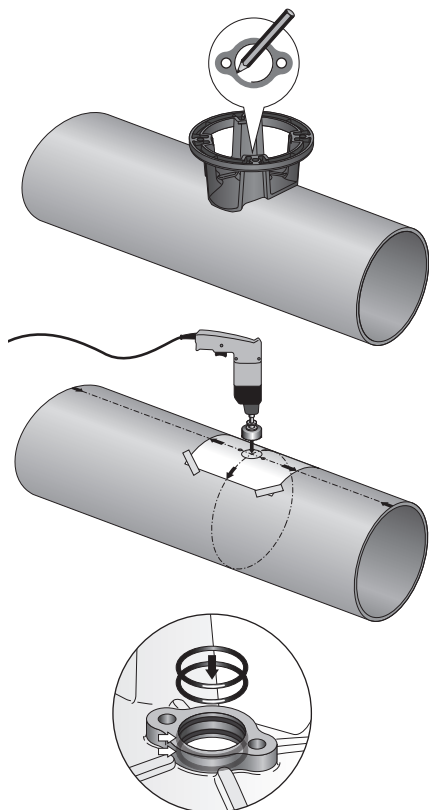
5.0 - Thruster



- Il thruster può essere installato con qualunque angolo all'interno di 90° dalla verticale.
- Il motore idraulico non necessita di supporti o sostegni.



- Per posizionare correttamente il thruster trovare la mezzeria del tubo.



- Utilizzare la flangia per contrassegnare sul tubo il centro dei fori.

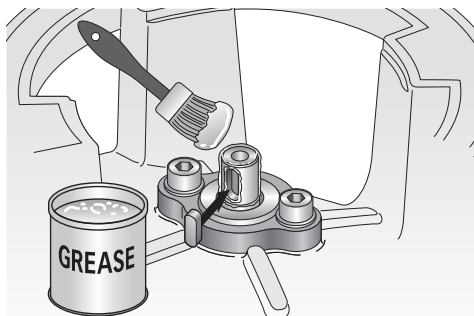
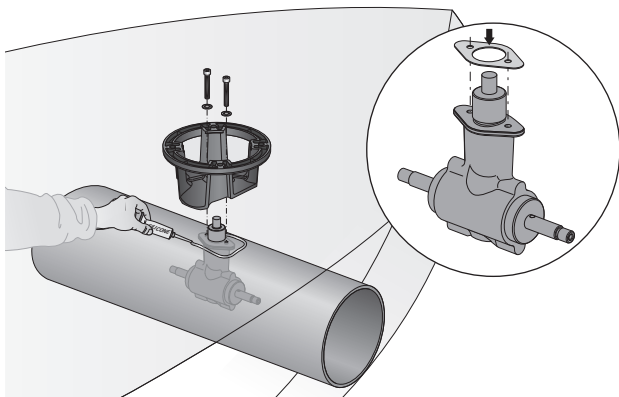
- Fissare la dima di foratura sui riferimenti accertandosi che siano allineati con precisione alla mezzeria del tubo.
N.B. Tutti i fori devono essere allineati con precisione alla mezzeria del tunnel, in quanto la tolleranza tra l'elica ed i tunnel è minima.

- Fare attenzione che non vi siano residui di resina nella parte di contatto fra la flangia e il tubo; ciò potrebbe causare disallineamenti. E' necessario asportare con carta vetrata eventuali residui di resina e di tutti gli eventuali impedimenti al corretto contatto.

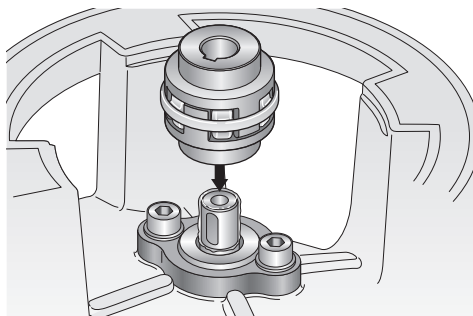
- Inserire due o-ring nelle specifiche sedi all'interno della flangia.

5.1 - Piede del riduttore e la flangia di supporto motore

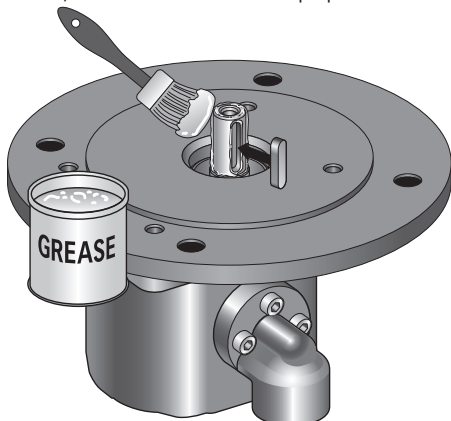
- Procedere al montaggio del piede riduttore con la specifica guarnizione di tenuta.
- Come ulteriore precauzione contro l'ingresso d'acqua, applicare silicone per uso nautico nella zona di contatto tra flangia e tubo.
- Fissare il tutto con la flangia utilizzando le specifiche viti e rondelle.



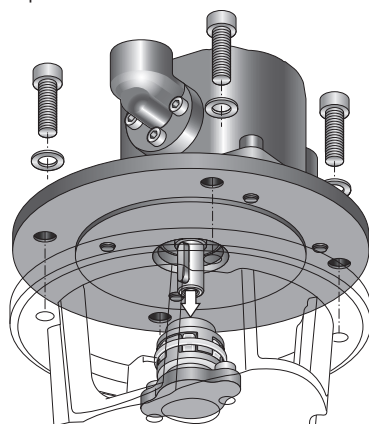
- Ingrassare la parte terminale dell'albero del piede riduttore; montare la chiavetta nella propria sede.



- Inserire il giunto elastico nella parte terminale dell'albero del piede riduttore.



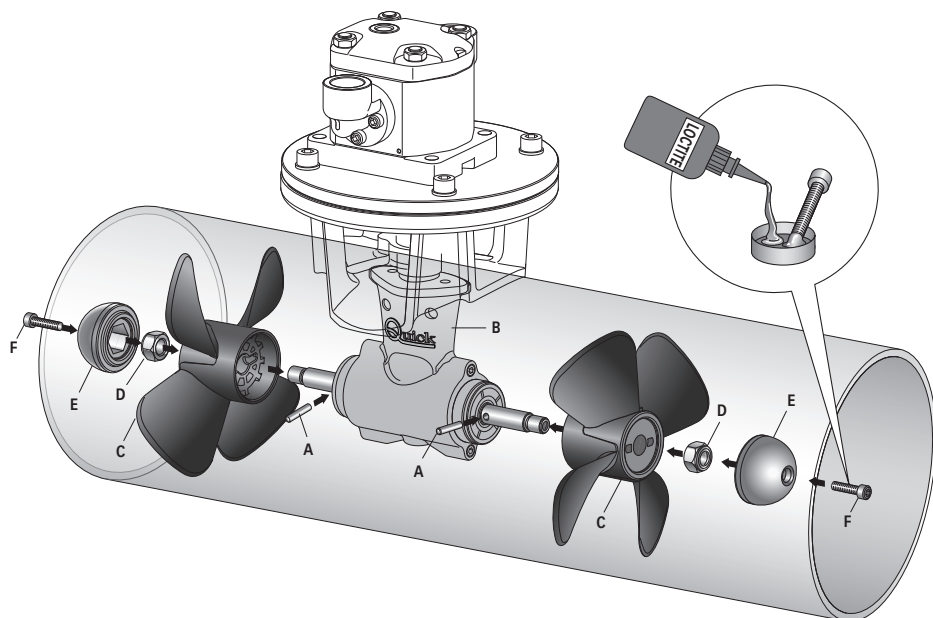
- Ingrassare la parte terminale dell'albero motore; montare la chiavetta nella propria sede.



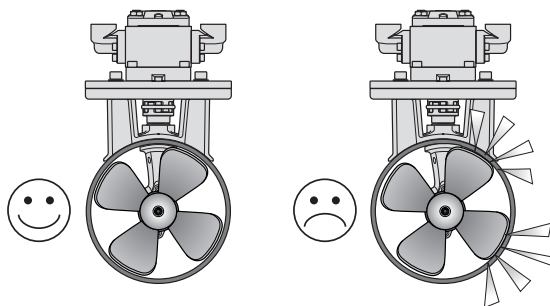
- Inserire il motore sul giunto elastico, fissare con le 4 viti e rondelle in dotazione.

5.2 - Montaggio delle eliche

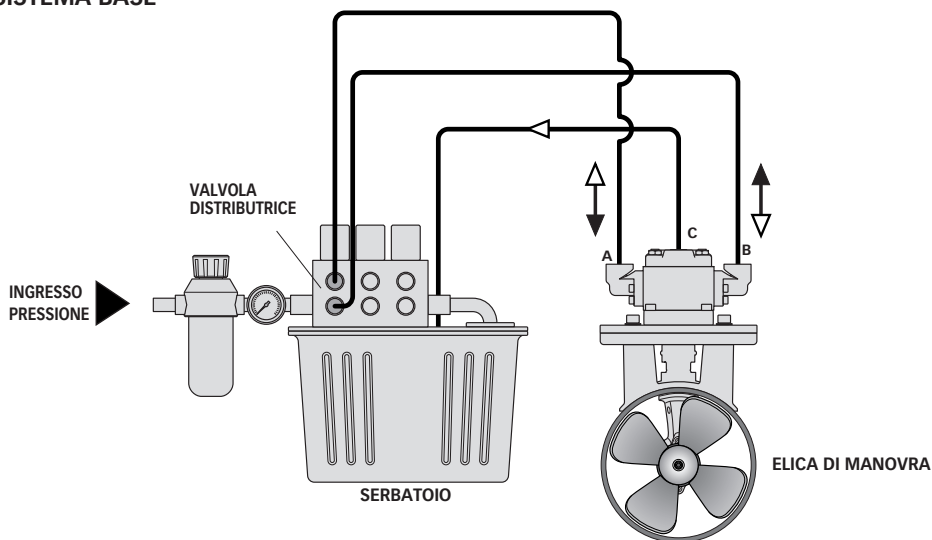
Inserire le spine di trascinamento **A** nei fori sugli alberi del piede riduttore **B**, assemblare le eliche **C** al riduttore ingrandendole alle spine di trascinamento **A**, fissare le eliche con i dadi autofrenanti **D**. Gli anodi **E** vanno bloccati con le viti **F** bagnate con adesivo strutturale (tipo loctite).



ATTENZIONE: accertarsi, ad assemblaggio ultimato, che le eliche siano ben centrate all'interno del tunnel.



SISTEMA BASE



Accessori Quick® per l'azionamento dell'elica di manovra idraulica.





ATTENZIONE: accertarsi che non vi siano bagnanti ed oggetti galleggianti nelle vicinanze, prima d'avviare il thruster. Il thruster idraulico è un componente di impianto. L'impianto deve avere determinate caratteristiche.

7 - Caratteristiche d'impianto

• L'iniziale livello di contaminazione del fluido usato per riempire l'impianto non dovrebbe superare la classe 18/15 (rif. ISO 4406). Tale livello dovrebbe essere mantenuto da una adeguata filtrazione, garantita appunto dal filtro dell'impianto, secondo tabella.

Pressione	<140 bar	140%210 bar	>210 bar
Classe NAS 1638	10	9	8
Classe ISO 4406	19/16	18/15	17/14
Rapporto $\beta_x = 75$	25-40 $\varnothing m$	12-15 $\varnothing m$	6-12 $\varnothing m$

- L'impianto dovrà avere un filtro per mantenere l'olio esente da impurità.
- Si consiglia l'installazione di uno scambiatore o di utilizzare un serbatoio dell'olio ben dimensionato permettendo così che la temperatura massima dell'olio rimanga compresa in quelle consigliate per il fluido idraulico utilizzato.
- Si raccomanda l'uso di fluidi specifici per circuiti idraulici a base d'olio minerale, con buone caratteristiche antiusura e antischiuma, con proprietà di rapida disaerazione, antiossidanti, anticorrosione, lubrificanti e in grado di soddisfare quanto previsto dalla norma DIN 51525 e dalla norma VDMA 24317, con viscosità cinematica compresa tra 10cSt e 100cSt.
- Le temperature di servizio dovranno essere comprese tra i -10°C e +80°C.
- La totalità dell'impianto idraulico è responsabilità dell'installatore il quale, secondo specifiche descritte e le esigenze di servizio deve preservare il propulsore da potenziali danneggiamenti derivanti dall'impianto stesso.
- Il motore non deve essere utilizzato con pressioni superiori a quelle indicate.
- Valori superiori possono compromettere irreparabilmente l'integrità del motore stesso.
- Seguire attentamente le indicazioni di Quick per ottenere la massima efficienza dal vostro oggetto; in condizioni di regolazioni diverse, non superare i valori massimi di pressione indicati in tabella.
- In nessun caso la pressione massima nel ramo di drenaggio dovrà superare i 6bar.
- E' raccomandata l'installazione una valvola limitatrice di pressione (tarata al 10% - 15% superiore alla pressione massima di servizio nella valvola di controllo) per proteggere il sistema da eventuali danni derivati da un blocco meccanico del sistema.
- E' raccomandata l'installazione di un sistema, elettronico o idraulico, che ritardi l'inversione di moto del motore al fine di preservare il riduttore da rotture.

8 - Uso

Accensione

L'accensione avviene in conseguenza all'attivazione di un pannello TCD/PCS.

I Thruster **Quick®** sono costituiti da materiale resistenti all'ambiente marino: è indispensabile, in ogni caso, rimuovere periodicamente i depositi di sale che si formano sulle superfici esterne per evitare corrosioni e di conseguenza inefficienza del sistema.

IN BASE ALL'UTILIZZO VERIFICARE PERIODICAMENTE LA TENUTA DEI PARAOLI E SE È NECESSARIO SOSTITUIRILI.



ATTENZIONE: accertarsi che non sia presente l'alimentazione al motore idraulico quando si eseguono le operazioni di manutenzione.

Smontare una volta all'anno, seguendo i seguenti punti:

- Pulire eliche, tunnel e piede riduttore.
- Verniciare le eliche e il piede riduttore con vernice antivegetativa, prima di ogni stagione.
- Controllare gli anodi frequentemente.
- Sostituire gli anodi prima di ogni stagione o quando sono consumati per più della metà.
- Accertarsi dopo ogni manutenzione, che le viti, che fissano la flangia al piede riduttore, siano ben strette.
- Accertarsi dopo ogni manutenzione che le eliche siano ben fissate e le viti che fissano il motore idraulico siano ben strette.
- Effettuare rabbocchi senza mescolare diversi fluidi idraulici.
- Verificare periodicamente l'integrità delle connessioni idrauliche ed intervenire su di esse solo con la certezza che non vi sia pressione al loro interno.



ATTENZIONE: non verniciare gli anodi, le sigillature e l'albero dell'elica. Fare attenzione a non far penetrare la vernice nelle piste del piede riduttore (18) nelle quali si muovono i mozzi delle eliche.

BTH 185-85 BTH 185-105 Pag.14

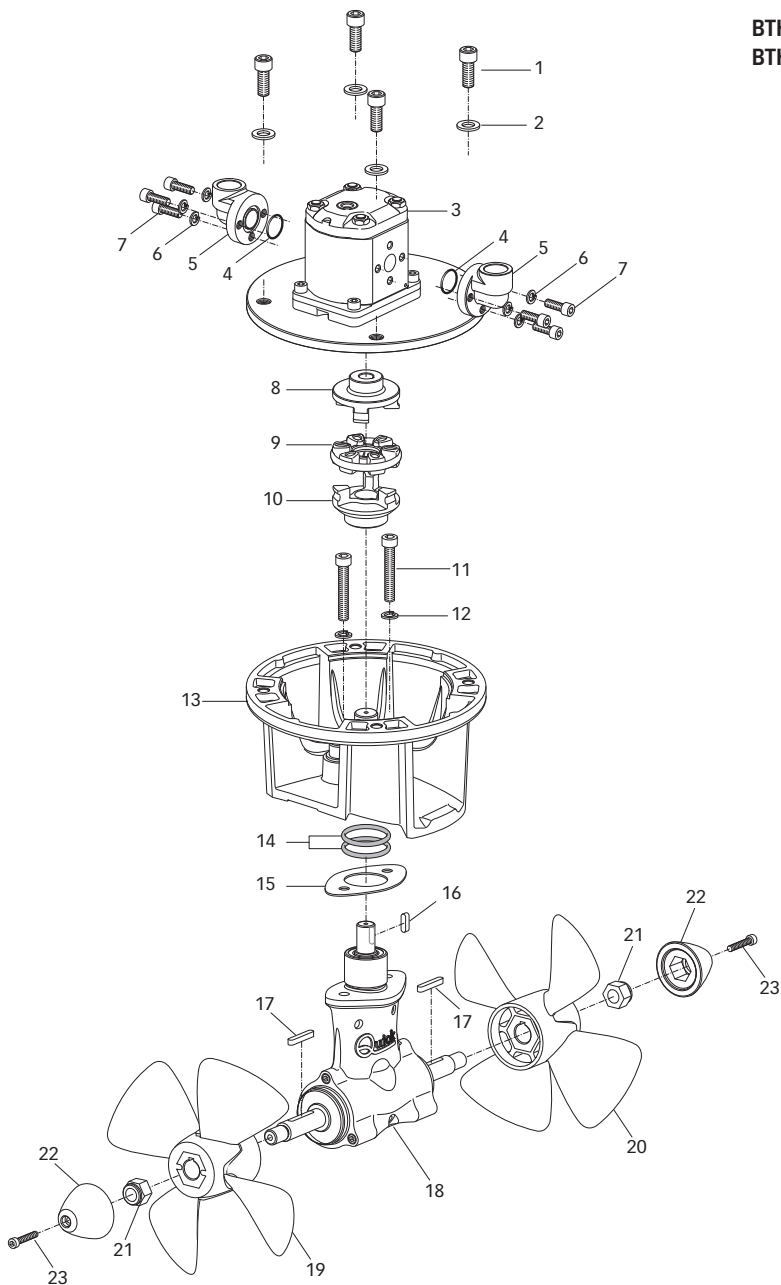
POS.	DENOMINAZIONE
1	Vite fissaggio motore
2	Rondella fissaggio motore
3A	Motore ad ingranaggi 4,5CC Bidirezionale
3B	Motore ad ingranaggi 6,4CC Bidirezionale
4	O-ring 2.5x16mm
5	Flangetta 90° G1/2 femmina D30
6	Grower
7	Vite M8x30
8	Semigiunto
9	Parastrappi
10	Semigiunto
11	Vite fissaggio riduttore
12	Grower
13	Flangia motore
14	Guarnizione riduttore
15	O-Ring
16	Piede riduttore
17	Chiavetta
18	Spina trascinamento elica
19	Elica RH
20	Elica LH
21	Dado fissaggio elica
22	Puntale anodico
23	Vite fissaggio puntale anodico

BTH 250-150 BTH 250-220 Pag.15

POS.	DENOMINAZIONE
1	Vite fissaggio motore
2	Rondella fissaggio motore
3A	Motore ad ingranaggi 9,6CC Bidirezionale
3B	Motore ad ingranaggi 14,1CC Bidirezionale
4	O-ring 2.5x16mm
5	Flangetta 90° G3/4 femmina D40
6	Grower
7	Vite M8x30
8	Semigiunto
9	Parastrappi
10	Semigiunto
11	Vite fissaggio riduttore
12	Grower
13	Flangia motore
14	O-Ring
15	Guarnizione riduttore
16	Chiavetta
17	Chiavetta
18	Piede riduttore
19	Elica RH
20	Elica LH
21	Dado fissaggio elica
22	Puntale anodico
23	Vite fissaggio puntale anodico

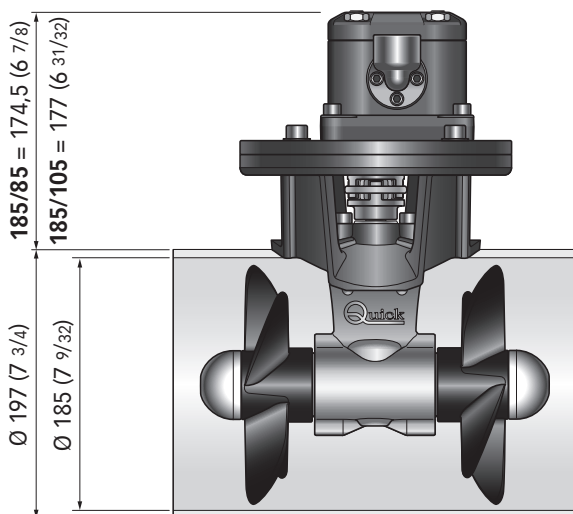


BTH 250-150
BTH 250-220

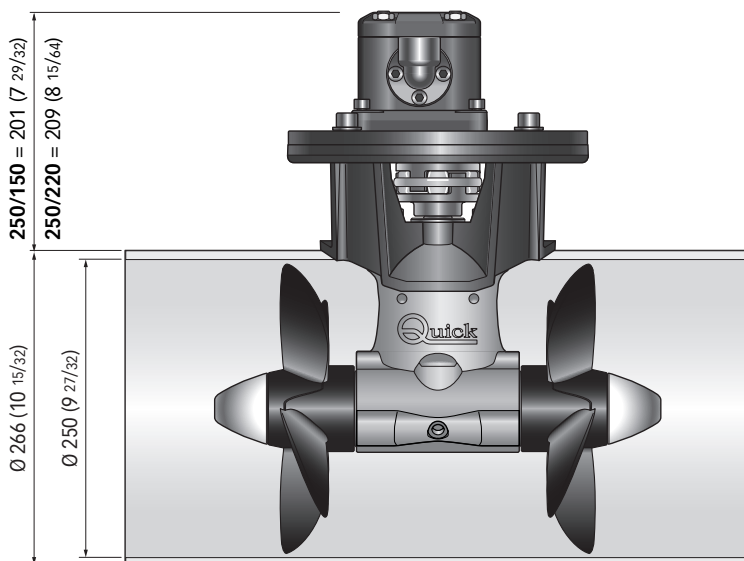




BTH 185




BTH 250



1 - Information about the production	Pag. 18
1.0 - Installation requisites	Pag. 18
2 - Supplied parts	Pag. 19
2.0 - Package contains the following parts	Pag. 19
2.1 - Tools needed for installation BTH 185	Pag. 19
2.2 - Tools needed for installation BTH 250	Pag. 19
2.3 - Quick® Accessories ecommended	Pag. 19
3 - Safety	Pag. 19
3.0 - Precautions	Pag. 19
4 - Installation requisites	Pag. 20
4.0 - Installation requisites propellers	Pag. 20
4.1 - Installation requisites tunnel	Pag. 21
5 - Installation	Pag. 22
5.0 - Thruster	Pag. 22
5.1 - Gearleg and motor support flange	Pag. 23
5.2 - Proppellers fitting	Pag. 24
6 - Connection diagram	Pag. 25
7 - System Characteristics	Pag. 26
8 - Usage	Pag. 26
9 - Maintenance	Pag. 27
Dimensions BTH 185 & BTH 250	Pag. 30



**BEFORE USING THE THRUSTER, READ THIS INSTRUCTION MANUAL CAREFULLY.
IF IN DOUBT, CONTACT YOUR NEAREST QUICK® DEALER.**

 QUICK® RESERVES THE RIGHT TO INTRODUCE CHANGES TO THE EQUIPMENT AND THE CONTENTS OF THIS MANUAL WITHOUT PRIOR NOTICE. IN CASE OF DISCORDANCE OR ERRORS IN TRANSLATION BETWEEN THE TRANSLATED VERSION AND THE ORIGINAL TEXT IN THE ITALIAN LANGUAGE, REFERENCE WILL BE MADE TO THE ITALIAN TEXT.

Quick thrusters' hydraulic motor is a reversible gear-type motor. Its efficiency is a result of the power system it is connected to. It will be especially affected by the number of turns of the main motor, if this one feeds the pump, and/or the latter is supplying power to other hydraulic systems during bow thruster operation.

1.0 - Installation requisites

It is strongly recommended to entrust a professional the predisposition and positioning of the tunnel in the hull. These instructions are generic, and do not show by any means the details of the operations of presetting the thruster, which falls under the competence of the shipyard. In case of problems caused by a defective installation, the installer will be held responsible.

Despite all components and moving mechanical parts are of high quality, the correct installation of the propulsion unit is fundamental for a safe and efficient use of the boat, as well as of the same propulsion unit. Please note that the installation of such unit is an operation requiring experience as well as technical competence. It is recommended to entrust the installation to competent staff and to consult the manufacturer or naval architects to fully evaluate the entity of the work.

MODEL	BTH185-85	BTH185-105	BTH250-150	BTH250-220
N° Propellers	2 contra-rotating			
Tunnel ±	185 mm (7· 19/64)		250 mm (9· 27/32)	
Motor type	reversible gear-type			
Motor power	4,5 cc (0,27in3)	6,4 cc (0,39in3)	9,6 cc (0,59in3)	14,1 cc (0,86in3)
Ports (A and B) flanging ⁽¹⁾	G 1/2	G 3/4		
Ports (A and B) drilling (C) ⁽¹⁾	G1/4			
Weight	8,8kg - 19.4lb	8,9kg - 19.6lb	17,7kg - 39lb	17,3kg - 38.13lb
Limit thickness values of the tunnel	min. 6 mm - max 12 mm (min. 15/64· - max 15/32·)		min. 7 mm - max 12 mm (min. 9/32· - max 15/32·)	
SETTING VALUES (Suggested by Quick)				
Flow rate	17,0 lt/min (4,5U SGpm)	28,0 lt/min (7,4U SGpm)	25,5 lt/min (6,75 USGpm)	41,5 lt/min (11,0 USGpm)
Pression	250 bar (3625 psi)	190 bar (2760 psi)	240 bar (3480 psi)	180 bar (2610 psi)
Hydraulic power absorbed	7,1 kw (9,6 Hp)	8,9 kw (12,1 Hp)	10,2 kw (13,9 Hp)	12,5 kw (17 Hp)
Thrust	85 Kgf (176 lbs)	105 Kgf (220 lbs)	150 Kgf (330 lbs)	220 Kgf (485 lbs)

⁽¹⁾ See connection diagram on page 25

2.0 - Package contains the following parts

- Hydraulic thruster
- Drill template
- O-ring (for assembly)
- User's manual
- Conditions of warranty.

2.1 - Tools needed for installation BTH185

- Drill and drill bits Ø 9 mm (3/8")
- Hollow Ø 32 mm (1"1/4); hexagonal male key: 5mm, 6mm, 8mm
- Fork or polygonal key: 19.

2.2 - Tools needed for installation BTH250

- Drill and drill bits Ø 11 mm (7/16")
- Hollow Ø 46 mm (1"13/16); hexagonal male key: 4mm, 5mm, 8mm, 10mm
- Fork or polygonal key: 24.

2.3 - Quick® Accessories ecommended:

- TCD 1022
- TCD 1042
- TCD1044
- TCD1062
- TMS
- TSC
- PCS TJ1
- PCS TJ2
- PCS TJ3
- PCS DTW

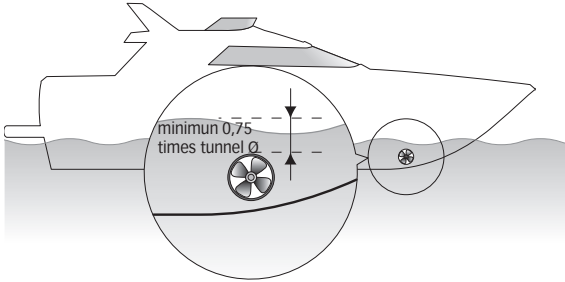
3 - Safety

3.0 - Precautions

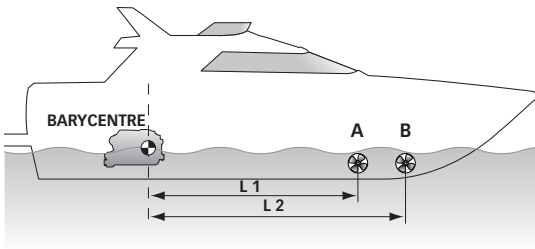


- **Quick® Thrusters have been designed and constructed only for nautical use.**
- Do not use these appliances for other uses.
- Quick® shall accept no responsibility for direct or indirect damages caused by improper use of the appliance or an improper installation.
- The Thruster is not designed to maintain loads generated in particular atmospheric conditions (storms).
- We recommend you entrust preparation and positioning of the tube on the hull to a skilled professional. These are generic instructions and do not give details of the preparatory operations for installing the tunnel, since this is the competence of the boatyard. The installer shall bear full responsibility for any problems caused by defective installation of the tunnel.
- In case of problems caused by a defective installation, the installer will be held responsible.
- Do not install the electric motor near easily inflammable objects.

4.0 - Installation requisites propellers

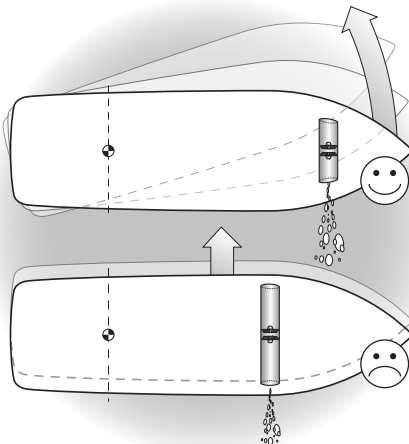


- The position of the tunnel will depend on the interior and exterior shape of the boats bow.
- Optimal positioning of the tunnel will be in the bow and as low as possible, at least 0.75 times the tunnel diameter from the waterline.



- To avoid cavitation in the propeller, the tunnel must be positioned as low as possible.
- The lever effect in the boat is proportional to the increase of the distance (L1 and L2) between the barycentre and the position of the tunnel A and B.

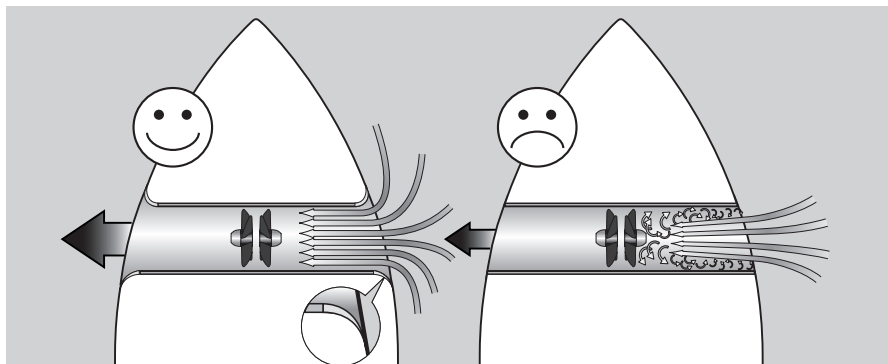
☞ For greater lever effect prefer position B to position A.



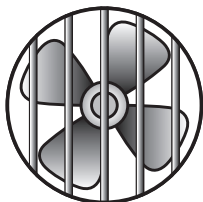
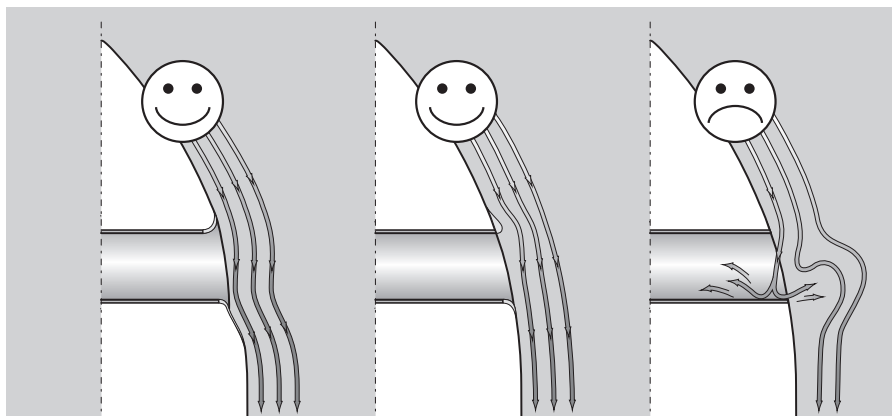
- An increase in the length of the tunnel increases the effect of the loss of charge, decreasing the nominal driving force.
- To limit losing thrust, the optimal length is equal to 3-4 times the tube diameter; a ratio of up to 6 can be tolerated.

4.1 - Installation requisites tunnel

- The rounded ends of the tunnel limit the creation of turbulences and cavitations, improving performance of the propeller thrust and reducing noise levels to a minimum.

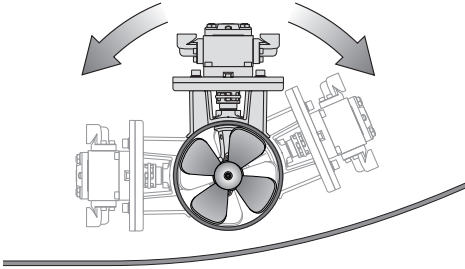


- The force produced by the flow of the water when the boat is moving produces resistance on the rear face of the tunnel, which is an area exposed frontally to the water flow. To limit this phenomenon, prepare an indentation in the rear part of the tunnel. Otherwise, create a deflector on the front part of the tunnel.

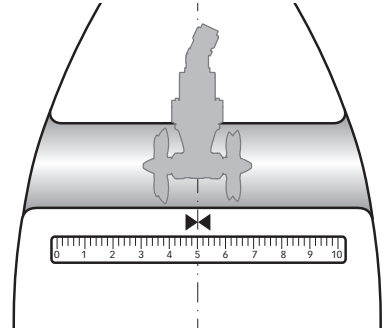


- If the tunnel is near the waterline, it is advisable to fit a grating at the end of the tube. The grating must have as large a vertical mesh as possible to avoid contrasting the propeller thrust. The vertical mesh prevents the entry of most of the floating objects.

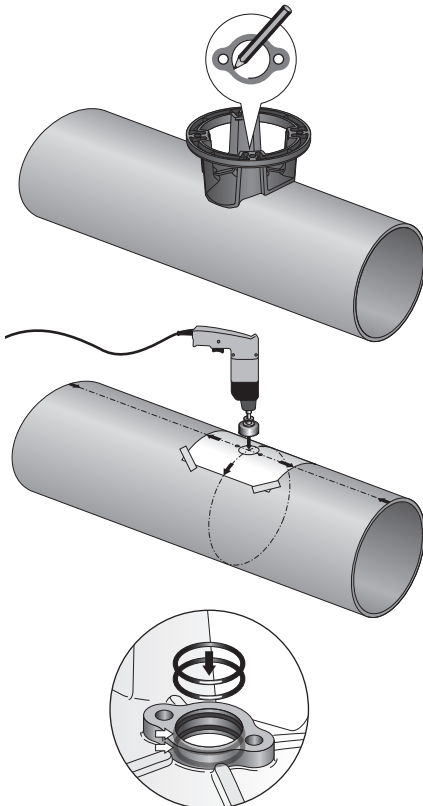
5.0 - Thruster



- The thruster can be installed at any angle within 90° from vertical.
- The hydraulic motor needs no support.



- To position the thruster in the tube, find the half-way point.



- Use the flange to mark the centre of the holes on the tube.

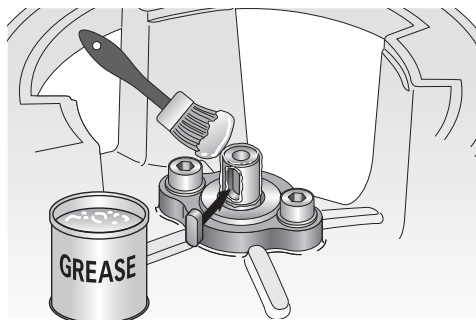
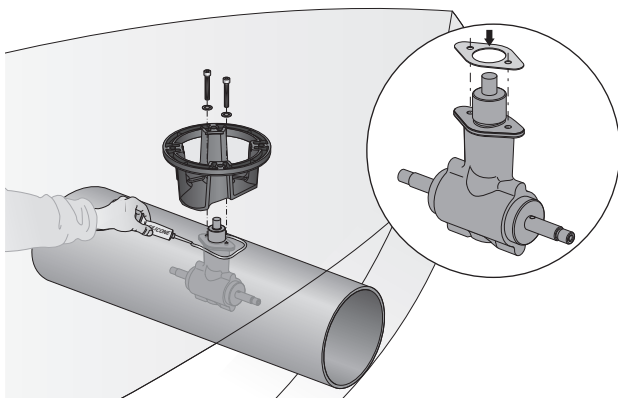
- Fix the drilling template on the reference points, making sure they are aligned with precision at the half-way point of the tube.
N.B. All holes must be exactly aligned with the half-way point of the tunnel, since tolerance between propeller and tunnel is minimal.

- Take care that there are no resin residues in the contact area between flange and tube; this could cause misalignment. Any resin residues and any other hindrance to correct contact must be removed by sandpaper.

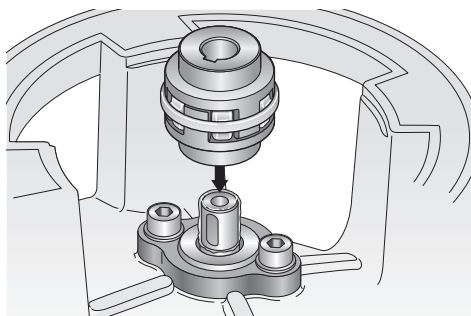
- Insert two o-rings into the special seats inside the flange.

5.1 - Gearleg and motor support flange

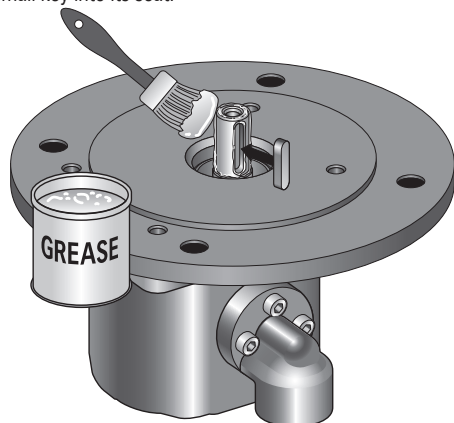
- Proceed with fitting the gearleg with the special seal gasket.
- For further protection against the entry of water, apply silicone for nautical use around the point of contact between flange and tube.
- Fasten everything to the flange using the special screws and washers.



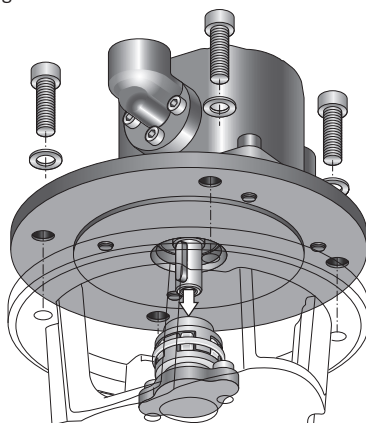
- Grease the terminal part of the gearleg shaft; fit the small key into its seat.



- Insert the elastic joint in the terminal part of the gearleg shaft.



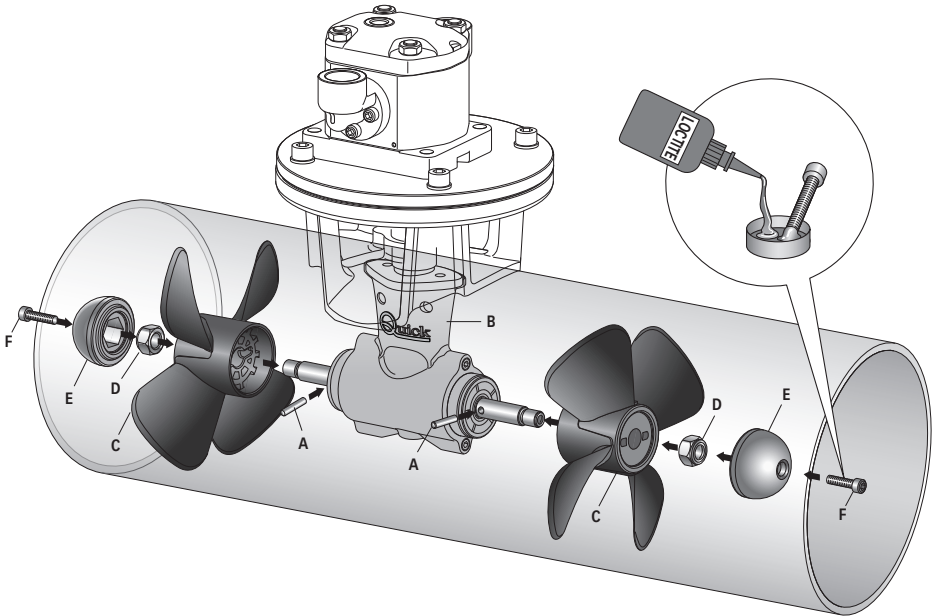
- Grease the terminal part of the gearleg shaft; fit the small key into its seat.



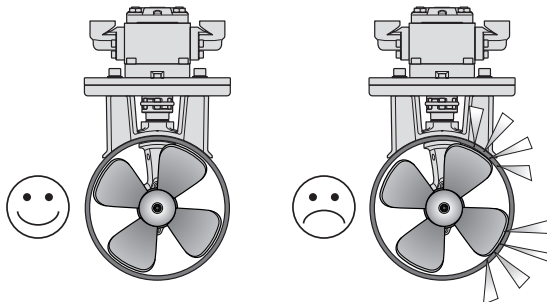
- Insert the motor onto the elastic joint; fasten it with the 4 screws and washers provided.

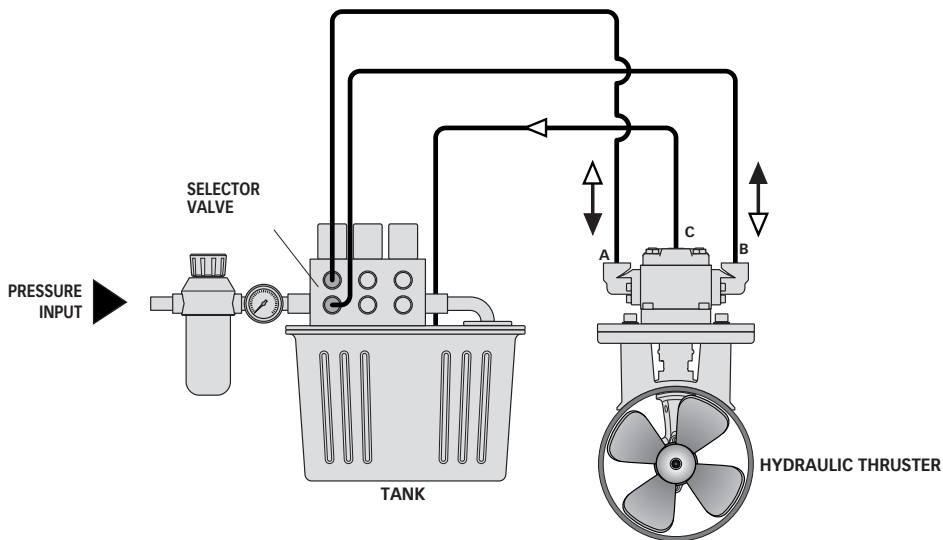
5.2 - Propellers fitting

Insert the drive pins **A** into the hole on the gearleg shafts **B**; assemble the propeller **C** to the gearleg, making it fit in correctly with the drive pins **A**; fix the propellers with the self-braking nuts **D**. The anodes **E** must be locked with the screws **F** soaked with building adhesive (such as Loctite).

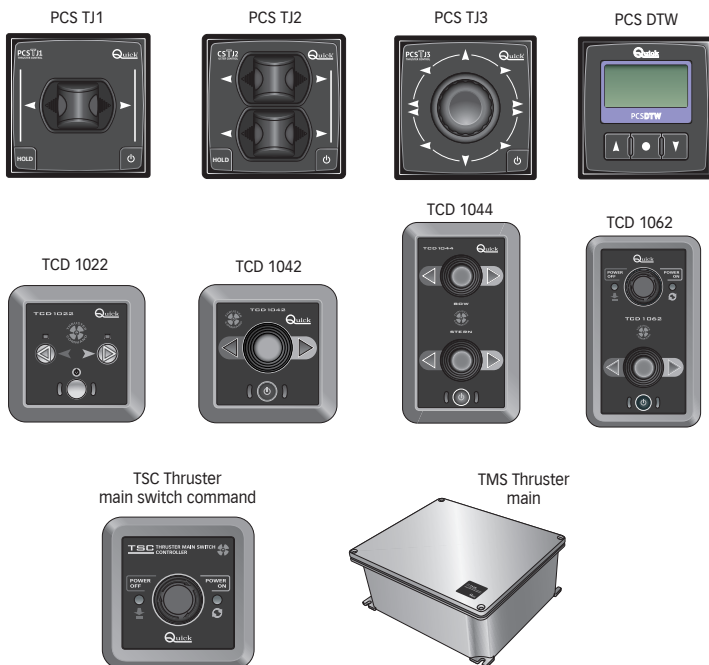


WARNING: on conclusion of assembly, make sure that the propellers are exactly positioned at the central point of the tunnel.





Quick® for activation of the hydraulic thruster.





6 - Connection diagram



WARNING: make sure no swimmers or floating objects are in the vicinity before switching on the thruster. the hydraulic thruster is a system component. The system must have these given characteristics.



7 - System Characteristics

• The initial contamination level of the fluid used to fill the system shouldn't exceed class 18/15 (ref. ISO 4406). Such a level shall be kept by means of a suitable filtering, performed by the system filter itself, according to the chart below.

Pressure	<140 bar	140÷210 bar	>210 bar
Nas 1638 Class	10	9	8
ISO 4406 Class	19/16	18/15	17/14
βx = 75 Ratio	25-40 μm	12-15 μm	6-12 μm

- The system shall have a filter to keep the oil free from impurities.
- The installation of an exchanger or the use of a well-dimensioned oil tank is suggested, in order to prevent the oil maximum temperature from exceeding the values recommended for the hydraulic fluid used.
- The use of specific fluids for hydraulic circuits with a mineral-oil base are recommended; they shall have good wear-proof and antifoam features, with quick de-aeration, antioxidant, corrosion-inhibiting, lubricant properties, and shall be compliant with the requirements of DIN 51525 and VDMA 24317 standards, with kinematic viscosity included between 10cSt and 100cSt.
- Operating temperatures shall be included in the range between -10°C and +80°C.
- The whole hydraulic system is responsibility of the installer, whom according to the described specifics and the operating requirements shall preserve the propeller from potential damages deriving from the system itself.
- The motor shall not be used with higher pressures than those indicated.
- Higher values may jeopardize irreparably the integrity of the motor itself.
- Follow carefully Quick indications to obtain the highest efficiency from your product: in different setting conditions, do not exceed the maximum pressure values listed in the chart.
- In no case shall the maximum pressure in the draining arm exceed 6 bar.
- The installation of a pressure-relief valve (set at 10% - 15% higher than the maximum operating temperature of the control valve) is recommended, in order to protect the system from any damage deriving from a mechanical stoppage of the system.
- The installation of an electronic or hydraulic system, capable of delaying the motor motion reversal is recommended, in order to preserve the gearbox from damages.



8 - Usage

Start-up

Start-up happens following activation of a TCD/PCS panel.



Quick® Thrusters are made in materials that are resistant to the sea environment: In any case, it is indispensable to periodically remove salt deposits that form on the outer surfaces to avoid corrosions and consequent system inefficiency.

ACCORDING TO THE USE WE RECOMMEND CHECKING PERIODICALLY THE OIL SEALS AND IF NECESSARY REPLACING THEM.



WARNING: make sure that the power supply to the hydraulic motor is not switched on when maintenance operations are carried out.

Dismantle once a year, following the points below:

- Clean propellers, tunnel and gearleg.
- Paint the propeller and the gearleg with anti-vegetative paint before each season.
- Check the anode frequently.
- Replace the anode before every season or when it is more than half consumed.
- After any maintenance, make sure that the bolts that lock the flange to the gearleg are well tightened.
- After every maintenance, make sure that the propeller is well tightened and that the bolts locking the hydraulic motor are tight.
- Fill up without mixing different hydraulic fluids.
- Periodically verify the integrity of the hydraulic connections and only operate on them when certain that there is no pressure inside.



WARNING: do not paint the anodes, the sealings and the propeller shafts. Be careful not to allow paint to penetrate in the tracks of the gearleg in which the propeller hubs moves.

BTH 185-85 BTH 185-105 Page 28

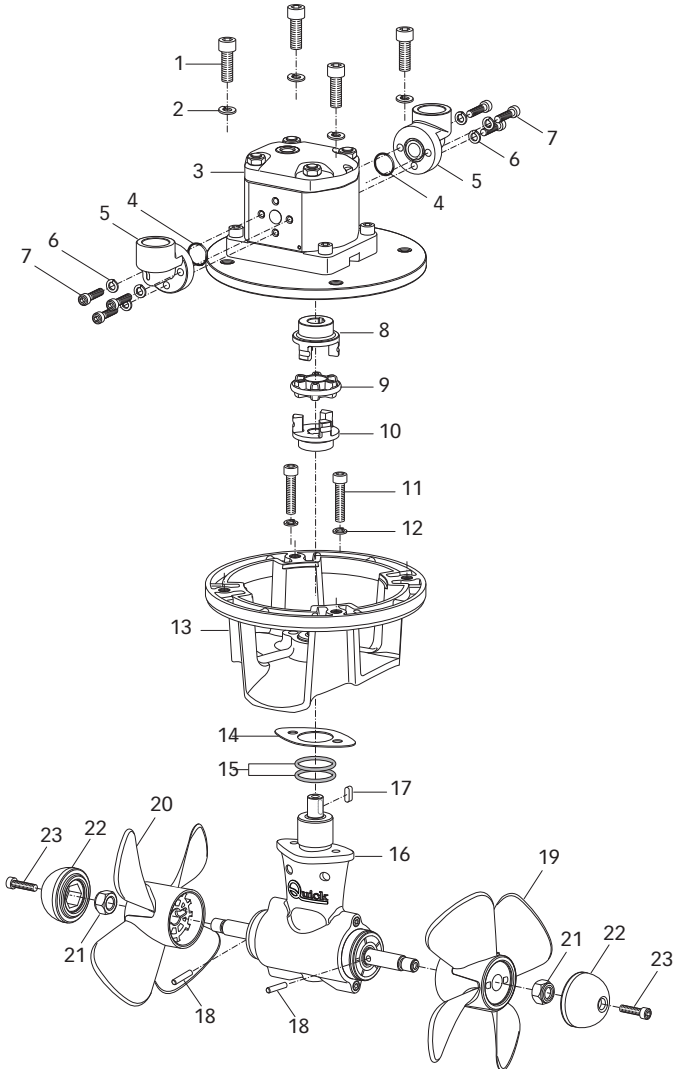
NR.	DESCRIPTION
1	Motor mounting screw
2	Motor mounting washer
3A	Bidirectional gear-type motor 4,5CC
3B	Bidirectional gear-type motor 6,4CC
4	O-ring
5	Flange 90° G1/2 female D30
6	Grower
7	Screw
8	Half-join
9	Even tension device
10	Half-join
11	Gearleg mounting screw
12	Grower
13	Motor flange
14	Gearleg gasket
15	O-Ring
16	Gearleg
17	Key
18	Propeller drive pin
19	RH Propeller
20	LH Propeller
21	Propeller mounting nut
22	Anode
23	Anode screw

BTH 250-150 BTH 250-220 Page 29

NR.	DESCRIPTION
1	Motor mounting screw
2	Motor mounting washer
3A	Bidirectional gear-type motor 9,6CC
3B	Bidirectional gear-type motor 14,1CC
4	O-ring
5	Flange 90° G3/4 female D40
6	Grower
7	Screw
8	Half-join
9	Even tension device
10	Half-join
11	Gearleg mounting screw
12	Grower
13	Motor flange
14	O-Ring
15	Gearleg gasket
16	Key
17	Key
18	Gearleg
19	RH Propeller
20	LH Propeller
21	Propeller mounting nut
22	Anode
23	Anode screw

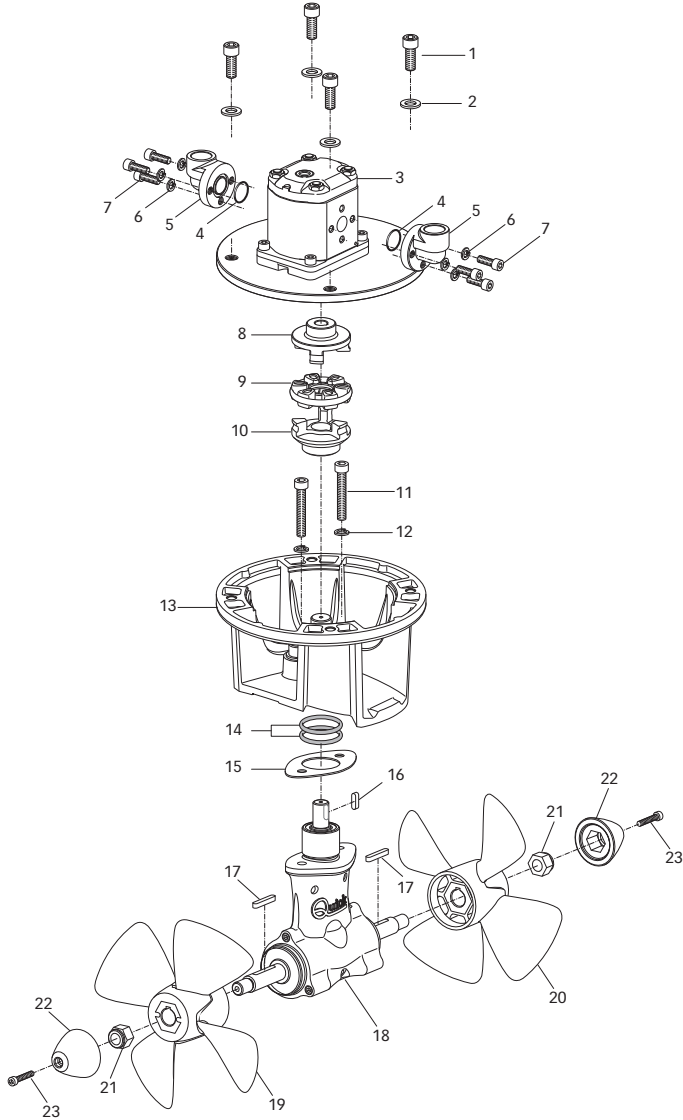


BTH 185-85
BTH 185-105



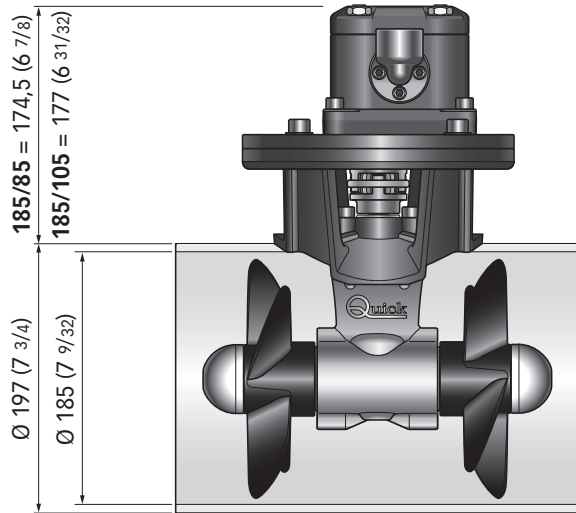


BTH 250-150
BTH 250-220

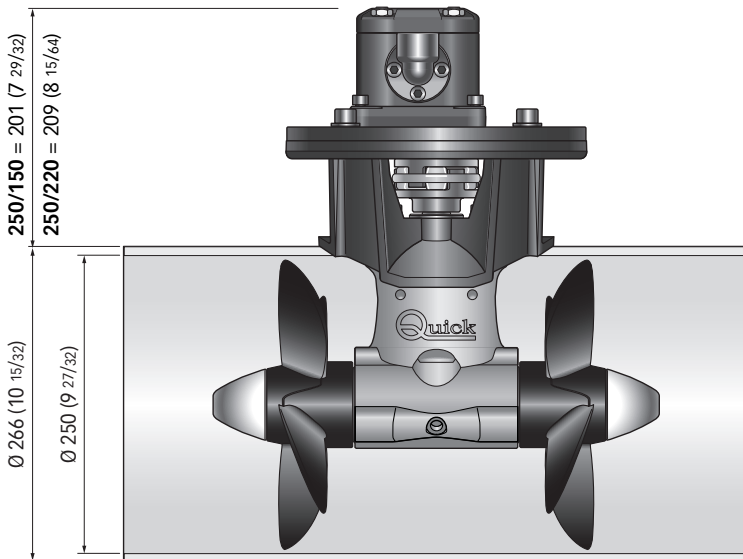




BTH 185



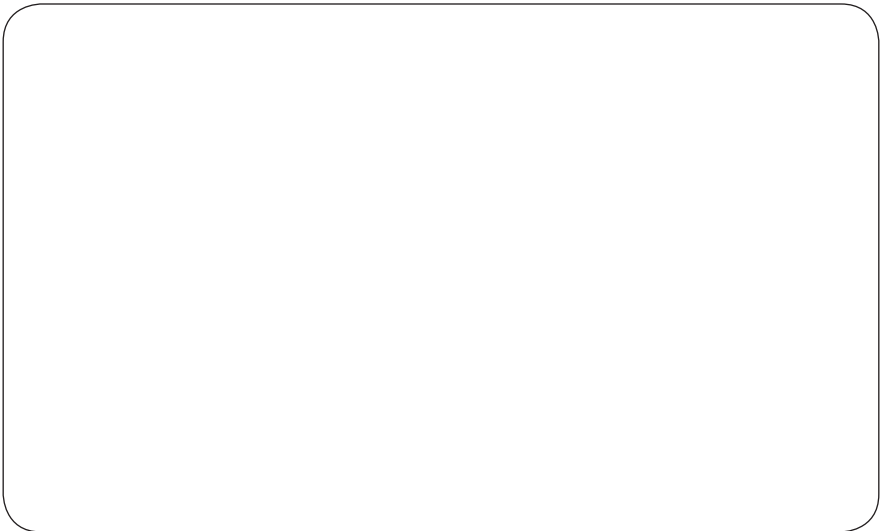
BTH 250



REV 001A



MANUALE D'INSTALLAZIONE ED USO
INSTALLATION AND USE MANUAL



Codice di serie del prodotto / Product code and serial number



QUICK® S.p.A. - Via Piangipane, 120/A - 48124 Piangipane (RAVENNA) - ITALY
Tel. +39.0544.415061 - Fax +39.0544.415047 - www.quickitaly.com - quick@quickitaly.com