

SIDE-POWER
Thruster Systems

SEP 240/300 TC

GB Installation and user's manual

N Installasjons og brukermanual

Keep this
manual onboard !



SLEIPNER MOTOR AS

P.O. Box 519

N-1612 Fredrikstad

Norway

Tel: +47 69 30 00 60

Fax: +47 69 30 00 70

www.side-power.com
sidepower@sleipner.no



Made in Norway

© Sleipner Motor AS 2010

Installation instructions

Technical specifications	3
Planning & important precautions	4
Tunnel installation	
Positioning of the tunnel / thruster	5
How to shape the tunnel ends	6
How to prevent drag from tunnel installation	7
Possible tunnel installation in sailboats	8
Tunnel installation in a GRP boat	9
Thruster installation	
Gearhouse and motorbracket	11
Fitting propellers	12
Electromotor	13
Electrical installation	14
Control panel and control-leads	15
Visual wiring diagram	15
Technical wiring diagram	16
Checklist for control of the installation	17

User's manual

Important user precautions	18
How to use Sidepower thrusters	19
Maintenance & service	20
Troubleshooting	21
Warranty statement	22
Spareparts list & drawing	23
Service centres	28

DECLARATION OF CONFORMITY

We, Sleipner Motor AS
P.O. Box 519
N-1612 Fredrikstad, Norway

declare that this product with accompanying
standard remote control systems complies with
the essential health and safety requirements
according to the Directive 89/336/EEC of 23
May 1989 amended by 92/31/EEC and
93/68/EEC.

Installasjonsinstruksjoner

Tekniske spesifikasjoner	3
Planlegning og viktige forbehold	4
Tunnel installasjon	
Plassering av tunnel/thruster	5
Utforming av tunnelåpninger	6
Hvordan unngå turbulens rundt tunnelåpninger	7
Forslag til tunnelinstallasjon på seilbåt	8
Tunnel installasjon i glassfiberbåter	9
Thrusterinstallasjon	
Gearhus og motorbraket	11
Propeller	12
Elektromotor	13
Elektrisk installasjon	14
Kontrollpanel og kontrollkabler	15
Koblingsskjema elektrisk	15
Koblingsskjema	16
Sjekkpunktliste for kontroll av installasjon	17

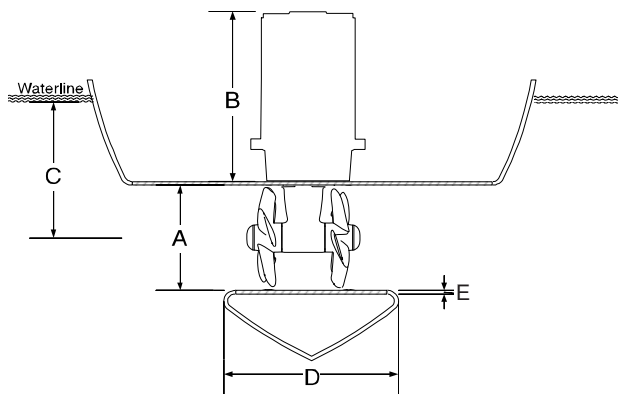
Brukermanual

Viktige forbehold	18
Hvordan operere Sidepower thrustere	19
Vedlikehold og servise	20
Problemer og løsninger	21
Garantierklæring	22
Reservedelsliste	23
Servicesentere	28

SAMSVARS ERKLÆRING

Sleipner Motor AS
Postboks 519
N-1612 Fredrikstad, Norge

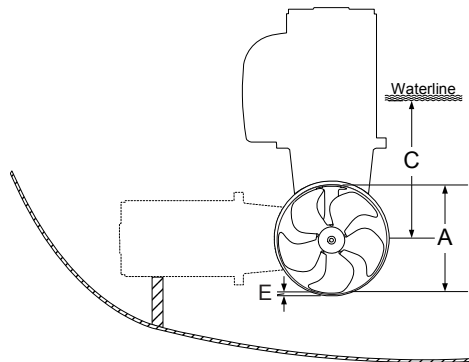
Erklærer at dette produktet med tilhørende
standard kontrollsystemer er i samsvar med
helse, og sikkerhetskravene i henhold til Direk-
tiv 89/336/EEC FRA 23 Mai 89, korrigeret av
92/31/EEC og 93/68/EEC.



SEP240/300TC

METRIC

Thrust [kg]	220
A [mm]	300
B [mm]	490
C _{min.} [mm]	300
D [mm]	300
D recommended [mm]	600
E _{min.} [mm]	10
E _{max.} [mm]	13
Motor output [kW]	11,2
Voltage [V]	*24
Weight [kg]	70
Gear oil capacity [ml]	250
Note:	E _{min.} : wall thickness of a standard Sidepower tunnel E _{max.} : maximum wall thickness when using other GRP, steel or aluminium tunnels
	* 12 V Kit available



SEP240/300TC

IMPERIAL

Thrust [lbs]	484
A [in]	11,81
B [in]	19,30
C _{min.} [in]	11,81
D [in]	11,81
D recommended [in]	23,60
E _{min.} [in]	0,39
E _{max.} [in]	0,51
Motor output [Hp]	15
Voltage [V]	*24
Weight [lbs]	154
Gear oil capacity [fl.oz]	8,45
Note:	E _{min.} : wall thickness of a standard Sidepower tunnel E _{max.} : maximum wall thickness when using other GRP, steel or aluminium tunnels
	* 12 V Kit available

GB **Technical specifications**

- Motor:** Custom made reversible DC-motor.
- Gearhouse:** Seawater resistant bronze. Ballbearing at propellershaft and combination of ballbearing and slide bearing at driveshaft.
- Motor bracket:** Seawaterresistant aluminium, galvanically isolated from motor
- Tunnel:** Cross spun with rowing G.R.P tunnel
Steel & aluminium tunnels available at request.
- Propellers:** 5 blade skew "Q"-propeller, fibreglass reinforced composite.
- Batteries:** Minimum recommended battery capacity (cold crank capacity by DIN/SAE standard)
SEP240/300TC 24V: 700 CCA DIN/1330 CCA SAE
- Max. use:** Up to continuous run time depending on load.
Remaining run time shown on control panel.
- Safety:** Electronic time-lapse device protects against sudden change of drive direction. Electric thermal cut-off switch in electromotor protects against over heating (auto reset when electromotor cools down).
Flexible coupling between electromotor and driveshaft protects electromotor and gearsystem if propeller gets jammed.
PJC panel shuts of automatically 5 minutes after last use (factory default). This interval can be adjusted in 5 min steps up to 60 minutes or turned off completely
The PPC Speed Control unit wil turn off motor power each time main solenoids is activated. This removes any possibility for solenoid lock in. Any fault in the main solenoids will give feed back to the panel and turn off power to the electric motor.

N **Tekniske spesifikasjoner**

- Motor:** Spesialutviklet reversibel DC-motor.
- Girhus:** Sjøvannsbestandig bronse. Kulelagre på propellaksel. Kule og glidelager komb. på drivaksel.
- Motorbraket:** Sjøvannsbestandig aluminium. Galvanisk isolert fra motor
- Tunnel:** Kryssvevet glassfiber.
Aluminium og ståltunnel på forespørsel.
- Propell:** 5-blads skew "Q"-propell i kompositmateriale.
- Batterier:** Minimum anbefalt batteri størrelse.
(Kaldstart kapasitet etter DIN/SAE std.)
SEP240/300TC 24V: 700 CCA DIN/1330 CCA SAE
- Drift tid:** Opp til kontinuerlig drift avhengig av belastning.
Gjenværende kjøretid vises på kontrollpanelet.
- Sikkerhet:** Elektronisk tidsforsinkelse forhindrer motorskade ved rask retningsendring.
Motoren stanser automatisk ved overopphetning (slår seg automatisk på etter nedkjøling).
Fleksibel kobling mellom drivaksel og motor beskytter gir hvis propell blir blokkert.
Panel (type PJC) slår seg automatisk av 5 min. etter siste gangs betjening.(Fabrikkinstilling).
Denne max-tid kan justeres opptil 60 min. i trinn a 5min,eller man kan velge bort tidsbegrensningen helt og slå av med OFF-tasten.
Effektregulatoren PPC sørger for at motorstrømmen er slått av hver gang thruster-releet (retningsreleet) kobler ut eller inn.Dermed unngås muligheten for sammenbrenning av relekontaktene. Evt feil på thruster-releet gir melding til panelet og slår av motorstrømmen.

Prior to installation, it is important that the installer reads this guide to ensure necessary acquaintance with this product.

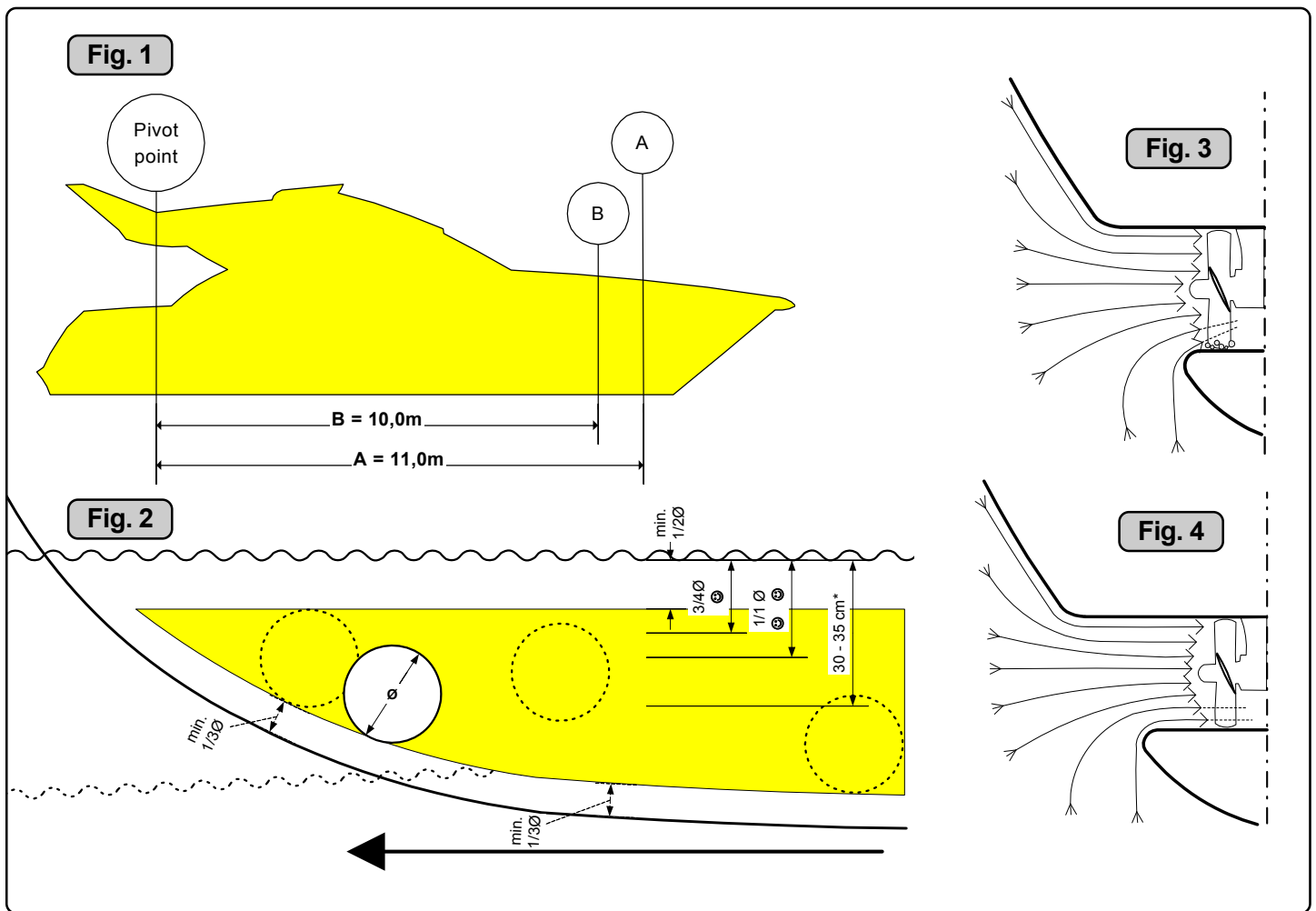
- ⚠ The thruster must NOT be installed in compartments that require ignition proof electric equipment. If necessary, make a separate compartment.
- ⚠ The electromotor will generate some carbon dust so that any storage compartment must be separated from the thruster to prevent the stored items from becoming dusty/dirty.
- ⚠ If you are installing the Sidepower in a small room /compartment, it should be ventilated to ensure cooling of the electromotor.
- ⚠ If the height in the room you are installing the Sidepower is limited, the Sidepower can be installed horizontally or at any angle in between.
 - If the electro motor is positioned more than 30° off vertical, it must be supported separately.
 - The electromotor must be handled carefully. Do not lift it by the internal connections/main terminals or put it down on the driveshaft.
 - Beware to keep installation within advised measurements. No part of the propeller or gearhouse must be outside the tunnel.
- ⚠ The electromotor, its components, contacts / plugs or other joints in the control cables must be mounted so that they will keep dry at all times.
- ⚠ We advice to paint the gearhouse and propellers with antifouling. PS! Do not paint the zinc anodes, sealings or propeller shafts.
- ⚠ Do not finish the inside of the tunnel with a layer of gelcoat / topcoat or similar. It is only room for a thin layer of primer and two layers of anti-fouling between the tunnel and the props.
- ⚠ With the boat on land, only run the thruster for a fraction of a second, as without resistance it will accelerate very fast to a damaging rpm. Also, while the thruster is in air, make sure that the propellers have come to a complete stop before performing a directions change of the thruster, as it might cause damage to the thruster.
- ⚠ The PPC Power control unit should be installed in a dry, ventilated place - cable connections facing down. Mount unit with battery positive cable branching out at unit terminal, not at thruster motor. Allow free space at min 200mm over and min 100mm in front and at sides. Take into consideration that a 5 m multicable shall be plugged in between thruster motor and PPC unit.
- ⚠ This manual is intended to support educated/experienced staff and is therefore not sufficient in all details for the correct installation.
- ⚠ Don't install the electromotor at close range to easily flammable objects as it will reach over 100°C before the temperature switch is activated.
- ⚠ Do not store items close to the thruster motor as it gets hot as well as any loose items near the thruster motor can cause problems with electrical wiring coming loose and short-circuiting.
- ⚠ When installed in boats approved or classified according to international or special national rules, the installer is responsible for following the demands in accordance with these regulations / classification rules. The instructions in this guide can not be guaranteed to comply with all different regulations/classification rules.
- ⚠ These instructions are only general instruction. If you are not skilled to do this work, please contact professional installers for assistance.

NB! Faulty installation of the tunnel, thruster, PPC Power Control unit or panel will render all warranty given by Sleipner Motor AS void.

Før installasjon må instruksjonsmanualen leses gjennom, og bruker må gjøre seg kjent med produktet.

- ⚠ Thrusteren må ikke installeres i rom som der gnister og høy varme medfører brannfare.
- ⚠ Elektromotoren vil produsere karbon støv fra børstene under drift slik at en lagringsplass må fysisk avskilles fra thrusteren for å unngå at det man lagrer blir støvete / møkkete.
- ⚠ Elektromotoren er avhengig av god kjøling, sørg derfor for ventilasjon eller god plass rundt motoren ved montering.
- ⚠ Elektromotoren kan monteres i alle vinkler i fra vertikalt til horisontalt der hvor plassutnyttelsen krever det.
- ⚠ Hvis elektromotoren monteres i en vinkel på mer en 30°, må den støttes opp separat.
- ⚠ Elektromotoren må håndteres forsiktig. Den må ikke bæres etter kontaktpunktene, og motoren må ikke settes ned på drivakselen.
- ⚠ Følg de anbefalte målene som er oppgitt i manualen, propell eller girhus må ikke stikke ut av tunnelen.
- ⚠ Elektromotoren, tilhørende komponenter, kontakter eller åpne ledd i strømkabler må monteres så de ikke utsettes for vann.
- ⚠ Vi anbefaler å male girhuset med bunnstoff. PS sinkanoder, pakninger og propellaksel skal ikke påføres bunnstoff.
- ⚠ Ikke påfør gelcoat / topcoat eller lignende inne i tunellen. Det er bare plass til ett lag primer og to lag bunnstoff mellom tunellen og propellene.
- ⚠ Når båten ligger på land har ikke elektromotoren den motstanden den har i vann. Motoren bruker derfor ekstremt kort tid før den oppnår ødeleggende høyt turtall. Med båten på land, unngå hurtig bytte av driftsretning da det kan forårsake skade på truster.
- ⚠ Effektregulatoren PPC skal monteres vertikalt på et tørt og ventilert sted med kabeltilkoblingen nederst. Den skal monteres slik at batteri pluss-kabel blir forgrenet på PPC, ikke på motoren. Det må være fritt rom rundt enheten, min 200mm over, og min 100mm foran og på sidene. Ta hensyn til at en 5m multikabelskal plugges inn mellom PPC og thrustermotor.
- ⚠ Denne manualen er beregnet som støttmateriell for montører med erfaring / utdanning, og har derfor ikke all informasjon nødvendig for å oppnå en korrekt installasjon.
- ⚠ Installer ikke elektromotoren i nærheten av lett brennbar materiale, da motoren oppnår temperaturer over 100°C før den stopper automatisk.
- ⚠ Området inntill thrusteren må ikke benyttes som lagringsplass da motoren vil bli varm samt at dette vil medføre en fare for at elektriske koblinger blir løse eller kortsletter
- ⚠ I de tilfeller båter skal godkjennes eller klassifiseres i henhold til internasjonal, eller spesielle standarder, er montør ansvarlig for at de gjeldende lover og regelverk følges. Sleipner Motor AS kan ikke garantere at instruksjonene i denne manualen er i henhold til alle gjeldende regelverk og standarder.

NB ! Ved feilaktig installasjon av panel, thruster, PPC effektreulator eller tunnel frafaller all garanti stilt av Sleipner Motor AS.



Positioning of the tunnel / thruster

The Thruster should be as far forward as possible (Fig. 1)
 Because of the leverage effect around the boats pivot point, it is very important for the thrusters actual effect in the boat to get it as far forward as possible. The relative distance change from the boats pivot point to the thruster will be the change of actual thrust for the boat.

Example:
 A: 55kg thrust x 11m leverage = 605kgm torque to rotate the boat
 B: 55kg thrust x 10m leverage = 550kgm torque to rotate the boat
 In position A you will get 10% more thrust to turn the boat around.

The thruster should be placed as deep as possible (Fig. 2)

The tunnel should be placed as deep as possible for two reasons:
 1. So that it does not suck down air from the surface which will destroy the thrust completely.
 2. To get as high as possible a water pressure to get maximum efficiency from the propeller.

Generally the top of the tunnel should be a minimum of $\frac{1}{2} \times$ the tunnel diameter below the waterline. This is an absolute minimum and we recommend that it is at least $\frac{3}{4} \times$ tunnel diameter (☺) below the waterline. A really good distance is about $\frac{1}{1} \times$ tunnel diameter (☺☺) below the waterline.

When you get the top of the tunnel 30-35 cm*/1 feet below the surface, other factors should be considered more important, i.e. moving the thruster further forward.

Optimal tunnel length

If the tunnel gets to long, the friction inside will reduce the water speed and thereby the thrust.

If the tunnel gets to short (normally only in the bottom section of the tunnel) you can get cavitation problems as the water will not have had time to "straighten" itself before reaching the propeller (Fig. 3&4). This cavitation will reduce performance as well as creating a lot of noise.

The optimal tunnel length is 2 to 4 x tunnel diameter and you should avoid tunnels longer than 6 to 7 times the tunnel diameter as the performance reduction is then clearly noticeable.

Plassering av tunnel og thruster

Tunnelen bør plasseres lengst mulig frem i baugen (Fig. 1)
 For å oppnå mest mulig moment rundt båten dreiepunkt, er det meget viktig å plassere tunnelen så langt fremme som mulig. Avstanden fra båten dreiepunkt til thruster vil ha stor betydning på thrusterens effekt.

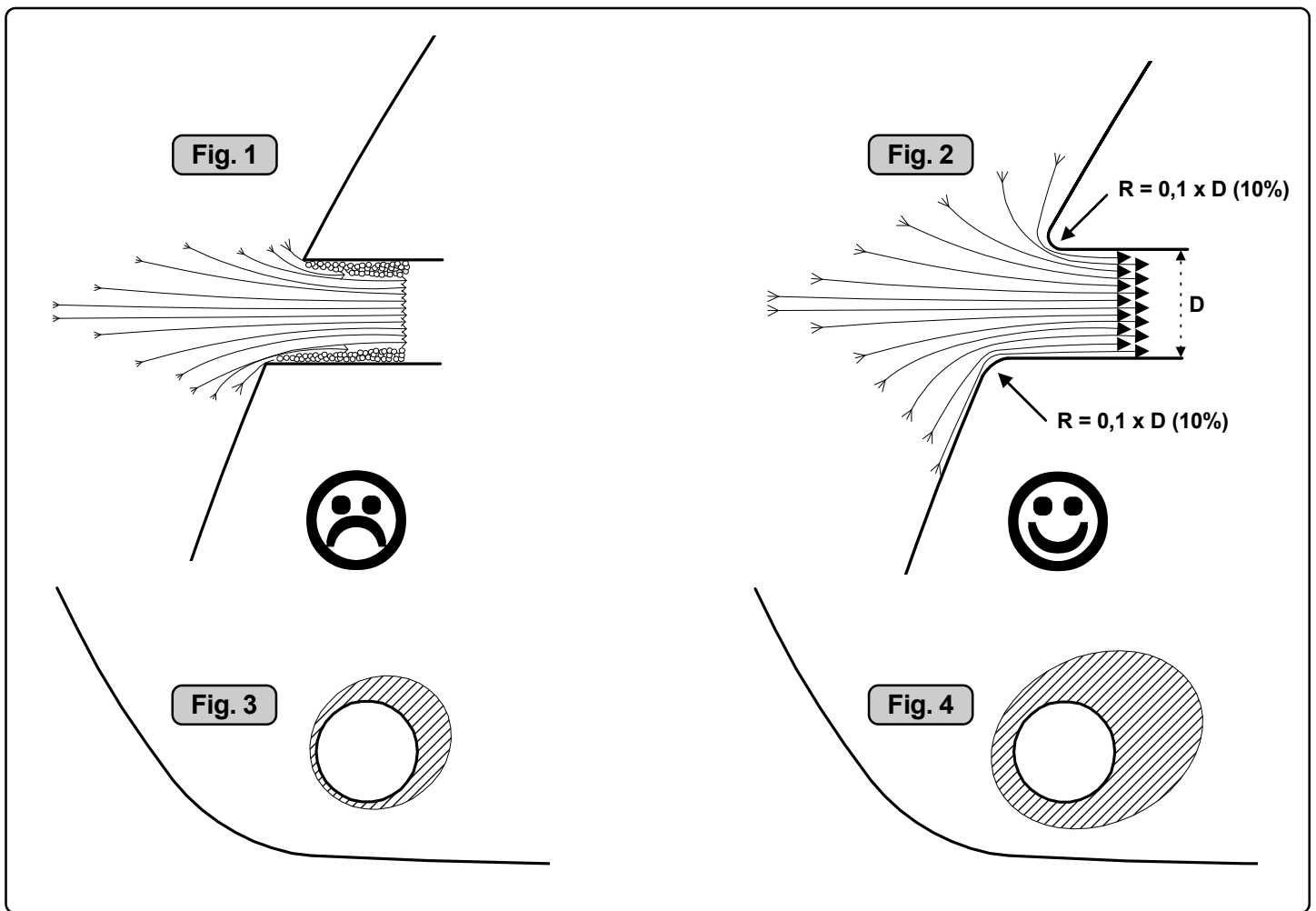
Eks.:
 A: 55kg skyvekraft x 11m moment = 605kgm skyvekraft
 B: 55kg skyvekraft x 10m moment = 550kgm skyvekraft
 Posisjon A vil gi 10% mer skyvekraft til rotasjon.

Tunnelen skal plasseres dypest mulig (Fig. 2)

Tunnelen skal plasseres så dypt som mulig av to grunner:
 1. Så luft ikke suges ned i tunnelen å ødelegger skyvekraften.
 2. Ved å øke vanntrykket jobber propellen mer effektivt.
 Hovedregelen er at tunnelen skal plasseres minimum $\frac{1}{2} \times$ tunnelen dia. under vannlinje. Anbefalt dybde er minst $\frac{3}{4} \times$ dia. under vannlinje (☺). Når tunnelen er plassert 33-35 cm under vannlinjen bør andre faktorer vurderes som viktigere, d.v.s. å plassere tunnelen lengre frem.

Optimal tunnel lengde

Dersom tunnelen blir for lang vil friksjonen i tunnelen reduser vannhastigheten og derved effekten.
 Dersom tunnelen blir for kort (normalt bare i nedre del av tunnelen) kan det oppstå kavitasjons problemer da vannet ikke har tid / av-stand til å «rette opp strømningsretningen» før det treffer propellen (Fig. 3&4). Denne kavitasjonen vil redusere effekten og lage mye støy.
 Den optimale tunnel lengden er 2 til 4 ganger tunnel diameteren og dersom tunnelen blir så mye som 6 til 7 ganger diameteren i lengde vil effekt tapet bli klart merkbart.



GB Tunnel ends

Rounded tunnel ends will maximize thrust and minimize noise.

We recommend rounding the tunnel connection to the hull-side as much as possible. The optimum rounding has a radius of 10% of the tunnels diameter.

Important advantages over sharp tunnel to hull connections are:

1. The rounded tunnel end will prevent creation of turbulence cavitation that will come from a sharp tunnel end when water passes by fast, thereby preventing a double negative impact on the thrust and noise level (Fig. 1 & 2).
 - The turbulence / cavitation blocks the outer area of the tunnel and thereby reduces the effective tunnel diameter and thrust.
 - The turbulence / cavitation hits the propeller and thereby reduce the propellers performance and creates noise.
2. The curved tunnel end makes the thruster take water also from along the hull-side, creating a vacuum that will suck the boat sideways and thereby give additional thrust (Fig. 3 & 4). With a sharp tunnel end, the thruster will be unable to take water from along the hull-side, and you will not get the desired vacuum and additional thrust. This "free" additional thrust can in optimal installations be as much as 30 - 40% of the total thrust.

NB! A Sidepower thruster propeller does not cavitate at working speed so that all cavitation and cavitation noise in the tunnel will be caused by the tunnel installation.

NB! Even if it is not possible to make the perfect rounding, it is very important to round the tunnel end as much as possible. A angled tunnel to hull connection will also do much of the same job as a rounded connection (see page 20, Fig. 1b & 1d).

N Tunnelåpninger

Avrundede åpninger vil minke støy, og maksimere effekt.

Vi anbefaler å avrunde tunnelåpningene mest mulig. Den optimale avrundingen har en radié som er 10% av tunnelens diameter.

Hvorfor er en avrundet tunnelåpning så viktig?

1. En avrundet tunnelåpning vil forhindre at det oppstår turbulens / kavitasjon, noe som vil oppstå ved en installasjon med skarpe kanter. Turbulensen forårsaker mer støy, og begrenser skyvekraften.
 - Turbulensen / kavitasjonen blokkerer tunnelen og svekker skyvekraften.
 - I det kavitasjon og turbulens når propellen påvirkes ytelsen til denne og øker støyen.
2. En avrundet tunnelåpning gjør også at thrusteren suger vann langs skroget på båten. Dermed oppstår det et lavtrykk som vil hjelpe å suge båten i dreieretningen. Med skarpe åpninger klarer ikke thrusteren å suge vann langs skroget, og lavtrykket uteblir. Så mye som 40% av skyvekraften har blitt målt til å ligge her på noen installasjoner.

NB! Propellene til Sidepower thrustere kaviterer ikke på arbeids-hastighet, så kavitasjon og støy som oppstår som følge av kavitasjon, skapes av tunnel installasjonen.

NB! Selv der en perfekt avrunding ikke er mulig er det viktig å runde av kantene så mye som mulig, en tunnelåpning med skråkant vil ha stor effekt fremfor en med skarpkant (se side 20, ill. 1b & 1d).

Fig. 1

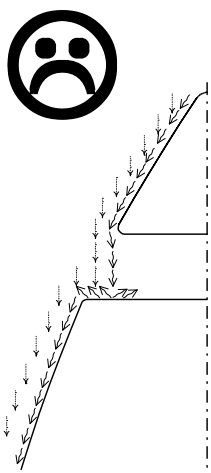


Fig. 2

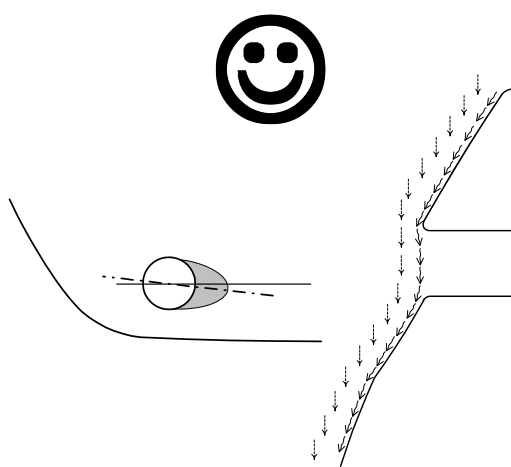
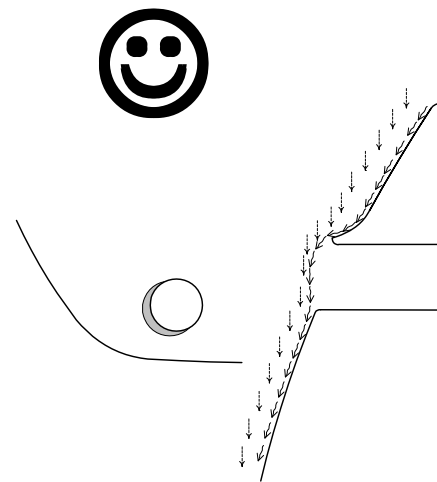


Fig. 3



GB Prevent drag from tunnel

A possible problem in sailboats or fast powerboats is that they get a drag from the back face of the tunnel, as this becomes a "flat" area facing the water flow (Fig. 1).

This can also create problems with the thruster spinning (passive) and making noise while sailing or driving the boat with water being pushed through the tunnel at high speed.

This can be solved in two different ways, depending on what is possible or easier to do.

1. The best solution which normally reduces the drag most is to make a recess in the hull at the back of the tunnel. Thereby the back face is gone and about all the drag (Fig. 2). The depth and shape of this recess will depend on the boat. Basically you should not see the back face of the tunnel when standing directly in front of the tunnel at the angle of the boats centreline. The angle up or down backwards of the insert in the hull, depends on the hull shape, but normally it is angled slightly down because of the water flow on this area of the hull.
2. The drag will also be reduced a lot, especially in fast power boats, by making a deflector / spoiler in front of the tunnel. This will push the water flow out from the hull so that most of it passes by the back face of the tunnel (Fig. 3). The shape and size of this deflector will depend on the hull shape. Basically you should not see the back face of the tunnel when standing directly in front of the tunnel at the angle of the boats centreline. The easiest way of making this is to let a part of the tunnel stick out in the lower forward area of the hole, and use this as a support to mould a soft curve/spoiler shape.

Remember to still round the tunnel ends as much as possible to get optimum thruster performance and minimum noise. For more information on how to practically do this see page 10.

N Motstand forårsaket av tunnel

Et mulig problem for seilbåter eller meget hurtiggående båter er motstand i tunnelen. Aktre ende på tunnelen vil være en liten loddrett flate mot vannstrømmen som skaper uønsket motstand.

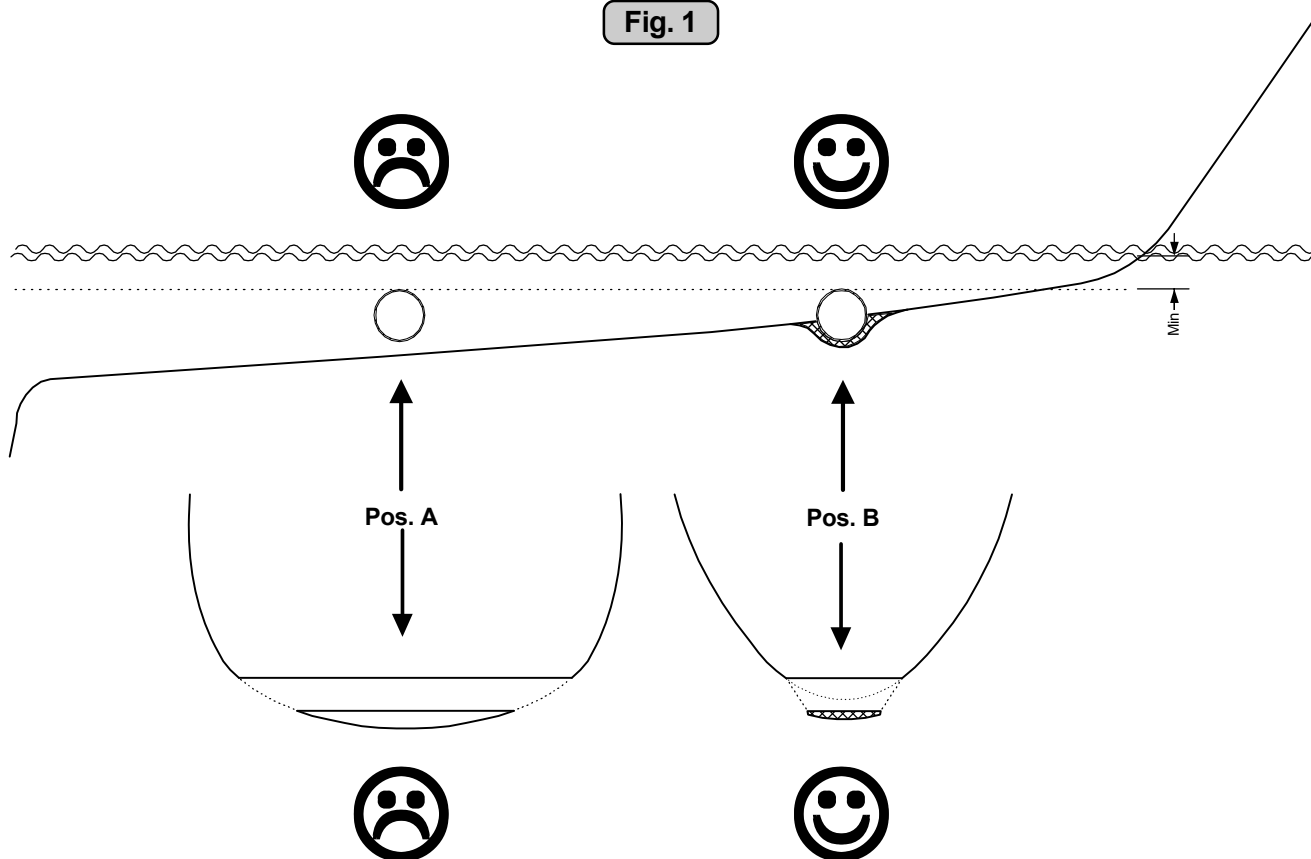
Denne flaten kan også forårsake problemer med at vann føres inn i tunnelen under seilas, eller kjøring i høy fart og får da propellen til å rotere, dette skaper uønsket støy.

Det er to mulige løsninger på problemet, avhengig av hva som er enklest å få til på båten.

1. Den løsningen som vanligvis reduserer motstanden mest er å lage en fordypning i skroget i aktre ende av tunnelåpningen. Den loddrette flaten vil da forsvinne og dermed motstanden. Hovedregelen å følge er at bakkanten av tunnelen ikke skal synes når man står rett foran båten og ser akterover langs båten senterlinje. Dybden, utformingen og vinkling av fordypningen avhenger av båttypen, og hvordan vannet følger skroget, men de fleste båter vil være tjent en fordypning som vinkler lett nedover (Fig. 2).
2. Motstanden vil også reduseres av en spoiler i forkant av tunnelen. Spoileren fører det meste av vannstrømmen rundt og forbi tunnelen. Størrelsen og utformingen på spoileren avhenger av båten. Hovedregelen er at bakkanten av tunnelen ikke skal synes når man står rett foran båten og ser akterover langs båten senterlinje. Den enkleste måten å lage spoileren på er å la tunnelen stikke ut i forkant av tunnelen, og forme spoileren opp mot den (Fig. 3).

Det er alltid viktig å avrunde tunnelåpningene mest mulig for å motvirke støy og for å få mest mulig effekt av thrusteren. Mer informasjon om dette på side 10.

Fig. 1



GB Tunnel installation in sailboats

Many sailboats have a racing type hull which means that it is very flat bottomed and has a very shallow draft in the bow section. It is thereby very difficult not to say impossible to fit a tunnel thruster the usual way, at least as far forward in the hull as a thruster should be (Fig. 1).

However, it is possible to install a tunnel thruster in most sailboats, even when the hull does not directly support the fitting of a tunnel.

This is done by fitting the tunnel halfway into and halfway under-neath the existing hull and then strengthen it and smoothening the water flow by moulding a bulb around / underneath the tunnel.

This will allow installation in good position on the boat, maintaining the reliability and space advantages of a tunnel thruster.

This installation is being used by some of the world's largest sailboat builders, and has been proven to give little to no speed loss for normal cruising.

This can also be a good installation method for flat bottomed barges to avoid extremely long tunnels and huge oval tunnel openings in the hull.

N Tunnel installasjon på seilbåter

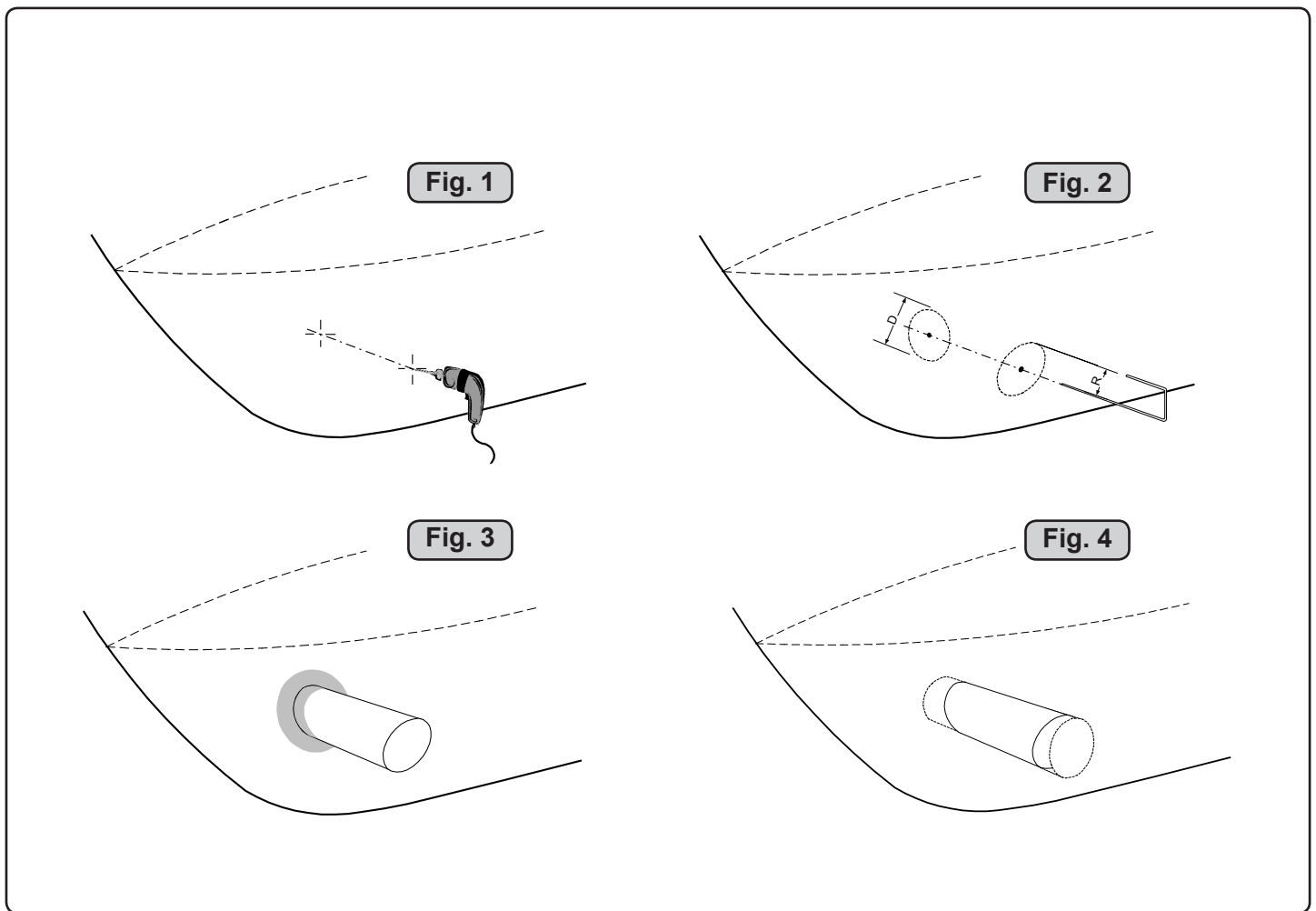
Mange seilbåtskrog er bygget for å oppnå høy fart. De har brede skrog som ikke stikker dypt i baugen. Skrogtypen gjør det vanskelig å installere en thrustertunnel på vanlig måte, spesielt med tanke på å plassere den langt nok frem (Fig. 1).

Thrustertunneler kan allikevel installeres i de fleste seilbåter. Dette gjøres ved å la en del av tunnelen stikke ut i underkant av skroget. Tunnelen er sterk nok til dette, og thrusteren blir plassert lav nok og langt nok fremme.

Dette gjøres ved at øvre halvdel av tunnelen støpes inn i skroget, tunnelen styrkes i underkant ved å støpe en kul rundt tunnelen og jevne den ut mest mulig.

Denne metoden brukes av noen av de helt største seilbåt-produzentene i verden, de viser til at den ikke gir utslag på fart under normal seilas.

Denne installasjonen kan også være gunstig for båter med flate bunner, for å unngå ekstremt lange tunneler og store ovale tunnelåpninger.



GB Tunnel installation

We recommend that a professional does the fibreglass fitting of the tunnel. These instructions are only general, and do not explain in any way the details of fibreglass work. Problems caused by faulty installation of the tunnel, are the installers full responsibility.

Find the position in the boat considering the information given earlier in this manual and the applicable measurements for the thruster model you are installing.

Mark the centre of the tunnel on both sides. Drill a 6mm hole horizontally in these marks (Fig. 1).

Bend a \varnothing 5mm steel bar as shown with the "tip" bent back at the tunnel radius and mark the circle for the tunnel opening (outside diameter of the tunnel). Cut the hole with a jigsaw (Fig. 2).

Grind off the gelcoat and polyester so that you are down in the "real fibreglass" in an area of 12cm around the hole both inside and outside in the hull to cast the tunnel to the hull (Fig. 3).

Insert the tunnel and mark its shape to fit the hull (Fig. 4). (if you are installing with a deflector/spoiler, leave a part of the tunnel of the front- and underside of the tunnel to have a base for this (see page 10, Fig. 2). Cut the tunnel ends to the desired shape and lightly sand its surface and clean with acetone or similar where you are going to apply fibreglass.

NB! Do not cast/glass on the area were the thruster will be placed.

Then cast the tunnel to the inside of the hull, use at least 8 layers of 300 g glass and resin, preferably alternating mat and roving types of fibreglass (see page 10, Fig. 1). If you are rounding the tunnel ends to the perfect 10% radius you may in some cases have to make further layers inside to preserve the desired hull thickness.

NB! Make sure that any gap between the tunnel and the hull are completely filled with resin/fibreglass. In areas where you can not access to make normal layers of resin/fibreglass, a resin/ fibreglass mixture must be filled in that area.

N Tunnel installering

Sleipner Motor anbefaler at innstøping av glassfibertunnelen utføres av kyndig personell. Denne instruksjons manualen gir ikke detaljerte opplysninger om glassfiberstøping. Problemer som skyldes installering er installatørens fulle ansvar.

Bestem plassering av tunnelen ut i fra informasjonen gitt tidligere i manualen, og de angitte mål for thrusteren du skal installere.

Merk av senter på tunnelen på babord og styrbord side. Bor et 6 m.m. vannrett hull, på begge sider (Fig. 1).

Bøy til og tilpass en 5 mm stålstang, som vist på fig. 2 der den tilbakebøyde enden skal markere tunnelens radius. Stikk enden inn å marker tunnelens ytre diameter, skjær ut hullet med en stikksag (Fig. 2).

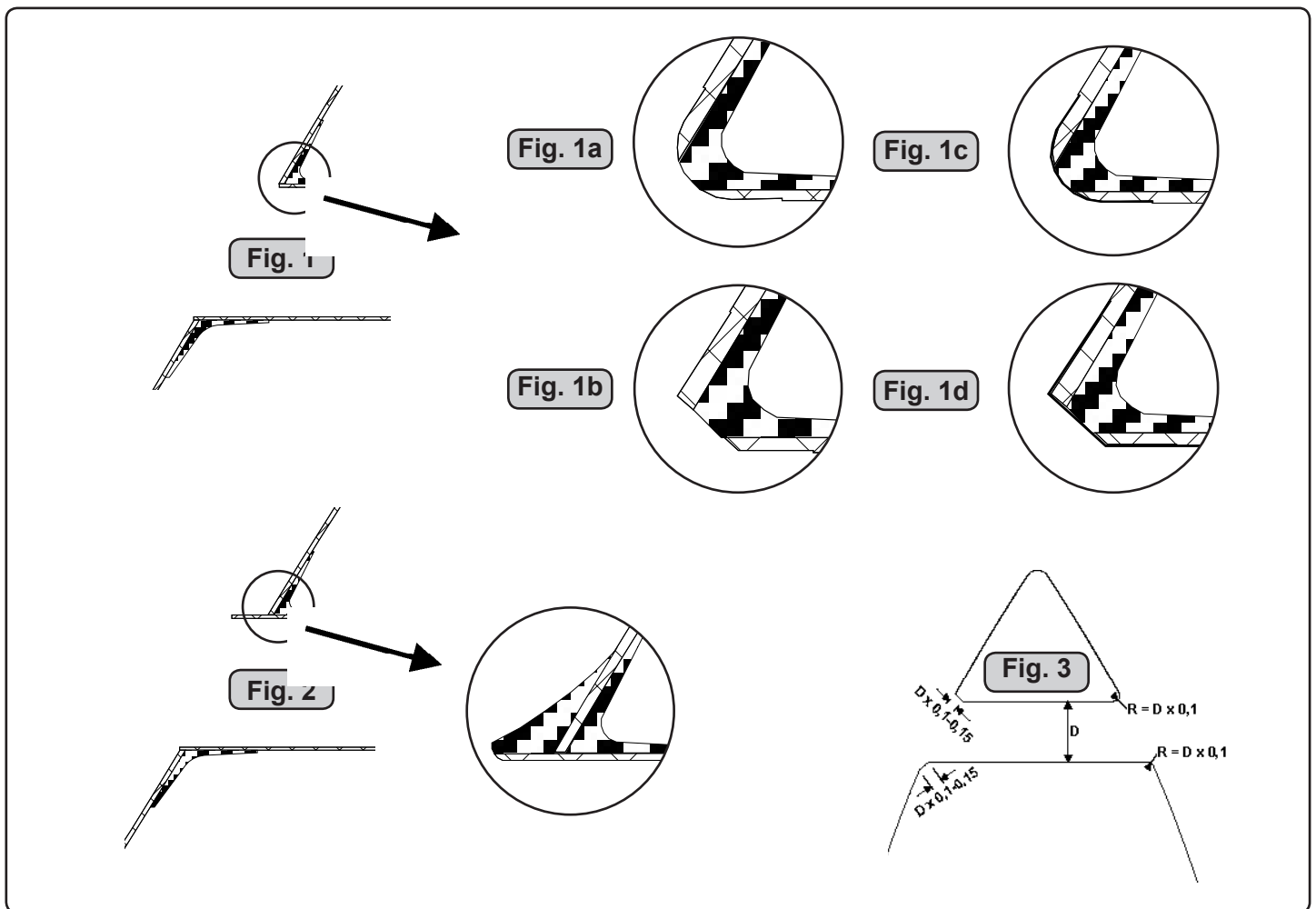
Puss av gelcoat og polyester så glassfiberen ligger bar i et 12 cm stort område rundt tunnel hullet. Dette må gjøres på innsiden og utsiden av skroget, før tunnelen støpes fast i skroget (Fig. 3).

Sett inn tunnelen å marker hvor det skal kappes for å passe i skroget (Fig. 4). Hvis det skal støpes en spoiler i forkant av tunnelen bør en del av tunnelen stikke ut i for og underkant av skroget for å støpe spoileren mot (Side 10, Fig. 2). Kapp tunnelen i ønsket størrelse. Slip lett med slipepapir, og vask med acetone der hvor det skal støpes med glassfiber.

NB ! Det må ikke støpes der hvor thrusteren skal monteres.

Støp fast tunnelen først på innsiden av skroget, bruk minst 8 lag med 300 g Glassfibermatte, og polyester. Ved bruk av alternative materialer, glassfiber matter eller rovingtyper (Se s. 10, Fig. 1). Hvis tunnelåpningene avrundes til den optimale 10% radius må ofte legge ekstra lag med polyester glassfibermatte på innersiden av tunnelen, for å oppnå riktig tykkelse i forhold til skrogtykkelsen.

NB ! Forsikre deg om at overgangene mellom tunel og skrog er nøye sammenstøpt. På steder en ikke kommer til med vanlige lag med polyester/glassfiber matte, sørg for og lage en blanding av polyester og glassfiber, som fylles i dette.



GB

Tunnel installation

Soften the edges with a radius of 10% of the tunnel diameter (Fig. 1a) or make a slope with a length of 10-15% of the tunnel diameter (Fig. 1c). If this is not possible, at least round the tunnel end as much as possible.

We advice to also cast two layers on the outside of the tunnel/hull for an 6-8cm area (Fig. 1c & 1d).

You must apply topcoat/epoxy on the areas outside where you have grounded or moulded to again make these waterproof.

NB! All original Sidepower tunnels are fully waterproof when they are delivered.

This means that unless you want, because of special reasons, to have another colour on it, you do not have to apply topcoat or the several layers of primer that is necessary on the boats' hull to make it water-resistant.

Sand it very lightly and apply one layer of primer to make the antifouling sit.

The original Sidepower tube itself is fully water-resistant without treatment except in the areas where you have bonded it to the hull.

Apply topcoat/epoxy paint and primer on the areas where you have grounded or moulded as these areas give the water access to the hull which normally is not waterproof without these applications outside.

PS! Avoid all casting where the motor-bracket is to be placed, as this will cause misfit and possible failure of the gearhouse.

N

Tunnel installering

Rund av tunnelendene med en radius 10% av tunneldiameter (Fig. 1a), eller lag en skråkant 10-15% av tunneldiameter (Fig. 1c). Der dette ikke er mulig skal tunnel kantene rundes av mest mulig.

Vi anbefaler å støpe to lag utenpå tunnellavrundingen og over et område på 6-8cm (Fig. 1c & 1d).

Gelcoat eller lignende må påføres på områdene der det har blitt pusset eller støpt for å gjøre glassfiberen vanntett.

NB ! Alle originale Sidepower tunneler er vanntette ved levering!

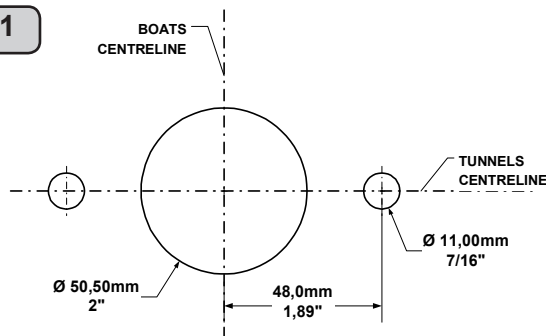
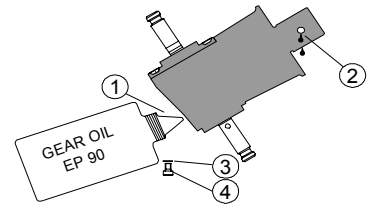
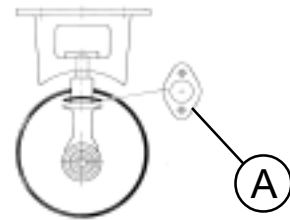
Så fremt man ikke ønsker en annen farge er det ikke nødvendig å påføre Gelcoat, Topcoat og flere lag med primer for å gjøre tunnelen vanntett.

Puss tunnelen med fint slipepapir og påfør et lag primer for å få bunnstoff til å sitte.

Sidepowertunnelen er helt vanntett uten behandling med unntak av de områder det som er støpt fast i skroget.

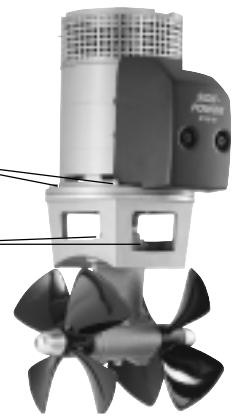
Påfør Gelcoat/Topcoat/epoxy og primer på de områder som er pusset ned eller støpt. Vann skal ikke ha direkte kontakt med glassfiberen i skroget fordi dette normalt ikke er vanntett.

PS ! Det må ikke støpes der brakketen til thrusteren skal stå. Passformen er nøyaktig tilpasset, og en feilplassert brakket kan forårsake svikt i girhus.

Fig. 1**Fig. 2****Fig. 3****Fig. 4****Bolt tightening forces:**

Bolts (4x) holding motor to bracket: 33 Nm (24 lb/ft)

Bolts (2x) holding gearhouse to bracket: 33 Nm (24 lb/ft)

**EB Fitting gearhouse and motor bracket**

1. Mark the centreline of the tunnel and the boats. The propellers and the lower unit must be completely inside the tunnel.

2. Use the gasket (A) to mark the centre of the holes and doublecheck the measurements.

NB ! All holes must be in-line with the tunnels' centreline for precise installation, as the clearance between the propeller and the tunnel is minimal.

3. There must be no casting where the motor bracket is to be placed, as this will cause possible failure of the gearhouse. The motor bracket must fit steady on the tunnel, if the tunnel is not smooth, all bumps or uneven parts must be grinded smooth.

4. Drill the main hole and then the two screw holes.

5. Prefill the gearhouse with gear oil type EP90 through the hole for the oil drain screw (4). Make sure to get the copper gasket (3) on again.

6. Fit the lower-unit in the tunnel with the gasket inside the tunnel. Try on the propeller to make sure it is in the middle of the tunnel. If the tunnel is not plain, use some Sikaflex on or other sealant on the gasket to ensure that no leakages occur.

NB ! Make sure that no sealant gets in to the oil holes (2).

7. Make sure that there is some oil or grease on the O-rings in the motor bracket before mounting it together with the gearhouse, as no lubrication could cause serious damage to the O-rings.

8. Push the gearhouse through the main hole in the tunnel and push the gearhouse and motor-bracket gently together.

9. Screw the lower unit and the motor-bracket together with the two provided bolts.

N Montering av girhus og brakett

1. Marker båtens og tunnelens senterlinje på tunnelen.

2. Bruk girhuspakningen for å sjekke målene (A). Alle hull må være på båtens eller tunnelens senterlinje for å få til en presis installasjon. Dette skyldes at det er meget liten klaring mellom tunnelveggen og propellen.

3. Tunnelen må ha en jevn overflate der braketen skal festes, all støp, evt glassfiber eller epoxy rester må pusses ned så braketen passer jevnt på tunnelen. Ujevnheter her vil resultere i svikt i girhuset.

4. Bor senterhullet og bolthull iht. Fig. 1

5. Forfyll girhuset med girolje av typen EP90 gjennom hullet til oljedreneringsskruen (4). Pass på at kopperpakningen (3) er på plass når sruen settes tilbake,

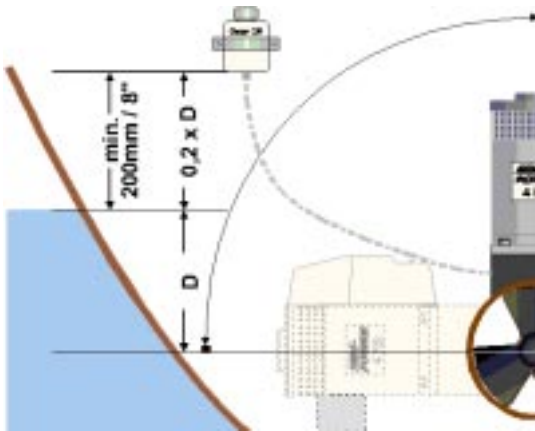
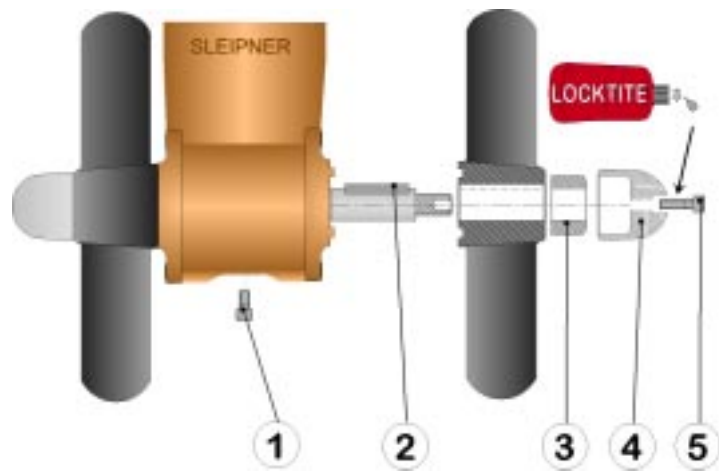
6. Prøv girhuset i tunnelen sammen med pakning 1mm. Monter propell og sjekk at den er i midten av tunnelen. Hvis propellen ikke er i midten av tunnelen, forsøk å bruk den andre pakningen, eller begge to samtidig. Hvis tunnelen ikke har en jevn overflate kan Sikafleks eller lignende tetningsmateriale brukes for å sikre mot lekkasje.

NB: Pass på at ikke oljekanalene (2) blir tettet av tetningsmassen.

7. Sørg for at det er litt olje eller grease på o-ringene i motorbraketten før girhuset monteres slik at de ikke skades,

8. Før girhuset gjennom hovedhullet i tunnelen og monter braketten og girhuset forsiktig sammen.

9. Skru sammen motorbraketten og girhuset med originalbolter (Fig. 4).

Fig. 1**Fig. 2**

- ❶ Oil drain screw with washer
- ❷ Keys
- ❸ Propeller lock nut
- ❹ Zinc anode
- ❺ Screw for zinc anode

GB Fitting oiltank & propeller(s)

1. Fit the oil tank above the waterline by at least 20% of the distance from the waterline to the centre of the tunnel. This is for ensuring enough overpressure of oil in the gearhouse.
2. Fit the oil tube to the tank and the feed pipe in the motor bracket. Tighten the tube clamp screws. Make sure that the oil tube has no loops that makes an airlock to stop the oil flow and has a good angle to allow the oil to flow freely into the gearhouse.
3. Fill the oil tank with gear oil type EP90.
4. If you did not prefill the gearhouse, open the oil drain screw (1) until oil comes through, then tighten it securely and make sure that the copper gasket (1) is present.
5. Remove the tape holding the keys (2) to the propeller shafts. Check that the waterproof grease applied at the factory is still on both propeller shafts. If not, apply new / more. This is to ensure you can get off the propellers after a long time.
6. Fit the propellers to the shafts with the LH marked propeller on the port side and the RH marked propeller on the starboard side. Turn them to again make sure they move freely and as much in the centre of the tunnel as you have managed.
7. Tighten the lock nuts (3).
8. Place the zinc anode (4) in its designated position and tighten the zinc anodes holding screw (5). Apply a thread glue (Locktite or similar) to ensure that the zinc anodes holding screw does not un-screw itself from the propellers rotation.

Parts description:

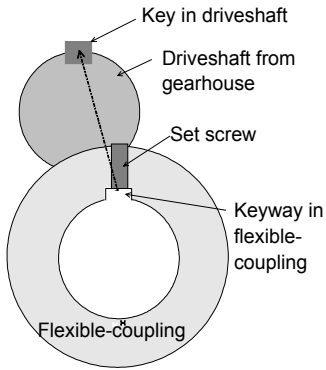
- 1: Oil drain screw with washer
- 2: Keys
- 3: Propeller lock nut
- 4: Anode
- 5: Screw for anode

N Montering av propeller

1. Plasser oljetanken over vannlinjen i en høyde minst 20% av avstanden mellom vannlinjen og senter av tunnelåpningen. Dette sørger for tilstrekkelig overtrykk i girhuset
2. Monter oljeslangen mellom tanken og tilkoblingsrøret på motorbrakketten. Pass på at ikke slangen har sløyfer slik at det kan oppstå luftlommer og at oljen strømmer uhindret til girhuset
3. Fyll oljetanken med girolje av typen EP90
4. Hvis du ikke forfylte girhuset, løsne dreneringsskruen i bunnen av girhuset til olje begynner å renne ut. Stram skruen og pass på at kobberpakningen(1) er på plass.
5. Fjern limbåndet som holder kilene (2) til propellakselen. Påse at det vannfaste fett påført på fabrikken fremdeles er der. Hvis ikke, påfør nytt. Dette forsikrer at propellen lett kan demonteres etter lang tid.
6. Monter propellene på akselen med propellen merket LH på babord side og RH på styrbord side. Roter dem for hånd for å kontrollere at de kan beveges fritt og at de er sentrert så godt som mulig i tunellen.
7. Fest låsemutterene(3)
8. Fest anodene (4) i deres angitte posisjoner og stram skruene som holder anodene. Bruk gjengelim (loctite eller lignende) for å forsikre at festeskruene ikke løsner utilsiktet

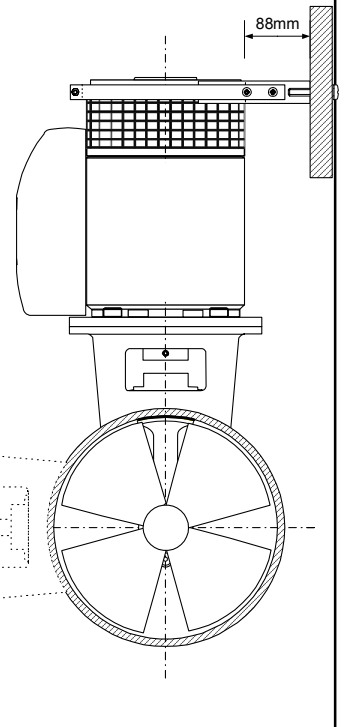
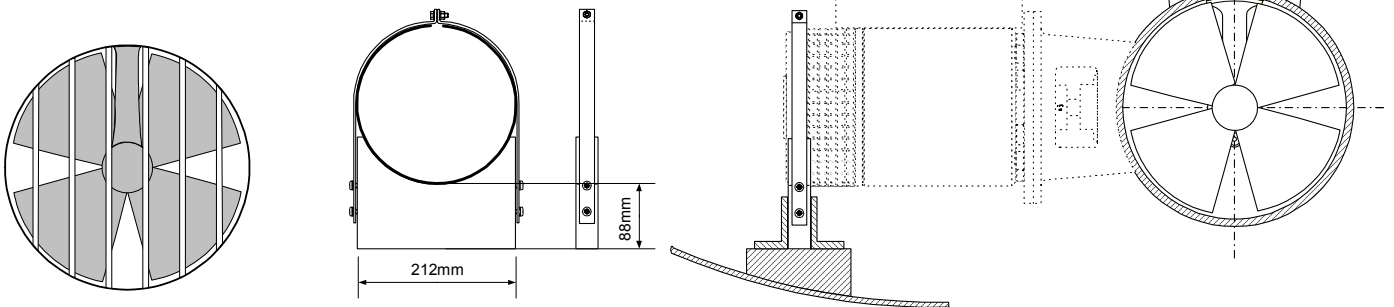
Delebeskrivelse:

- 1: Oljedreneringsskrue med kobberpakning
- 2: Kiler
- 3: Låsemutter til propell
- 4: Anode
- 5: festeskruer for anode

Fig. 1**Fig. 2**

For safety the motor of the Sidepower SEP240/300Tc must be secured in all installation positions with the included motor support.

1. Fit the motor to the already fitted motorbracket on the tunnel.
2. Fasten the support to a bulkhead / the boat in a correct position to support the motor firmly. The support can be fastened anywhere on the motor as long as it does not interfere with the cables, but we do advice to fit it on the top as shown in these drawings.
3. Be sure to use the included rubber strip between the support and the motor.

**Fig. 3**

Fitting the electromotor

1. Remove the 4 bolts in the motorbracket.
2. Turn the driveshaft in the gearhouse and the motorshaft so the key in the shaft and the keyway in the flexible coupling are in-line.
3. Place the motor gently onto the driveshaft and the motor bracket. Be careful, the motor is very heavy!
4. Fasten the motor loosely to the bracket with the provided bolts.
5. Measure up and fit the provided motor support so that the motor sits tightly in it. The support must be sturdily fastened to the boat. Make sure to put the provided rubber between the support and the motor before tightening the strap.
6. Tighten the 4 bolts holding the motor to the motorbracket.
7. Tighten the set-screw in the lower part of the flexible coupling.
8. Check the system by turning the propeller, it will be a little hard to turn (because of the gear reduction and the motor), but you should be able to turn it by hand.

In some cases (shallow installation or workboat / fishingboat only) we recommend to protect the propeller by mounting a grid in the tunnel opening (Fig. 3). It is important to keep a grid to a minimum and as streamlined for the thrusters waterflow as possible, as it will decrease the effect of the thruster.

NB! Paint the gearhouse and propeller with antifouling for propellers to prevent growth of barnacles or similar which would reduce the performance dramatically. Do not paint the propeller shaft, the zincanodes or the end face of the gearhouse.

NB! Do not run the thruster for more than very short bursts without being in the water.

NB! If the boat is still being built when the electromotor is installed, it must be covered up to avoid dust from the building going into the motor and the solenoids. This cover must be removed before the thruster is being used.



Montering av elektromotor

1. Fjern de 4 boltene i motorbraketten.
2. Plasser motoren på braketten. Plasser motoren slik at de releene er tilgjengelige for tilkobling senere. Ta hensyn til at motoren er tung når den bæres og håndteres. Sjekk at kilespor i gummikobling og kile på aksel er på linje.
3. Fest motoren til braketten med de fire boltene (Fig. 1).
4. Uansett plassering trenger motoren på SEP240 å støttes opp. Jamfør tekniske tegninger.
5. Sjekk at børstefjærene sitter korrekt på børstene (gjøres ved å se gjennom gitteret på siden av motoren).

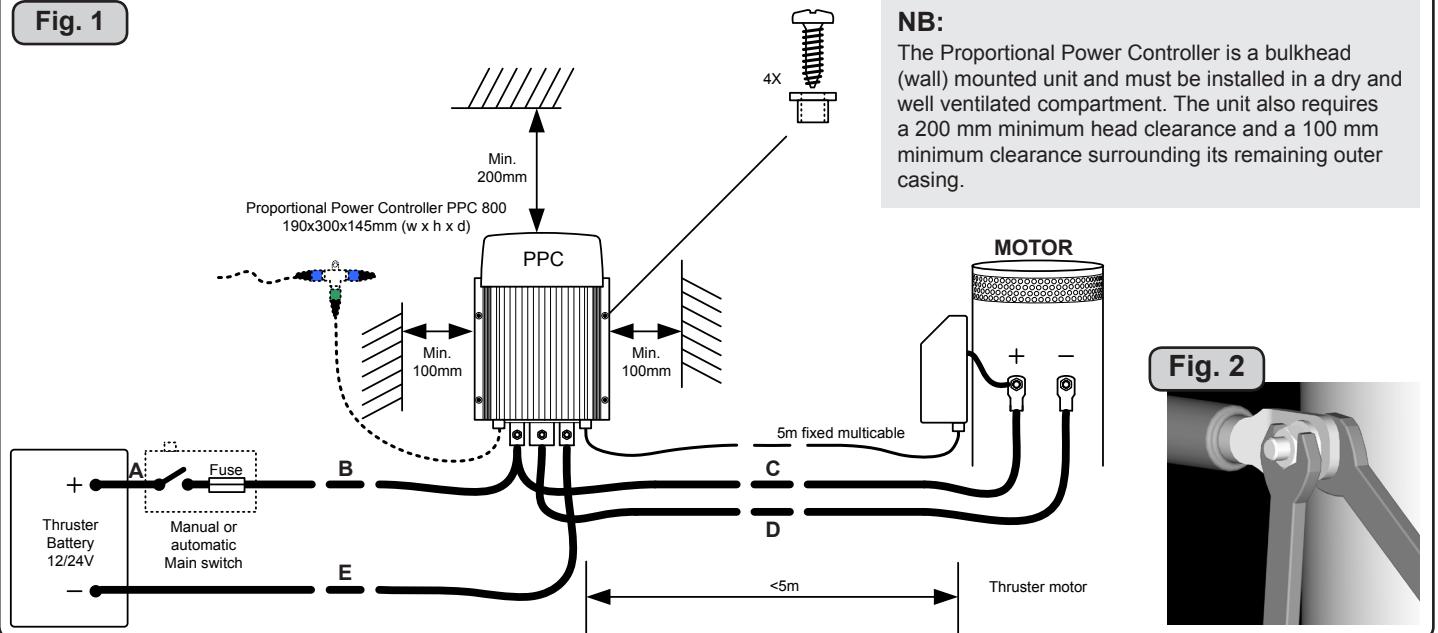
I visse tilfeller (ved grunne installasjoner, fiske / arbeidsfartøy fartøy) anbefaler vi å beskytte propell og girhus ved å montere et gitter foran tunnelåpningene (Fig. 2). Det er da meget viktig å beholde strømlinjeformen, og å begrense gitteret til et minimum. Feil installasjon kan begrense skyvekraften med 10%.

NB ! Påfør bunnstoff på girhus og propell for å unngå vekst som kan virke sterkt hemmende på trusterens effekt. Sinkanoder propellaksling og tetninger skal ikke stoffes.

NB ! Trusteren må kun kjøres i meget korte perioder når den ligger på land.

NB ! Hvis båten fortsatt er under bygging når trusteren blir montert må motoren dekkes til for å unngå at støv og lignende trenger inn i girhus og elektromotor. Dekket må fjernes før motoren tas i bruk.

Fig. 1



Battery & cable recommendations:

Table for selection of main cable, battery, fuse and main-switch sizes.				up to 7m total+ and -		7 - 14m total + and -		14 - 21m total + and -		21 - 28m total + and -		28 - 35m total + and -		over 35m total + and -	
		Voltage	Amp. Draw	Min. Cable size	Min. Battery cold crank	Min. Cable size	Min. Battery cold crank	Min. Cable size	Min. Battery cold crank	Min. Cable size	Min. Battery cold crank	Min. Cable size	Min. Battery cold crank	Min. Cable size	Min. Battery cold crank
SEP240/300TC	Direct to battery bank	24 V	610A to 670A	70 mm ² 00+	700 CCA DIN 1330 CCA SAE	90 mm ² 000+	700 CCA DIN 1330 CCA SAE	140 mm ² 2 x 00+	750 CCA DIN 1425 CCA SAE	Extra bat.		Extra bat.		Extra bat.	
	Bow battery min. 350A 24V crank capacity*	24 V		N / A		70 mm ² 00+	300 CCA DIN 570 CCA SAE	70 mm ² 00+	300 CCA DIN 570 CCA SAE	90 mm ² 000+	350 CCA DIN 665 CCA SAE	90 mm ² 000+	400 CCA DIN 760 CCA SAE	120 mm ² 0000+	400 CCA DIN 760 CCA SAE

Minimum and recommended cable dimensions can be identical due to safety margins and cable heat considerations for short cable lengths.

* Minimum or recommended cable cross section in mm²

Electrical installation

- Explanation of electrical table
 - All cable lengths are the total of A+B+C+D+E in Fig. 1.
 - Battery size is stated as minimum cold crank capacity, not Ah.
 - Use slow fuse rated to hold stated Amp-Draw for min. 5 minutes.
- It is important that you use a good cable size and batteries with a high cranking capacity to feed the thruster, because it is the actual voltage at the motor while running the thruster that decides the output rpm of the motor and thereby the actual thrust. Please see the list below for advised min. sizes of cables and batteries. You can of course use larger cables for even better results.
- A main switch that can take the load without noticeable voltage drop must be installed in the main positive lead so the power for the thruster can be turned off independent of the rest when not on board or in emergencies. This should be placed in an easy accessible place and the boats instructions should inform that this should be turned off like the boat's other main switches.
- We also advice to install a fuse in the positive lead for protection against short circuiting of the main cables. This fuse should be of a adequate quality which normally means that it is physically large as these have less voltage drop than the simple / small ones. It should be of the slow type and sized to take the amperage draw for at least 5 minutes.
- It is highly recommended to install a **Sidepower Automatic Main Switch 897712 (12V) eller 897724 (24V)**. The AMS will be activated when the panel is turned on, contains an automatic short circuit fuse and a manual emergency stop. The AMS will also provide feedback to the panel regarding evt. faults.
- The cable ends must be fitted with terminals and these must be well isolated against contact with anything but the proper connection point.
- Terminals must be properly tightened. Secure/hold inner nut when tightening (Fig. 2). Tighten $\varnothing 10\text{mm} / 3/8"$ bolt with 15 Nm/11lb/ft.

Elektrisk installasjon

- Forklaring til elektrisk tabell
 - Kabellengder tilsvarer total lengden (A+B+C+D+E, Fig. 1).
 - Min. batterikap. som kaldstartkapasitet (CCA), ikke Ampere.
 - Bruk trege sikringer for å forebygge spenningsfall.
- Det er viktig å bruke kabler som er store nok, og et batteri med god kaldstartkapasitet for å drive thrusteren. Det er spenningen (i volt) som kommer frem til motoren under kjøring som bestemmer turtallet til motoren og dermed også skyvekraften. Vær vennlig og jamfør listen over for minimum anbefalte kabel, og batteristørrelse.
- En hovedstrømbryter som ikke medfører stor spenningsfall må installeres på thrusterens plusskabel. Det bør være mulig å skru av strømmen til thruster uavhengig av resten av det elektriske systemet, når man ikke er om bord, eller i et nødtilfelle. Bryteren bør plasseres på et tilgjengelig sted, og båtens instruksmanual må ta for seg at denne skal skrues av slik som de andre hovedbrytere.
- Det må installeres sikring på pluss strømkabelen for å beskytte mot kortslutning av hovedstrømkablene. Sikringen bør være av høy kvalitet, noe som vanligvis betyr at de er fysisk store, for å unngå spenningsfall som ofte er resultatet av å bruke mindre, enklere sikringer. Sikringen skal være en treg type som tåler amper trekket til elektromotoren i minimum 5 min.
- Det anbefales å bruke Sidepower automatisk hovedstrømbryter 897712 (12V) eller 897724 (24V).** Denne aktiveres når panel slås på, og har også innebygget kortslutningsikring, samt en manuell nødstop. Den gir også melding til panel ved evt. feil.
- Kabelendene kan må påmonteres terminaler og disse må isoleres mot alt som ikke er riktig kontaktpunkt.
- Det er viktig at kabelsko trekkes korrekt fast på koblingsbolt. Kontra mutter på koblingsbolt må holdes fast ved tiltrekking (Fig. 2). $\varnothing 10\text{mm} / 3/8"$ på motoren dras til med 15 Nm.

GB Control panel and control-leads

Control panel installation:

- You can install as many panels as you wish by using optional Side-Power S-link T-connectors
- If two or more panels are operated at the same time in opposite directions, the thruster will stop. When two or more panels is operated in the same direction, the thruster output will be determined by the panel giving the largest signal.
- When using original Sidepower equipment it is all "plug & go".
- If the drive direction of the thruster is the opposite of what expected, the blue and grey wire must be changed on the thruster solenoid.
- The mechanical installation of the panel is described in the manual following the panel.
- The thruster control should be placed in a position where it is easy to use, and it is very common to use the thruster at the same time as your gear/throttle lever so it is normally a user friendly solution to be able to access these with one hand for each control.

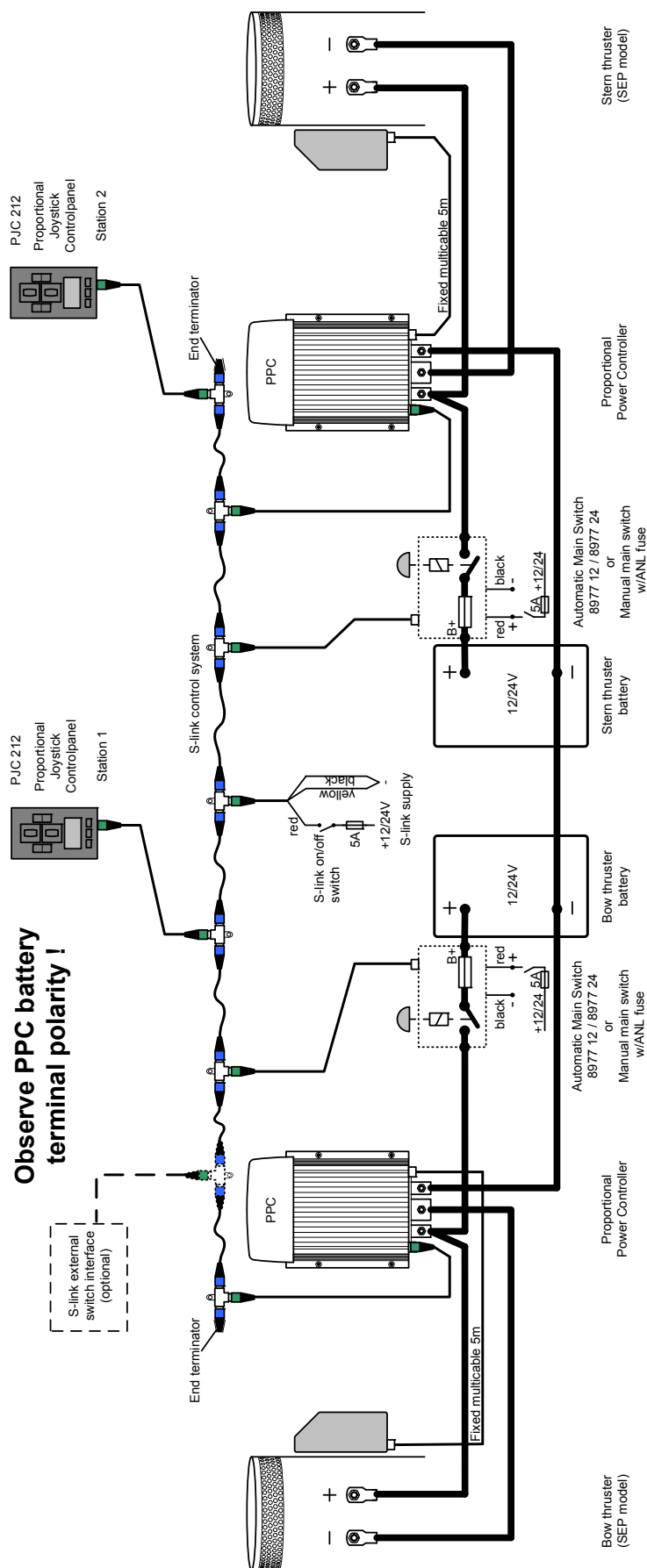
GB Wiring diagram

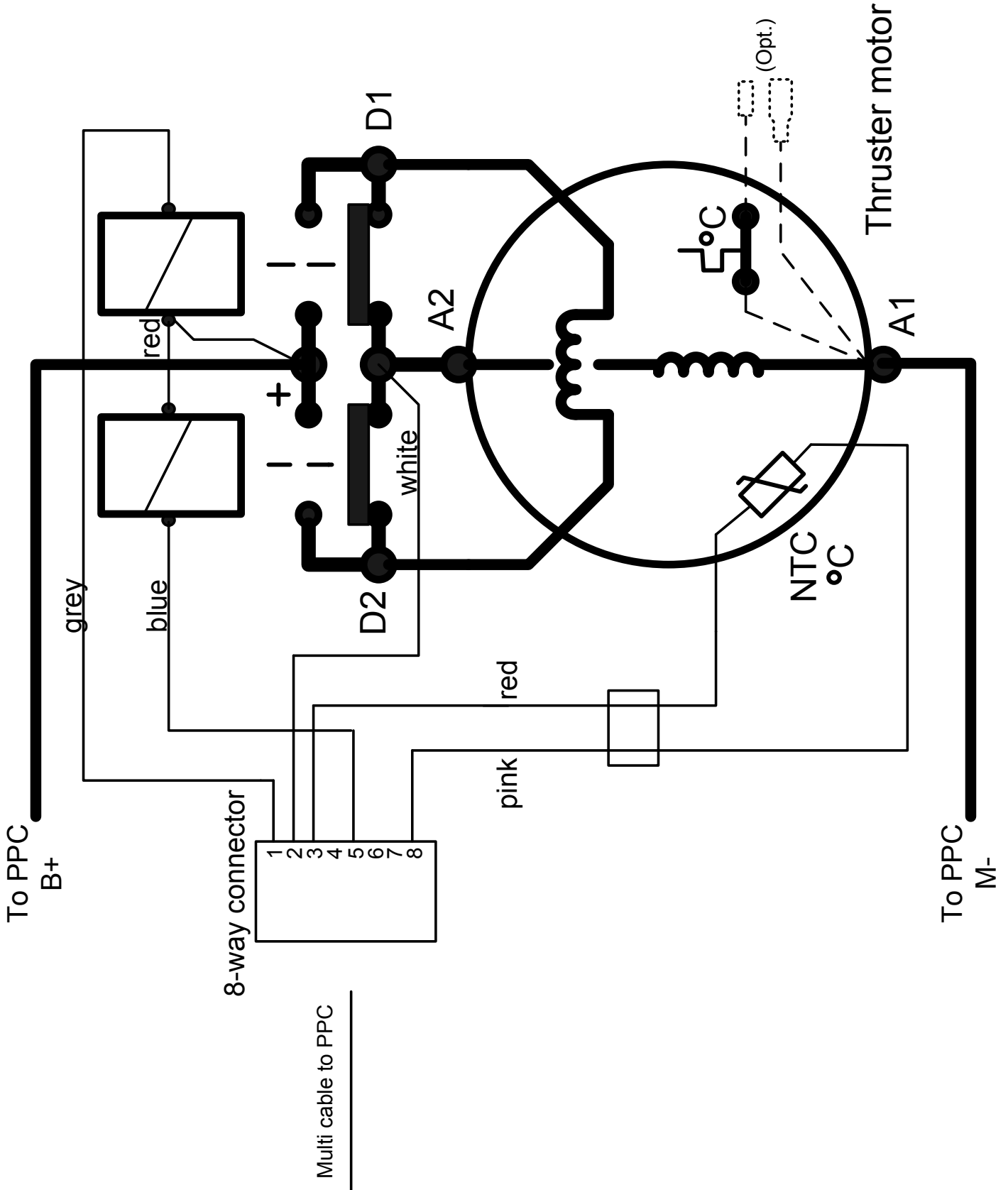
N Koblingskjema elektrisk

N Kontrollpanel og kontrollkabler

Kontrollpanel installasjon:

- Det er mulig å installere så mange kontrollpanel som ønskelig ved å bruke Side-Power S-link T-stykker.
- Hvis trusteren skulle motta signaler fra flere paneler samtidig, så kutter den dersom signalene er til ulike retninger. Ved betjening til samme retning vil det panel med størst stikke- pådrag bestemme trusterurtall.
- Ved bruk av Sidepower originalutstyr er alle elektriske kontakter klare til å plugges i sammen.
- Hvis kjøretretningen ikke stemmer overens med forventningene må blå og grå ledning på Thruster-releet byttes om.
- Monteringsveiledning for panelet følger panelet.
- Thrusterpanelet bør monteres et sted det er lett å bruke. Siden gass og gir ofte brukes samtidig som thrusteren, er det ofte en god løsning å ha muligheten å operere disse med hver sin hånd.





- Propellers is fastened correctly to the shaft.
- Propellers turns freely in tunnel.
- The zinc-anodes holding screw is tightened well with thread glue.
- Anti-fouling have been applied to the gearhouse and propellers but NOT on the zincanodes or the gearhouse lid where the propellers is fastened.
- The brush springs are fitted correctly on the brushes in the electro-motor (check through the grid around the top end of the motor).
- Correct drive direction as per controlpanel.
- All electrical connections are clean, dry and tight, and the correct cable, fuse and main switch sizes have been used.
- With a ohm meter check that there is no electrical connection between electromotor body and positive terminal on the motor and between the electromotor body and the negative (A1) terminal on the motor.
- The bolts holding the gearhouse and motorbracket together are tightened correctly.
- The bolts holding the electromotor to its bracket are tightened correctly.
- The 4 main cables connected to 3 terminals on PPC is placed correctly and properly fixed to avoid mekanisk stress on the terminals

The thruster has been installed as per the instructions in this manual and all points in checklist above have been controlled.

Signed:

Date:.....

Extra pre-delivery tests by installer/yard who does not use other quality control systems !

Thruster type:

Voltage:

Serial number:

Date of delivery:

Correct drive direction as per control panel:

Voltage at thruster when running:

Battery cable size used:

The compartment where the thruster is fitted is isolated from general bilge water and has no obvious or suspected risks for flooding.

Other comments by installer:

- Propellen er festet til akselen på korrekt vis.
- Propellen roterer fritt i tunnel.
- Festeskruen til sinkanoden er festet med gjengelim.
- Bunnstoff er påført girhus og propell, men ikke på sinkanode, tetninger eller propellaksel.
- Børstefjærene er riktig plassert mot børstene. Dette sjekkes ved å se gjennom gitteret på siden av motoren.
- Kontrollpanel gir korrekt kjøreretning på thrusteren.
- Alle elektriske koblinger er rene, tørre og tette. Korrekte kabler, sikringer og hovedstrømsbryter er brukt.
- Boltene som festet brakket til girhus er festet korrekt.
- Boltene som festet motor til brakket er festet korrekt.
- De 4 hovedkablene tilkoblet 3 terminaler på PPC er korrekt plassert samt klamret for å unngå mekanisk påkjenning av terminalene.

Thrusteren er installert i henhold til instuksene gitt i denne manualen, og alle punkter i sjekklisen er kontrollert.

Signatur:

Dato:

Anbefalt før leverings test for installør / verft som ikke bruker andre kvalitetskontrollsystemer!

Thrusterstype:

Volt:

Serienummer:

Leveringsdato:

Korrekt kjøreretning per kontrollpanel:

Spenning målt på thruster under kjøring:

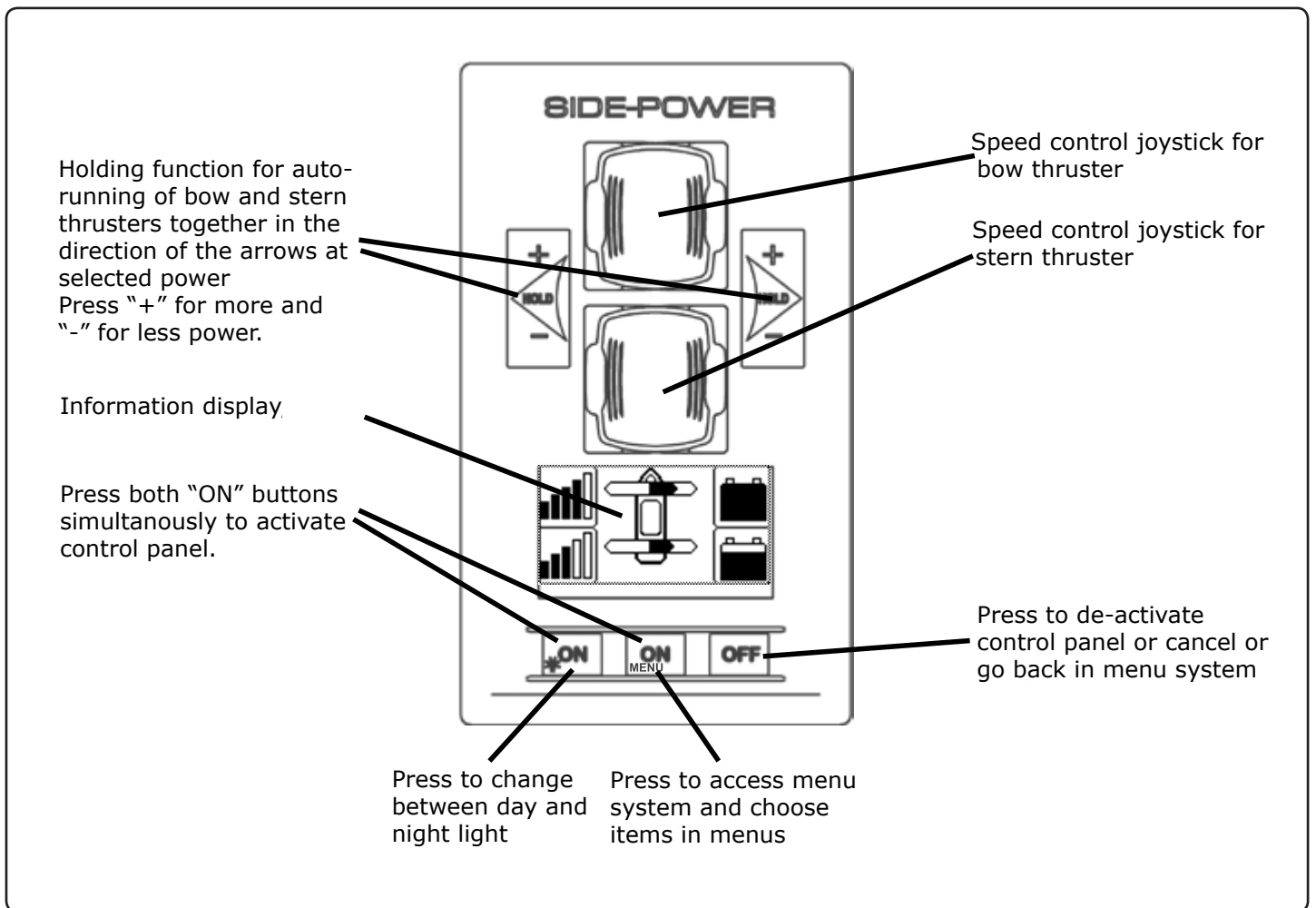
Strømkabler:

Skottet hvor thrusteren er montert er isolert fra kjølvann og har ingen åpenbar risiko for lekkasje.

Kommentar fra installør:

- Ensure that you know the location of the main battery switch(es) that disconnects the thruster(s) from all power sources (batteries) so that the thruster(s) can be turned off in case of a malfunction.
- Always turn the main power switch off before touching any part of the thruster, as an incidental start while touching moving parts can cause serious injuries.
- Always turn the control device off when the thruster is not in use.
- The maximum continuous usage time of the electrical thruster is approximately 3 minutes at full power. The electromotor has a built in thermal cut-off switch that will shut off the electromotor if it is overheating and re-engage it when it has cooled down some. This should be considered when planning your maneuvering.
- Running the thruster at reduced effect results in less heating of the thrusters, significantly extending the operating time. Information about thruster runtime is displayed on the PJC panel
- Never use a thruster close to somebody in the water, as the thruster will draw objects close by into the tunnel and contact with the rotating propellers will cause serious injuries.
- With the boat on land, only run the thruster for a fraction of a second, as without resistance it will accelerate very fast to a damaging rpm. Also, while the thruster is in air, make sure that the propellers have come to a complete stop before performing a directions change of the thruster, as it might cause damage to the thruster.
- If the thruster stops giving thrust while the electromotor is running, chances are that there is a problem in the drive-system. You must then immediately stop trying to run it, and turn it off, as running the electromotor for more than a few seconds without resistance from the propeller, can cause serious damage to the electromotor.
- When leaving the boat always turn off the main power switch for the thruster.
- We advice to always keep the main engine(s) running while using a thruster. This will keep the batteries in a good charge condition. This will also give better performance to the thruster, as a higher voltage at the thruster results in a higher torque (power) in the electromotor.
- Please note that the performance of a thruster strongly depends on the voltage available at the electromotor. This voltage will decrease by time because aging batteries have a reduction of capacity. By installing new batteries the effect of the thruster should be back at the original level.
- Make sure that only one control is used at the same time, if two panels are operated in opposite directions at the same time the thruster will not run at all. If they are operated in the same direction the thruster will run with the largest power given by the two panels.
- If the thruster is not performing or functioning as usual, the cause for this must be found and corrected as soon as possible so to avoid causing any other or further damage to the equipment. You must also turn off the main battery switch immediately in case the problem is of electric origin.
- Never store anything (e.g. equipment, sails, ropes etc.) in the same compartment as the thruster. When the thruster runs for a longer period it will get hot and will cause damage.

- Forviss deg om at du kjenner plasseringen av hovedstrømsbryteren til baugtrusteren og evt. hekktruster, som kutter all strøm til trusteren, slik at trusteren kan skrus av i nødstilfelle.
- Før berøring av noen del av trusteren må alltid strømmen skrus av. En tilfeldig start kan volde stor fysisk skade.
- Skru alltid av kontrollpanelet etter bruk.
- Den maksimale sammenhengende kjøretiden for en elektrisk trust er ca. 3 min. ved maks. turtall, da vil en føler automatisk skru av motoren når den når en viss varme. Dette må tas i betraktning når en manøver planlegges.
- Kjøring med lavere effekt / turtall på trusteren medfører mindre utviklet varme i trustermotor slik at kjøretiden kan forlenges betraktelig. PJC panelet har indikering for dette.
- Bruk aldri trusteren når noen er i vannet, trusteren vil trekke gjenstander til seg og kontakt med propellen vil volde alvorlig skade.
- Kjør aldri trusteren i mer enn 1 sek. når båten er på land. Uten motstand fra vannet vil trusteren nå ødeleggende turtall svært fort.
- Hvis trusterne stopper å gi skyvekraft mens motoren er i gang, er det trolig oppstått problemer i girsystemet. Stopp umiddelbart å kjøre motoren, og skru den av. Uten motstand fra vannet vil trusteren nå ødeleggende turtall svært fort.
- Når man forlater båten skal alltid hovedstrømsbryteren slås av.
- Vi anbefaler å ha motoren i gang når trusteren kjøres. Da vil batterien vedlikeholdes, og det vil være høyere spenning til elektromotoren. Høyere spenning gir høyere turtall og bedre ytelse.
- Ytelsen til en baugtruster avhenger av hvilken spenning motoren mottar under kjøring. Kapasiteten til batterier avtar etter hvert som de blir eldre, og dermed også ytelsen til trusteren. Ved å installere nye batterier vil trusteren yte maksimalt igjen.
- Kun ett panel skal brukes av gangen, hvis to paneler brukes motsatt vei vil trusteren stoppe automatisk. Hvis to paneler opereres samme vei vil ikke dette skje.
- Hvis trusteren ikke fungerer tilfredsstillende må feilen lokaliseres og rettes så snart som mulig, For at ikke trusteren skal ta ytterligere skade, skru av hovestrømsbryteren hvis feilen er av elektrisk art.



GB How to use Sidepower thrusters

How to use a bowthruster

1. Turn main power switch for the bowthruster on. (Always turn off the main power switch when not onboard.) A Side-Power Automatic Main Switch will turn on/off when the panel is turned on/off
2. Please take some time to exercise thruster usage in open water to avoid damages to your boat.
3. Turn the control panel on by pushing both "ON" buttons on the original Sidepower panel simultaneously.
4. Move the joystick in the direction you wish the bow to move. Other controls like footswitches or toggle-switches on the throttle can be used. These connected to the S-link control system by a S-link interface (Refer to schematics in interface manual for installation)
5. Depending on the sideways speed of the bow, you must disengage the control device shortly before the bow is in the desired direction, as the boat will continue to move after stopping the bowthruster.

How to use a single stern thruster

Some boats might however have installed a single stern thruster because of space limitation in the bow. In this case the stern thruster is used in the same way as a single bow thruster or moving the boat's stern.

How to use a bow and stern thruster combined

The combination of a bow and stern thruster offers total manoeuvrability to the boat and the opportunity to move the bow and the stern separately from each other. This enables you to move the boat sideways in both directions and to turn the boat around its own axis staying at the same place. Refer to the PCJ control panel manual for detailed instructions.

- Again, if in doubt, try in open water first!

N Hvordan bruke Sidepower thruster

Hvordan bruke en baugthruster

1. Skru på hovedstrømmen (skru alltid av hovedstrømmen når du ikke er om bord i båten). En Sidepower Automatic Main Switch slås på / av når panelet slås på / av.
2. Det er fordel om baugthrusteren prøves på åpent vann den første gangen.
3. Skru på kontrollpanelet ved å trykke inn begge "ON" knappene på Sidepower panelet.
4. Kjør baugen i samme ønsket retning som du beveger joysticken. Andre kontrollenheter som fotbrytere, eller brytere på gasshendel kan også brukes. Disse tilkobles S-link kontrollsystem via en spesiell interface-boks. (Se skjema i manual for interfaceboks).
5. Avhengig av hvor stor fart baugen får sideveis må thrusteren stoppes før baugen er i riktig posisjon, dette fordi baugen vil fortsette sideveis litt etter thrusteren skrues av.

Hvordan bruke en enkel hekkthruster

Enkelte båter vil av plassmessige, eller andre hensyn bare installere en hekkthruster. I disse tilfeller brukes hekkthrusteren på samme måte som baugthrusteren.

Hvordan bruke hekk og baugthruster kombinert

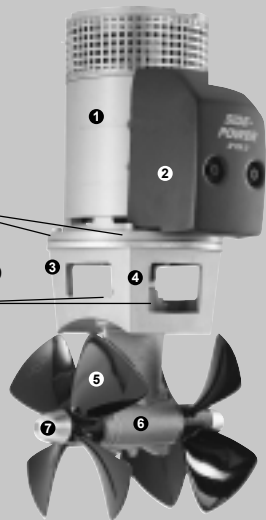
Kombinasjonen av baug og hekkthruster gir en total kontroll over båtens bevegelser p.g.a. muligheten til å bevege hakken og baugen uavhengig av hverandre. Båten kan skyves sidelengs og dreies rundt sin egen akse. Se egen brukermanual for PJC betjeningspanel.

- Det er også her en fordel å prøve ut systemet på åpent vann.

Bolt tightening forces:

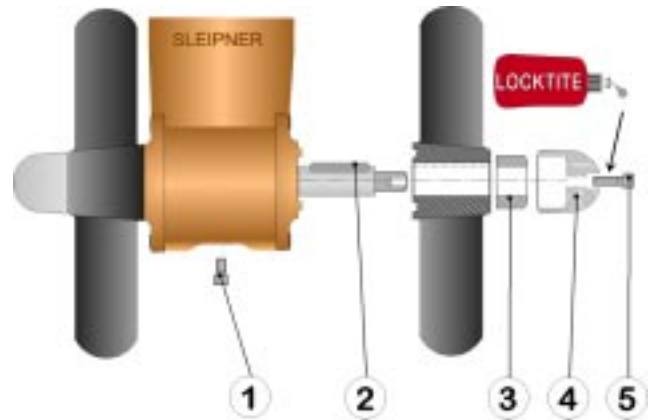
Bolts (4x) holding motor to bracket: 33 Nm (24 lb/ft)

Bolts (2x) holding gearhouse to bracket: 33 Nm (24 lb/ft)



- ❶ Electromotor
- ❷ Directional solenoids
- ❸ Motorbracket for holding motor and gearhouse together on the tunnel.
- ❹ Flexible coupling secures the electromotor if propeller is jammed. Changeable from inside the boat.
- ❺ Glassfibre reinforced lexan propeller for ultimate performance.
- ❻ Oil-filled gearhouse.
- ❼ Changeable zincanode protects gear-house from corrosion in seawater.

- ❶ Oil drain screw with washer
- ❷ Keys
- ❸ Propeller lock nut
- ❹ Zinc anode
- ❺ Screw for zinc anode



Maintenance

» There must always be oil in the oil reservoir. Refill if necessary with gear oil EP90.

» Change the gear oil a minimum of every second year. Check the gearoil quality in the gearhouse every time the boat is out of the water.

» Retighten the bolts holding the gearhouse to the motorbracket during the first on-land service with the specified bolt tightening force (see page 12).

» Keep the propeller and gearhouse clean from growth by painting with antifouling before every season.

PS ! The zinc anode, sealing and propeller shafts must absolutely not be painted. Be careful that you don't fill paint in the "tracks" in the gearhouse that the propeller hub moves in.

» Change the zinc anode before every season, or when about half the anode is gone. Always use a sealant on the screw holding the zincanode to ensure that it does not fall off. Please observe that in some waterconditions it can be necessary to install an extra zincanode to ensure that it lasts for the whole period between regular service lifts of the boat. Consult your dealer for information on how to do this.

» As a part of the seasonal service of your boat, and before every season, always check that:

- The propeller is securely fastened
- The bolts holding the electric motor to the motorbracket are fastened correctly.
- The area where the thruster is installed is clean and dry. If there are signs of water you must try to find the source and eliminate it.
- All electrical connections are clean and fastened firmly.
- Make sure that your batteries are in a good condition so that the thruster gets a good voltage. Old or bad batteries will give a reduced performance from the thruster.



Vedlikehold

» Det må alltid være olje i oljetanken. Etterfyll om nødvendig med EP90 girolje

» Bytt olje minimum annethvert år. Sjekk oljen i girhuset hver gang båten er ute av vannet

» Etterstram boltene som holder girhuset sammen med braketten ved første på-land servicen med oppgitt moment (s. 13).

» Hold propellen og girhuset fritt for algevekst ved å påføre bunn-stoff før hver sesong.

PS ! Sinkanoder, tetninger og propellaksel skal ikke påføres bunnstoff, pass på så det ikke kommer bunnstoff i gjengesporene til propellmutteren.

» Skift sinkanode før hver sesong, eller når ca. halvparten av sinkanoden har tæret bort. Bruk Locktite eller lignende på skruen til sinkanoden for at den ikke skal falle av. Ta i betraktning at under noen vannforhold er det nødvendig å montere en ekstra sink-anode for å være sikker på at de skal vare i hele perioden mellom vedlikehold. Ta kontakt med din forhandler for informasjon om hvordan å gjøre dette.

» Som en del av det periodiske vedlikeholdet av din båt, og før hver sesong må følgende ting sjekkes:

- Propellen sitter godt festet.
- Boltene som holder elektromotoren til braketten sitter.
- Skottet der baugpropellen er montert skal være rent, og tørt. Hvis det er vann i skottet må lekkasjen finnes og tettes.
- Alle elektriske tilkoblingspunkter er rene, og godt festet.
- Pass på at batteriene er i god stand så det kan gi høy spenning til trusteren. Redusert spenning vil gi redusert effekt på trusteren.

Before seeking assistance at the help desk of your Sidepower dealer/distributor please perform these tests and make notes of all measurements to ensure that they have as much information as possible to work on.

NB! All check points and solutions must be carried out after consulting the relevant information elsewhere in this manual to understand how the system is intended to work. If you are unable to understand what to check, you must consult a professional.

Check

Solution

» The electromotor runs, but there is no thrust.

If the flexible coupling between the motor and driveshaft is not fitted correct inside the boat.

Check the flexible coupling/shear pin and the motor installation to ensure correct connection of the flexible coupling before re-fitting the electromotor.

Are the propellers in the tunnel fastened correctly on the prop-shaft (key/drive pin present)

Re-fasten or replace the propeller and/or key/drive pin.

With the motor removed, turn the driveshaft from inside the boat to feel if the gears are engaging and turning the prop-shaft.

In case of a failure inside the gearhouse, we advice to get a replacement gear-house instead of attempting to repair the internal gear and bearing system.

» The thruster does not start at all or works only in one direction.

Refer to the PCJ Control Panel manual for detailed explanations of fault codes shown in panel display.

» The thruster has an unexpected low performance.

Check voltage at thruster when running.

If less than 10,5 V / 21V the thruster will not perform at specified effect.

Check that all the brush-springs sits correctly on the brushes in the electromotor.

If one or more brushes are loose/has no tension from the brush-spring, the performance will be low.

Check that the propeller, gearhouse and tunnel is free from growth/barnacles etc.

If there is growth in the tunnel, this will disturb/block the waterflow and especially barnacles on the propeller will greatly reduce performance.

Problemer og løsninger

Før De søker hjelp hos din forhandler kan du foreta noen tester, og notere ned resultatet for at forhandleren skal ha mest mulig informasjon til rådighet.

NB ! Alle sjekkpunktene på listen må sammenlignes med informasjon gitt tidligere i manualen for å forstå hvordan systemet skal fungere. Hvis du ikke forstår sjekklister eller de relevante opplysningene gitt i manualen så må De ta kontakt med profesjonell hjelp.

Kontroller

Løsning

» Elektromotoren går, men det er ingen skyvekraft.

Den fleksible koblingen mellom motoren og drivakselen kan være ha blitt brutt av.

Sett i ny fleksibel kobling og sjekk motorinstallasjonen.

Er propellen festet til propellakselen, og er drivpinne på plass.

Fest eller erstatt propellen og drivpinnen.

Med elektromotoren avmontert, kan drivakselen vriss for hånd for å sjekke om gir, og lager er i orden.

I tilfelle girhuset er skadet anbefaler vi skifte girhus, fremfor å prøve å reparere innvendige gir og lagre.

» Trusteren går bare i en retning eller ikke i det hele tatt.

Sjekk manualen for ditt PJC panel for beskrivelser av feilmeldinger vist i panelets display

» Thrusteren yter mindre enn ventet.

Mål spenningen på motoren under kjøring.

Er spenningen lavere en 10,5V / 21V vil thrusteren sunke i turtall og skyvekraften senkes.

Sjekk at alle børstefjærene ligger riktig an mot børstene.

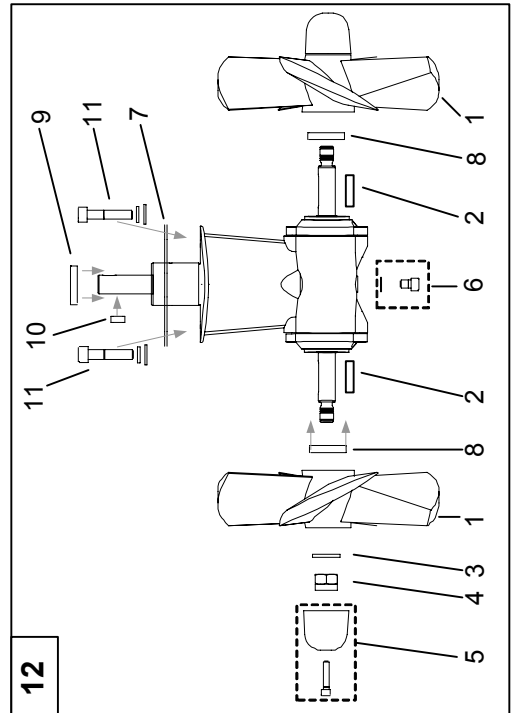
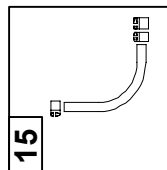
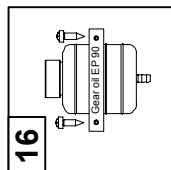
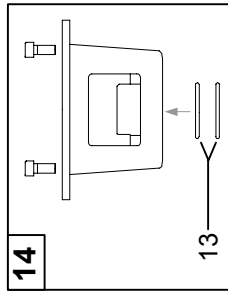
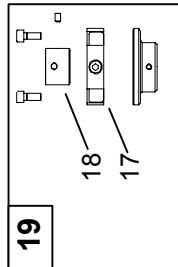
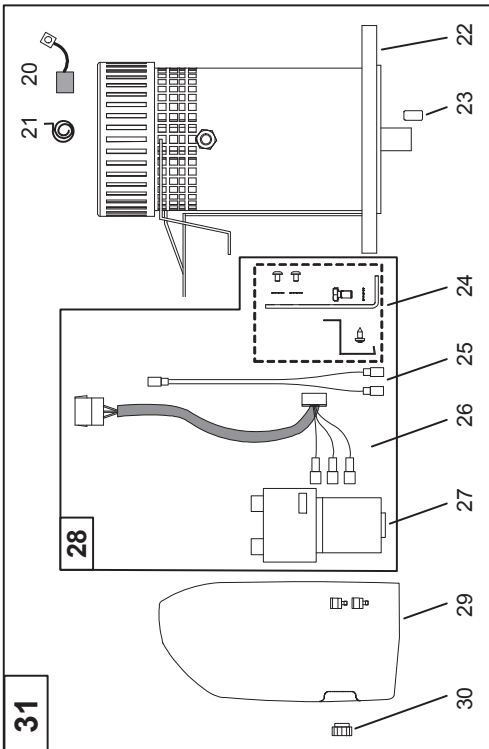
Thrusteren vil ha lav skyvekraft hvis en eller flere børster ikke får trykk fra fjærene.

Kontroller propell, girhus og tunnel, og fjern eventuell algevekst og lignende.

Algevekst i tunnelen vil redusere vannstrømmen, algevekst på propellen kan redusere ytelsen betydelig.

1. The equipment manufactured by Sleipner Motor AS (The "Warrantor") is warranted to be free from defects in workmanship and materials under normal use and service.
2. This Warranty is in effect for of two years from the date of purchase by the user. Proof of purchase must be included, to establish that it is inside the warranty period.
3. This Warranty is transferable and covers the product for the specified time period.
4. In case any part of the equipment proves to be defective, other than those parts excluded in paragraph 5 below, the owner should do the following:
 - (a) Prepare a detailed written statement of the nature and circumstances of the defect, to the best of the Owner's knowledge, including the date of purchase, the place of purchase, the name and address of the installer, and the Purchaser's name, address and telephone number;
 - (b) The Owner should return the defective part or unit along with the statement referenced in the preceding paragraph to the warrantor, Sleipner Motor AS or an authorized Service Centre, postage/shipping prepaid and at the expense of the Purchaser;
 - (c) If upon the Warrantor's or Authorized Service Centre's examination, the defect is determined to result from defective material or workmanship, the equipment will be repaired or replaced at the Warrantor's option without charge, and returned to the Purchaser at the Warrantor's expense;
 - (d) no refund of the purchase price will be granted to the Purchaser, unless the Warrantor is unable to remedy the defect after having a reasonable number of opportunities to do so. Prior to refund of the purchase price, Purchaser must submit a statement in writing from a professional boating equipment supplier that the installation instructions of the Installation and Operation Manual have been complied with and that the defect remains;
 - (e) warranty service shall be performed only by the Warrantor, or an authorized Service Centre, and any attempt to remedy the defect by anyone else shall render this warranty void.
5. There shall be no warranty for defects or damages caused by faulty installation or hook-up, abuse or misuse of the equipment including exposure to excessive heat, salt or fresh water spray, or water immersion except for equipment specifically designed as waterproof.
6. No other express warranty is hereby given and there are no warranties which extend beyond those described in section 4 above. This Warranty is expressly in lieu of any other expressed or implied warranties, including any implied warranty of merchantability, fitness for the ordinary purposes for which such goods are used, or fitness for a particular purpose, and any other obligations on the part of the Warrantor or its employees and representatives.
7. There shall be no responsibility or liability whatsoever on the part of the Warrantor or its employees and representatives for injury to any person or persons, or damage to property, loss of income or profit, or any other consequential or resulting damage or cost which may be claimed to have been incurred through the use or sale of the equipment, including any possible failure or malfunction of the equipment, or part thereof.
8. The Warrantor assumes no liability for incidental or consequential damages of any kind including damages arising from collision with other vessels or objects.
9. This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from country to country.

Original model Model period	SEP240/300TC	
	Part #	24V
Ref:		
31	Complete electric motor assembly	
30	Nut for solenoid cover	6 8810
29	Solenoid Cover	20 2025
28	Complete solenoid kit	
27	Solenoid	
26	Internal wiring loom (part 1)	
25	Internal wiring loom (part 2)	
24	Solenoid bracket kit	
23	Key for electric motor shaft	20 1440
22	Electric motor	N/A
21	Brush springs for motor (kit)	15 0170 24*
20	Brushes for motor (kit)	15 0180 24*
19	Complete flexible coupling	20 1450
18	Hub flexible coupling	20 1453
17	Rubber element	20 1452
16	Oil container with holder	20 0300
15	Oil hose with hose clamps	20 0400
14	Complete motor bracket	20 0500
13	O-ring seals in motor bracket	20 1340
12	Complete gearleg	20 0600
11	Gearleg bolt	20 1080
10	Drive shaft key	10 1440
9	Drive shaft seal	20 1351
8	Propeller shaft seal	20 1350
7	Gasket	20 1312
6	Oil drain screw with gasket	10 1220
5	Zink anode	20 1180
4	Locknut	10 1260
3	Propeller washer	20 1181
2	Propeller key	10 1241
1	Propeller	20 110 LH/RH



Service Centres

Argentina

Trimer SA
Buenos Aires
Tel: +54 11 4580 0444
Fax: +54 11 4580 0440
www.trimer.com.ar
trimer@trimer.com.ar

Australia

AMI Sales
Freemantle, WA
Tel: +61 89 331 0000
Fax: +61 89 314 2929
ami@amisales.com.au

Austria

G. Ascherl GmbH
Hard, Bregenz
Tel: +43 5574 899000
Fax: +43 5574 89900-10
www.ascherl.at
office@ascherl.at

Benelux

ASA Boot Electro
Watergang
Tel: +31 20 436 9100
Fax: +31 20 436 9109
www.asabootelectro.nl
info@asabootelectro.nl

Brazil

Electra Service Ltda.
Guaruja
Tel: +55 13 3354 3599
Fax: +55 13 3354 3471
www.electraservice.br.com
albertoni@electraservice.com.br

Bulgaria

Yachting BG
Burgas
tel: +359 56 919090
fax: +359 56 919091
www.yachting.bg
info@yachting.bg

Canada

Imtra Corporation
New Bedford, MA
Tel: +1 508 995 7000
Fax: +1 508 998 5359
www.imtra.com
side-power@imtra.com

China/Hong Kong

Storm Force Marine Ltd.
Wanchai, Hong Kong
Tel: +852 2866 0114
Fax: +852 2866 9260
www.stormforcemarine.com
sales@stormforcemarine.com

Croatia

Yacht Supplier
Icici
Tel: +385 51 704 500
Fax: +385 51 704 600
acyachting@gmail.com

Cyprus

Ocean Marine Equipment Ltd
Limassol
Tel: +357 253 69731
Fax: +357 253 52976
oceanm@spidernet.com.cy

Denmark

Gertsen & Olufsen AS
Hørsholm
Tel: +45 4576 3600
Fax: +45 4576 1772
www.gertsen-olufsen.dk
info@gertsen-olufsen.dk

Estonia/Latvia/Lithuania

Miltec Systems OÜ
Tallin
Tel: +372 5013997
Fax: +372 6442211
www.miltec.ee
tony@miltec.ee

Finland

Nautikulma OY
Turku
Tel: +358 2 2503 444
Fax: +358 2 2518 470
www.nautikulma.fi
nautikulma@nautikulma.fi

France

Kent Marine Equipment
Nantes
Tel: +33 240 921 584
Fax: +33 240 921 316
www.kent-marine.com
contact@kent-marine.com

Germany

Jabsco GmbH
Norderstedt
Tel: +49 40 535 373-0
Fax: +49 40 535 373-11

Greece

Amaltheia Marine
Athens
Tel: +30 210 2588 985
Fax: +30 210 2588 986
www.amaltheiamarine.com
amalmar@otenet.gr

Iceland

Maras EHF
Reykjavik
Tel: +354 555 6444
Fax: +354 565 7230
www.maras.is
gummi@maras.is

India

Indo Marine Engineering Co. Pvt. Ltd
Pune, Maharashtra
Tel: +91 20 2712 3003
Fax: +91 20 2712 2295
siddharth@indogroup-asia.com

Ireland

Sleipner Motor Ltd.
South Brent
Tel: +44 1364 649 400
Fax: +44 1364 649 399
andy@sleipner.co.uk

Israel

Atlantis Marine Ltd.
Tel Aviv
Tel: +972 3 522 7978
Fax: +972 3 523 5150
www.atlantis-marine.com
atlantis@inter.net.il

Italy

Saim S.P.A.
Assago-Milan
Tel: +39 02 488 531
Fax: +39 02 488 254 5
www.saim-group.com

Japan

Turtle Marine Inc.
Nagasaki
Tel: +81 95 840 7977
Fax: +81 95 840 7978
www.turtle-marine.com
info@turtle-marine.com

Malta

S & D Yachts Ltd.
Cali
Tel: +356 21 339 908
Fax: +356 21 332 259
www.sdyachts.com
info@sdyachts.com

New Zealand

Advance Trident Ltd.
Auckland
Tel: +64 9 845 5347
Fax: +64 9 415 5348
www.advancetrident.com
service@advancetrident.com

Norway

Sleipner Motor AS
Fredrikstad
Tel: +47 69 30 00 60
Fax: +47 69 30 00 70
www.side-power.com
sidepower@sleipner.no

Poland

Taurus Sea Power SP. Z.O.O
Gdansk
Tel: +48 58 344 30 50
Fax: +48 58 341 67 62

Portugal

Krautli Portugal Lda.
Lisboa
Tel: +351 21 953 56 00
Fax: +351 21 953 56 01
www.krautli.com
contact@krautli.pt

Russia

Standarte
Starbeyevo
Tel: +7 495 575 67 23
Fax: +7 495 575 39 77
www.standarte.ru
info@standarte.ru

South Africa

C-Dynamics
Cape Town
Tel: +27 21 555 3232
Fax: +27 21 555 3230
www.c-dynamics.co.za
info@c-dynamics.co.za

Spain

Imnasa Marine Products
Girona
Tel: +34 902 300214
Fax: +34 902 300215
www.imnasa.com
imnasa@imnasa.com

Sweden

Sleipner AB
Strömstad
Tel: +46 526 629 50
Fax: +46 526 152 95
www.sleipnerab.se

Switzerland

Marine Parts Technics AG
Volketswil
Tel: +41 1 997 40 90
Fax: +41 1 997 40 94
www.marineparts.ch
info@marineparts.ch

Singapore/Malaysia/ Indonesia/Vietnam/Phillippines

Island Marine Services Pte Ltd
Singapore
Tel: +65 6795 2250
Fax: +65 6795 2250
www.island-marine.com
karl@island-marine.com

Taiwan

Mercury Marine Supply
Kaohsiung
Tel: +886 7 3317 293
Fax: +886 7 3314 232

Turkey

Denpar Ltd.
Istanbul
Tel: +90 212 346 1332
Fax: +90 212 346 1329
seda@denpar.com

UK

Sleipner Motor Ltd.
South Brent
Tel: +44 1364 649 400
Fax: +44 1364 649 399
andy@sleipner.co.uk

United Arab Emirates

Teignbridge Propellers & Marine
Equipment Co. Ltd.
Dubai
Tel: +971 4 324 0084
Fax: +971 4 324 0153
teignpro@emirates.net.ae

USA

Imtra Corporation
New Bedford, MA
Tel: +1 508 995 7000
Fax: +1 508 998 5359
www.imtra.com
side-power@imtra.com

