



Hélice de orientación automática  
Automatic Feathering Propeller

Manual de Instrucciones  
Manual of Instructions

**TRES Y CUATRO PALAS CLASSIC DE 2ª GENERACIÓN**  
**THREE AND FOUR BLADES CLASSIC GENERATION 2**

## 1) INTRODUCCIÓN - INTRODUCTION:

Gracias por haber elegido una hélice de palas orientables MAX PROP® CLASSIC GENERACIÓN 2. Este libro de instrucciones servirá para responder a todas sus preguntas acerca del montaje y uso de su hélice. Le agradecemos que lo lea atentamente y que haga una verificación del correcto funcionamiento de la hélice antes de montarla sobre su embarcación.

*Thank you for having chosen a MAX PROP® automatic feathering propeller for your vessel. This instruction booklet is designed to answer all your questions on assembly and use of the Max-Prop. Please read it carefully and verify the correct working of the propeller before installing it on your boat.*

## 2) REGULACIÓN DEL PASO - PITCH ADJUSTMENT:

El paso de la MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 depende del diámetro de la hélice y del ángulo de inclinación de las palas. En la tabla siguiente Fig 1 estan especificados para algunos diámetros, el paso en milímetros correspondiente a los diversos ángulos de las palas.

*The pitch on a MAX PROP® changes according to the diameter and the blades rotation angle  $\alpha$ . Fig. 1 shows the pitches in millimeters corresponding to the degree of blades angle for a given propeller diameter.*

		Diámetro de la hélice (milímetros) – Propeller Diameter (millimeters)										
		300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800
$\alpha$ Ángulo de inclinación de las palas (grados) – Blades	10°	100	115	130	150	170	185	200	215	230	250	265
	12°	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320
	14°	140	165	190	210	235	260	280	305	330	350	375
	16°	160	190	215	245	270	300	325	350	380	405	430
	18°	180	215	245	275	305	335	365	400	430	460	490
	20°	205	240	275	310	345	375	410	445	480	515	550
	22°	230	265	305	340	380	420	455	495	535	570	610
	24°	250	295	335	375	420	460	505	454	585	630	670
	26°	275	320	370	415	460	505	550	590	645	690	735
	28°	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800
	30°	325	380	435	490	545	600	655	705	760	815	870

Fig. 1

El diámetro y el paso deben ser calculados como si la MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 fuera una hélice fija normal. La MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 ofrece de más, respecto a las

Hélices tradicionales la ventaja de permitir una optimización del paso si el resultado no es completamente satisfactorio con un hipotético paso inicial.

Si el motor alcanza con dificultad el número de revoluciones (RPM máximas) cabe disminuir el ángulo de inclinación de las palas. Si al contrario supera el número de RPM máximas debe aumentar el ángulo de inclinación de las palas.

Variando el ángulo en un grado, la velocidad de la embarcación varía alrededor de un 7%, igualmente el número de vueltas del motor.

La MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 ofrece además otra posibilidad de modificar el sentido de rotación si resultase necesario por el cambio de motor, o si se produjese algún error a la hora de hacer el pedido de una nueva hélice. (Si tiene alguna duda, para saber el sentido de rotación de su eje debe engranar la marcha adelante y mirar el sentido que gira el eje de popa a proa. Si gira en sentido horario es Dextrógiro –derecha- y si lo hace en sentido antihorario levógiro – izquierda.)

El paso y el sentido de rotación de la hélice MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 se pueden cambiar procediendo de la siguiente manera (ver fig.2) :

**IMPORTANTE: todas las operaciones deben ser efectuadas manteniendo las palas en posición de bandera.**

- Quitar los tornillos que sujetan el ánodo y retirar el ánodo,
- Quitar los tornillos que bloquean la tuerca del eje y que evitan que se afoje. A continuación aflojar la tuerca de sujeción de la hélice con el eje (fíjese que en la parte final del núcleo hay una arandela de seguridad tipo pasador que debe ser retirada).
- Desmontar la parte en la que viene fijada el ánodo de zinc (anillo porta-zinc),
- Una vez desmontado el anillo porta zinc tirar de él hacia popa de manera que salga dos o tres centímetros todo el cuerpo de la hélice haciéndolo deslizarse sobre el núcleo. Fíjese que sobre el cuerpo de la hélice más a proa hay estampados dos filas de números. Una fila corresponde al sentido de rotación levógiro (LEFT) y la otra al sentido Dextrógiro (RIGHT). (ver fig. 2 donde el ángulo seccionado es de 18° para una rotación dextrógira y de 22° para una rotación levógira)
- Sobre la parte final de la hélice, hacia proa hay marcado un punto de referencia. Una vez establecido el sentido de rotación y el paso tendrá que devolver el núcleo desmontado anteriormente a su posición inicial, prestando especial atención a que la marca situada en el ángulo y el sentido de rotación no se muevan.
- Montar el anillo porta zinc posicionando la marca estampada sobre la marca correspondiente al sentido y ángulo de las palas.
- Insertar la anilla pasador en su lugar.
- Fijar la tuerca y asegurarla con los tornillos suministrados para ese fin.
- Colocar el ánodo de zinc con sus tres tornillos.

*Diameter and pitch must be calculated as if MAX PROP® CLASSIC GENERATION 2 were a normal fixed propeller. MAX PROP® CLASSIC GENERATION 2 then offers the great advantage of pitch adjustability in order to better optimize the performance of the propeller. If the engine does not reach the desired RPM, reduce the blade angle  $\alpha$  ; on the contrary, if the engine exceeds the desired RPM, increase the blade angle  $\alpha$ .*

*The MAX PROP CLASSIC GENERATION 2 allows an angle variation of 1 degree increment, that corresponds to a variation at the RPM of about 7 % at the same boat speed, and vice versa a variation of boat speed of about 7 %, at the same RPM. It's possible to change either the pitch to optimize the engine performance, or the rotation ( for ex. if you change the engine, or if there were a mistake when ordering the prop) . If you have doubts about engine rotation: shaft rotation is determined from the stern of the boat looking forward. With the engine in forward position a clockwise rotation of the propeller means it is right hand "R", and a counterclockwise rotation is a left hand "L".*

*Pitch and rotation of the MAX PROP CLASSIC GENERATION 2 can be changed as follows, referring to fig.2:*

- **Set the blades in feathering position**

- *Unscrew the locking-zinc screws, and remove the zinc*
- *Unscrew the locking-nut screws and remove the nut ( note that on the stern edge of the hub there is a security ring “seeger” that must be released)*
- *Take the zinc-bearing ring off*
- *Once taken the zinc-bearing ring off, pull 2-3 cm. aft the whole propeller body making it slip off the hub. You will see that on the propeller body, bow side, there are two lines of numbers: one line corresponding to left rotation (LEFT), the other line to right rotation (RIGHT). See fig.2 where the selected angle is 18° R rotation, and 22° L rotation.*
- *On the end part of the hub towards the bow there is a reference mark. Once you have decided rotation and angle desired, you just have to set back the propeller body again towards the prow , paying attention to let the reference mark on the hub coincide with the a angle chosen and with the correct sense of rotation.*
- *Fit the zinc-bearing ring in again, setting its reference mark in correspondence to the angle and rotation chosen.*
- *Place the “seeger” ring in its seat*
- *Tighten the nut and secure it with the locking-nut screws*
- *Place the zinc again, and secure it with the 3 proper screws*

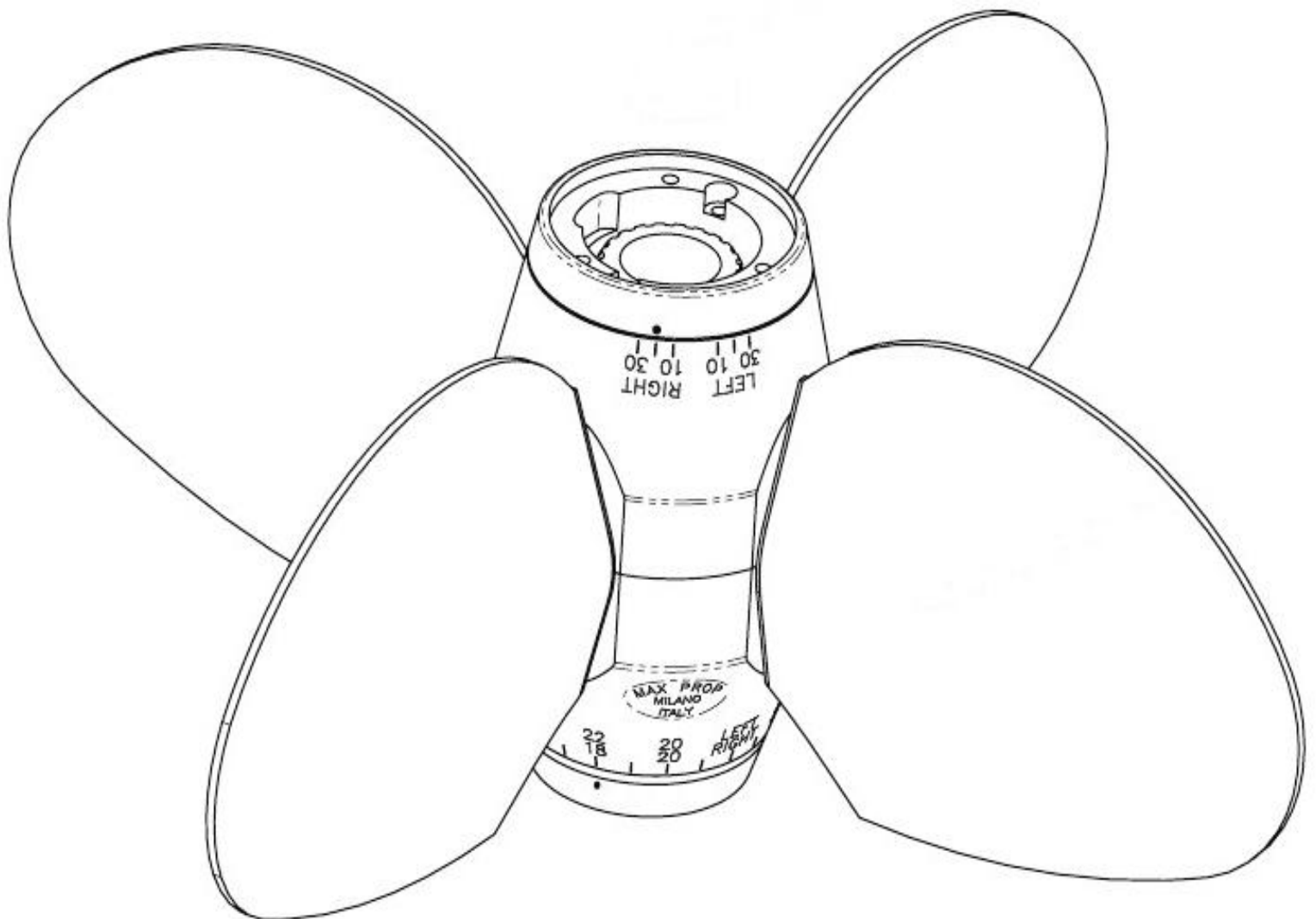


Fig. 2

### 3) MONTAJE - ASSEMBLY:

La hélice se sirve ya montada como dextrógira o levógira según la información recibida en el momento de hacer el pedido e igualmente con un paso pre-calculado. De esta forma puede ser montada directamente sobre el eje. Tenga en cuenta que las partes que componen la MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 NO son intercambiables. En el caso de que disponga de dos o más hélices deberá prestar atención a no mezclar las piezas desmontadas. Efectuar las distintas operaciones haciendo referencia a la Fig.3

*The propeller is supplied already assembled for right or left rotation, according to the information received at order and with the pitch required, and so can be fitted on the shaft. MAX PROP parts are NOT interchangeable. Make sure, if you receive more than one propeller, that you do not interchange parts. Please use Fig. 3.*

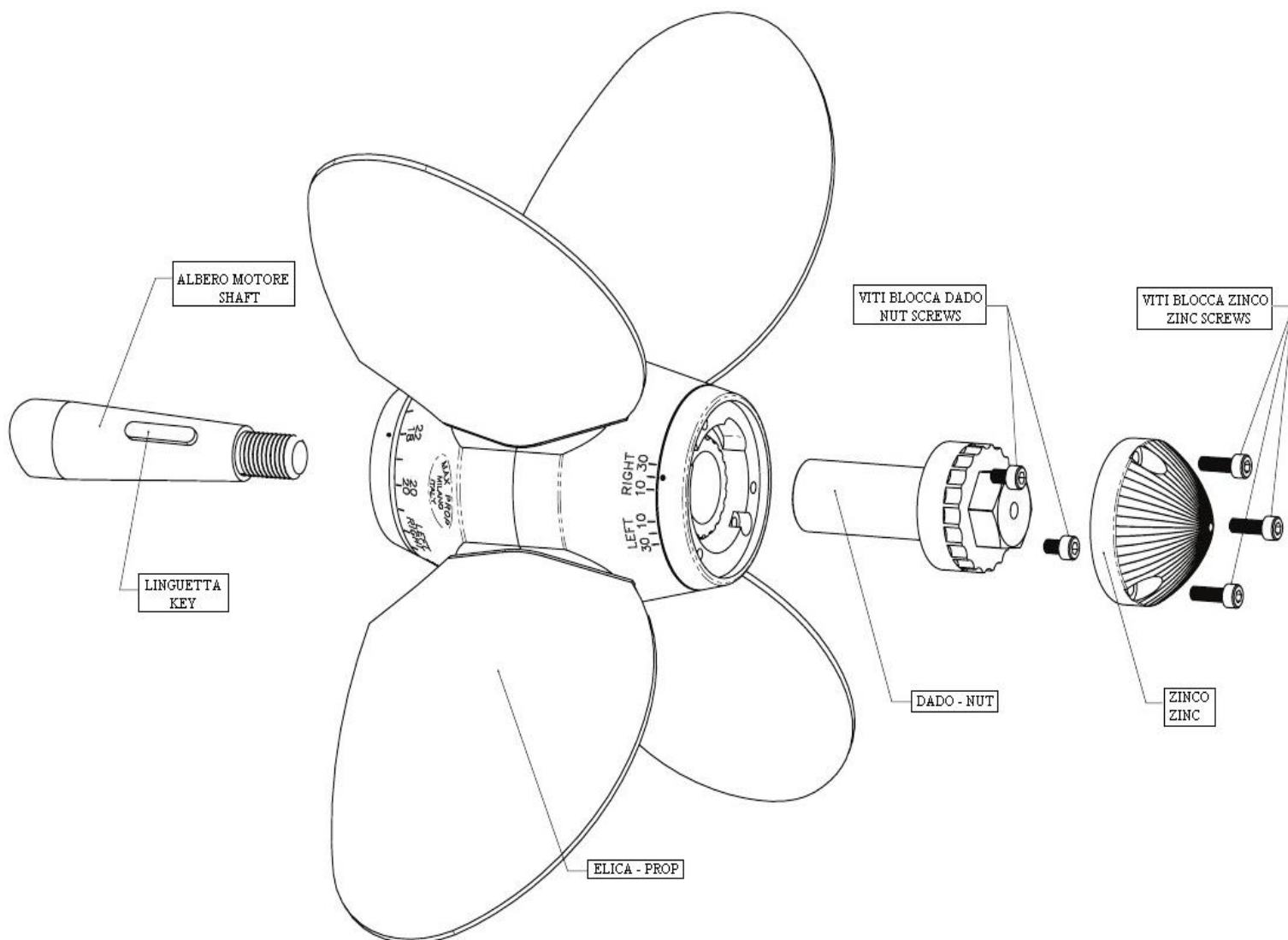


Fig. 3

A) Introduzca la hélice ya montada sobre el eje del motor como si fuese una hélice fija. Verifique que la chaveta es de la medida adecuada. Puede haber un pequeño espacio libre en la parte superior de la chaveta pero nunca en los laterales.

*Fit the MAX PROP® which comes already assembled to the propeller shaft, like a fixed propeller, and be sure that the key has proper dimension: a good key has almost no clearance side to side but a very*

*small clearance on its upper surface. This clearance is to avoid the propeller to be pushed out of center by a key which is too tall.*

B) Apriete la tuerca para posteriormente bloquearla con los dos tornillos suministrados a ese fin  
*Tighten the nut and secure it in place using the two allen head screws.*

C) Rellene la hélice con la grasa marina suministrada usando el engrasador. Eventualmente la hélice puede suministrarse llena de grasa. La hélice MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 funciona de modo correcto cuando está totalmente llena de grasa. Compruebe que la grasa sale por las juntas de las piezas centrales del núcleo, así estaremos completamente seguros que toda la superficies con fricción están perfectamente lubricadas. La grasa debe ser fluida para garantizar el buen funcionamiento es necesario proceder al reengrasado después de un año bajo el agua.

*Fill the prop with marine grease (supplied) using the grease fitting (supplied) inserted into the grease holes marked "GREASE". The MAX PROP®CLASSIC GENERATION 2 propeller works properly only if the central body is completely filled with the correct grease. Verify that the grease is oozing from the rotating joints between the central part and the hub, so that all of the moving surfaces are perfectly oiled. The grease used must be a type of grease approved by MAX PROP® so it will remain fluid after years of use and will not get too stiff in cold water*

D) Oriente las palas en la posición de bandera (debe estar perfectamente alineadas las palas con el eje. Preste atención que el perfil correcto que muestre sea el que aparece en la Fig 4.

*Move the blades into the feathered position, making sure that the rounded trailing edges of the blades are aft as shown in Fig. 4*

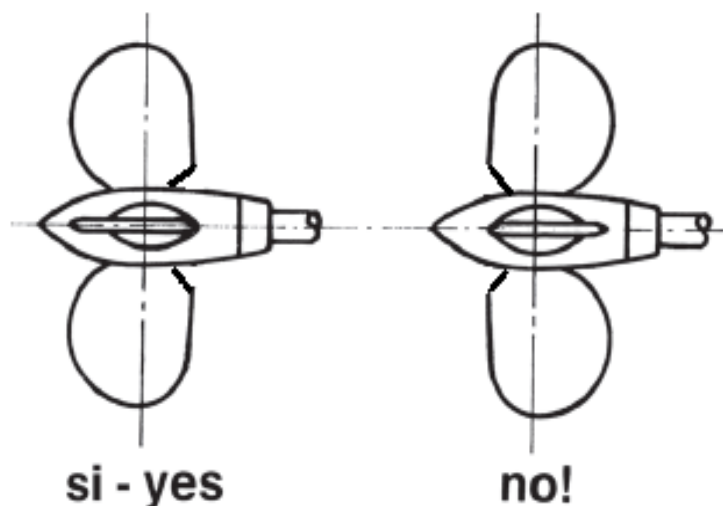


Fig.4

E) Antes de proceder a la botadura del barco cabe comprobar lo siguiente:

- Bloquear el eje con una marcha.
- Verificar que las palas de la hélice giran libremente de la posición de marcha avante a marcha atrás con un mínimo esfuerzo de la mano. Compruebe también que el sentido de rotación y el ángulo de las palas es el adecuado.
- En posición de bandera las palas deben estar perfectamente alineadas y orientadas como en la Fig. 4
- Asegúrese que la hélice esta llena de Grasa Marina fluida
- Asegúrese de la protección de la hélice contra la corrosión por corriente galvánica con el ánodo de zinc correspondiente. Igualmente instale un ánodo sobre el eje.

*Before launching the boat, it is absolutely necessary to operate as follows:*

- *hold the propeller shaft.*
- *Check that the blades of the propeller rotate freely from the forward to the reverse position just by a light effort*
- *In the feathered position the blades must be perfectly lined up and set like Fig. 4*
- *Check that the propeller body is full of fluid marine grease*
- *Make sure that the propeller is protected from galvanic corrosion by using the usual zinc anodes on the propeller and the shaft.*

#### 4) USO DE LA HÉLICE - PROPELLER USE:

La hélice MAX PROP® CLASSIC GENERAZIONE 2 funciona de modo completamente automático. Toma el paso cuando se hace rotar el eje marcha avante e igualmente marcha atrás (es totalmente desaconsejable cambiar el sentido de giro del motor de marcha acante a marcha atrás de forma brusca o a muchas revoluciones por minuto). La hélice se pone en posición de bandera partiendo de la posición de **marcha avante, con el eje bloqueado**. Para situar las palas en modo Bandera operar de la siguiente forma:

- Ponga el barco a una velocidad de dos o tres nudos marcha avante.
- Apague el motor con la marcha avante engranada.

Si su hélice ha sido engrasada de forma adecuada se orientará en una fracción de segundo tan pronto como el eje deje de girar libremente **NO** detenga el motor marcha atrás, en ese caso las palas estarán en la posición de marcha atrás y no se orientarán en bandera. De manera eventual podrá usar esa posición para usar un alternador engranado al eje. Las transmisiones de los motores modernos pueden ser mecánicas o hidráulicas. Con una transmisión mecánica la mejor manera de bloquear el eje es engranar la marcha atrás. (ATENCIÓN: solo cuando el motor esa completamente parado). Con una transmisión hidráulica debe parar el motor cuando el barco va a tres nudos marcha avante. La presión remanente en el circuito hidráulico hará efecto sobre el eje durante unos segundos, suficientes para que una *MAX PROP* se oriente. En algunos casos las transmisiones hidráulicas requieren la instalación de algún sistema para frenar el eje.

*The MAX PROP®CLASSIC GENERATION 2 works automatically. By putting the engine in gear the blades will engage in either forward or reverse (WARNING : do not change from forward to reverse and viceversa when the engine is running at high RPM ) and feathers from **forward** position when you turn off the engine and **block** the shaft. The best way to feather the propeller is:*

- *Power at 2 to 3 knots in forward.*
- *Kill the engine while still engaged in forward.*

*If your propeller has been greased properly it will feather in a fraction of a second as soon as you stop the shaft from freewheeling. **DO NOT** kill the engine while in reverse. In this case the blades will be in the reverse position and will not feather. You can actually use this feature to drive a shaft alternator.*

*Modern engine transmission are either mechanical or hydraulic. With a mechanical transmission, the*

[www.max-prop.info](http://www.max-prop.info)

*best way to stop the shaft freewheeling is to engage the transmission in reverse ( WARNING : engage the reverse only after the engine has stopped completely). With a hydraulic transmission you must shut off the engine while still engaged in forward. The remaining hydraulic pressure will in effect lock the shaft for a few moments, enough for the MAX PROP® to feather.*

## **5) MUY IMPORTANTE - WARNING:**

Siga con atención las instrucciones de montaje para evitar daños en los mecanismos o partes de la hélice:

- Antes de invertir el sentido de la marcha del motor, asegúrese de que las revoluciones disminuyan y después engrane la marcha.
- Verifique que el núcleo de la hélice está lleno de grasa muy fluida. La falta de grasa lubricante puede provocar que se calienten las partes en rozamiento, giros irregulares y otros síntomas que pueden dañar las dentaduras de los piñones y engranajes que hay en el cuerpo central de la hélice.
- Proteja la hélice contra la corrosión galvánica instalando una “masa” en el motor. Sustituya el ánodo anualmente aunque esté en buen estado. Instale un ánodo en el eje si es posible y no olvide comprobar que existe buena conectividad entre la hélice, el eje y el ánodo. Utilice una lija fina para limpiar impurezas en caso que vea que pueda existir la menor duda acerca de la conectividad entre los tres elementos.

*It is important to follow the instruction below carefully so as to avoid a shock to the gears on the blades and cone gear, that could be damaging the teeth.*

- *When going from forward to reverse and the opposite, it is necessary to idle down and shift at low RPM's between gears*
- *The propeller must always be completely filled with a recommended grease.*
- *Make sure that you always keep the zinc anodes in good condition. They must be replaced at least once a year, even if they still look ok. The propeller must be protected by a lot of zinc, so also use a zinc on the shaft when possible. When replacing it make sure that you clean the contact point between the zinc and the propeller shaft in order to have a good electrical contact.*

## **6) DESMONTAR LA HÉLICE - PROPELLER REMOVAL:**

Después de desmontar el ánodo y quitar los tornillos de seguridad de la tuerca de sujeción se debe extraer la hélice utilizando un extractor suministrado por la MAX PROP®, fig.5, o de forma alternativa un equivalente al cilindro metálico con la rosca y diámetro ajustado al interior de la hélice desde popa a proa. El final de dicho cilindro se sitúa por detrás del eje haciendo que al apretar vaya soltándose la hélice. Para facilitar esta operación es conveniente golpear el núcleo de la hélice levemente unas cuantas veces con un martillo plástico. Algunas hélices pueden no tener la rosca en el interior para el extractor. Para desmontar estas hélices necesitará el anillo que aparece en la figura 6. Se hace firme mediante tornillos sobre el lugar en el que se sitúa el ánodo y los tornillos de fijación de la tuerca central. Una vez instalado se aprieta hasta que llegue al eje y se extrae después de algunos golpes con maza de plástico.

*In order to remove the propeller you must first remove the zinc and unscrew the nut , then pull off the prop using MAX PROP® extractor, or a similar tool with external threading, as per fig 5. You must screw it inside the hub from stern. The edge of this cylinder will press the edge of the motor shaft, making the prop slip off. To make this operation easier, it's better to hit gently the prop with a plastic hammer, after screwing the extractor of fig.5 inside. Some propellers may have a hub that is not threaded inside. In order to remove these propellers, you must first remove the zinc and the nut set screws than place the special ring with holes of fig.6 on the zinc-bear ring, and lock it by screws. Unscrew the nut that will push the ring of fig.6. Then with a plastic hammer hit gently the prop so to release it from the shaft.*



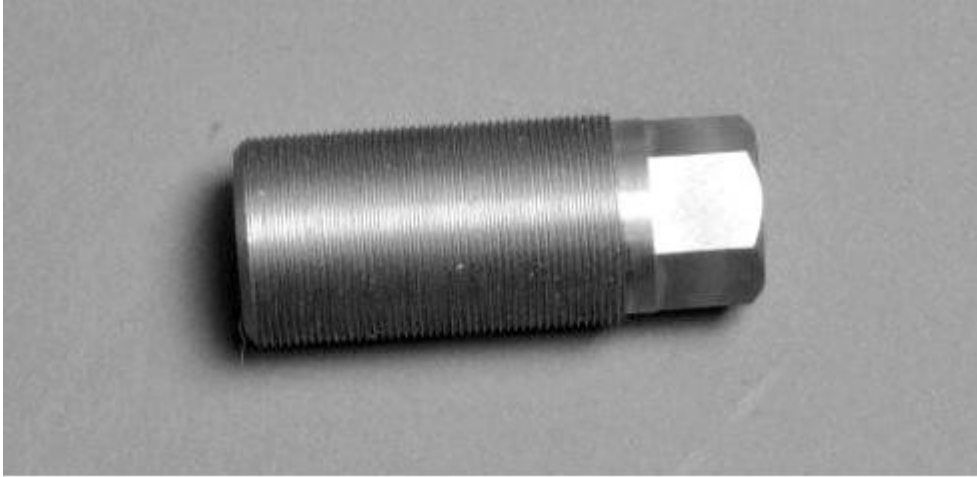


Fig. 5



Fig.6

7) **INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE Y/O ELABORACIÓN DE LA TUERCA DE FIJACIÓN DE LA HÉLICE Fig. 7. - INSTRUCTIONS FOR THE PROPER WORKING OF THE BLOCKING NUT OF THE PROPELLER Fig. 7.**

a) Cuando la tuerca está apretada sobre el eje del motor, debe apoyarse sobre las tres superficies S1, S2, S3. Por tanto cuando se instala o elabora la tuerca cabe prestar atención a que la longitud L1 y L2 y que la longitud la L3 sea mayor que el fileteado del eje. Para verificar la correcta ejecución del trabajo será suficiente con darle un tinte (azul de Prusia) a la hélice y al eje en las tres partes y apretarla para posteriormente desmontar y comprobar que los puntos de apoyo son los correctos.

*When it's locked on the motor shaft, the nut must contact the 3 surfaces S1,S2,S3. Therefore, when you work the nut you must be sure that length L1 and L2 coincide precisely with the corresponding lengths of prop hub, and that length L3 is greater than the length of the threaded edge of motor shaft. To check that the work is done properly, you just have to spread a very thin coat of Prussian blue on the 3 surfaces S1,S2,S3. Insert then the nut in its seat in the hub and let the nut rotate softly in relation to the hub, with a light pressure. When this is done, the 3 surfaces of the hub must be painted in blue.*

b) Cuando se monta la hélice sobre el eje cabe verificar que el final del eje no toque el final de la tuerca de esta forma evitaremos que el giro de las palas sea duro. En el caso que el movimiento de rotación de las palas sea duro será necesario rebajar la superficie S1 con una lima plana o un ligero esmerilado.

*When fitting the prop on the motor shaft, it's necessary to check that the threaded part of the motor shaft doesn't touch the threaded end of the nut. Also, when the nut is tight, the blades rotation on their axis does not get hard. In case the blades rotation movement becomes hard, you have to remove from surface S1 a very small amount of material. This operation can be done simply by using a flat smooth file.*

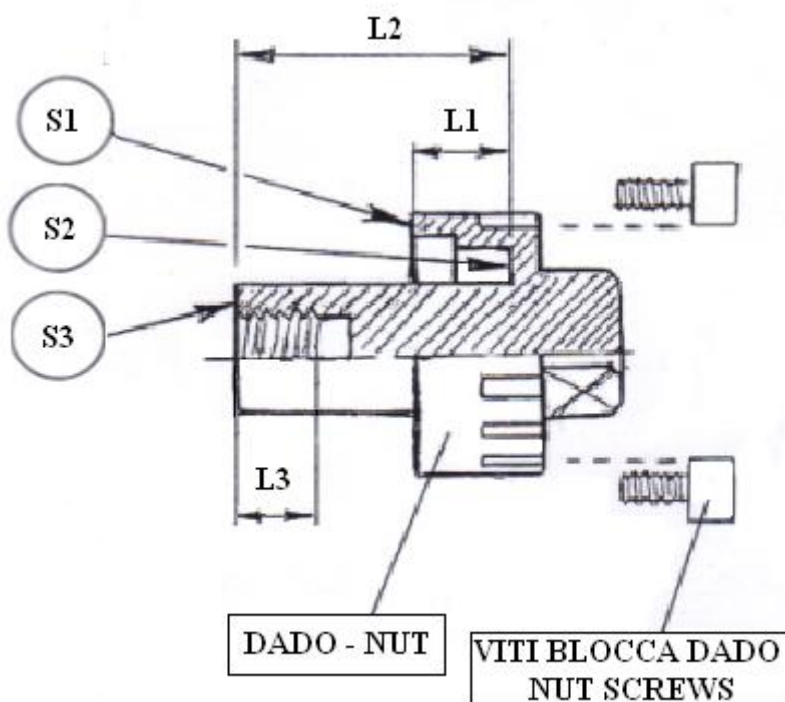


Fig. 7

8) **TUERCA ESPECIAL ( FIG. 8 ) SOLO PARA LAS HÉLICES CON DISPOSITIVO ANTISHOCK - SPECIAL NUT (FIG.8) ONLY FOR MAX PROP WITH ANTI-SHOCK DEVICE**

A diferencia de la tuerca estándar, este tipo de tuerca, cuando esta roscada sobre el eje debe apoyar únicamente sobre las superficies S1 e S2, y se bloquea por medio de 4 elementos dos pasadores con tuerca, un tornillo central y un pasador. Cuando se monta la hélice cabe efectuar las demás revisiones descritas en la figura 7.

*Unlike the standard nut, this kind of nut, when it's locked on the motor shaft, must lean **ONLY** to surfaces S1 and S2 and is secured by 4 devices: 2 threaded pins, and a central screw with a dowel. When you mount the propeller on the motor shaft the same nut checking is necessary as previously described for fig. 7*

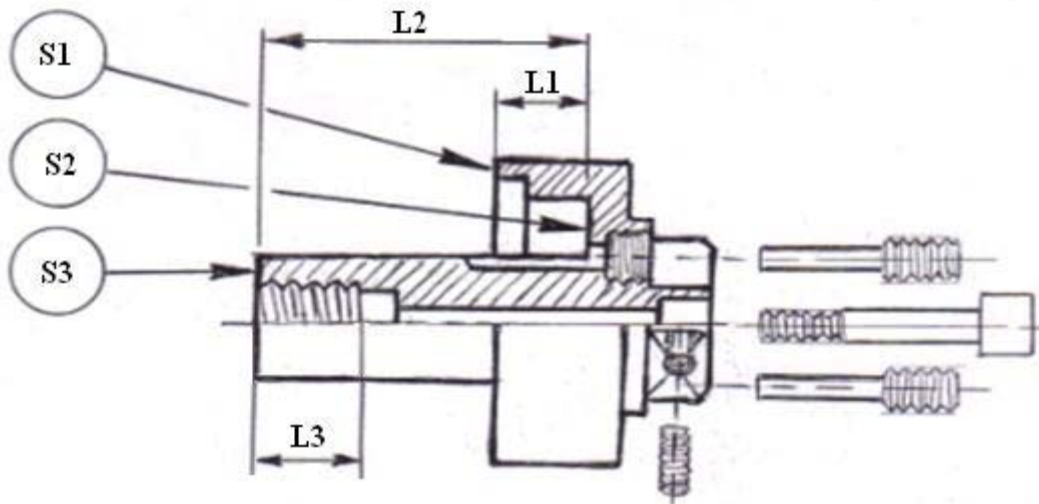


Fig. 8

## CONDICIONES GENERALES DE LA VENTA DE HÉLICES MAX PROP

- 1) Max Prop produce sus hélices a medida, expresamente, según los datos facilitados por el cliente.
- 2) Max Prop garantiza que cada hélice que sale de fábrica ha sido rigurosamente testeada y está en perfecto estado de funcionamiento.
- 3) Max Prop se compromete en reparar y sustituir de manera gratuita las piezas originales de la hélice que resulten dañadas por algún defecto de fabricación o de materiales. No se contempla bajo ningún concepto un reembolso total o parcial del importe de la hélice por ningún motivo. La garantía de Max Prop se limita por tanto, y exclusivamente, a la reparación o sustitución gratuita de la hélice defectuosa, en ningún caso se hace responsable del pago de otros daños o gastos, sea cual sea su naturaleza.
- 4) Las eventuales reparaciones en garantía se efectúan exclusivamente en la sede central de Max Prop en Italia Milán - Via Galliari 1. El cliente hará llegar por sus propios medios, la hélice defectuosa.
- 5) La mencionada garantía es válida durante 12 meses a partir de la fecha de entrega de la hélice.
- 6) El comprador acepta que el precio de la hélice se ha establecido mediante las presentes condiciones generales de venta. El comprador acepta las presentes condiciones y renuncia a cualquier tipo de reivindicación como las detalladas en el punto 3.
- 7) Para cualquier controversia, el foro competente se establece en Milán (Italia).
- 8) Las presentes condiciones generales de venta son parte integral de cada contrato de venta con Max Prop Srl.

## GENERAL SALE CONDITIONS

- 1) *Max Prop Srl produces her own propellers to measures, expressly as the customer requires*
- 2) *Max Prop grants that every propeller produced is tested and leaves the workshop in perfect functioning conditions.*
- 3) *Max Prop Srl. is willing to repair and replace free of charge, the original pieces of the propeller which may result damaged due to construction defects or due to material defects. Max Prop will not pay, for any reasons any refund whatsoever , not even partial. The warranty granted by MAX PROP Srl. is therefore limited exclusively to the repair or replacement of any possible defective propeller and does not include any damage compensation refund, or claim of any kind.*
- 4) *The reparations in warranty that might be needed will be carried on exclusively by MAX PROP at its own workshop in Italy - Milan – Via Bernardino Galliari, 1. The customer will, at his own charge and care, send the defective pieces to MAX PROP's workshop.*
- 5) *This warranty is valid 12 months starting from the date of propeller delivery.*
- 6) *The customer confirms that the purchase price of the propeller has been established considering his acceptance of the present general conditions of sale. With this acceptance the customer excludes, any type of claim as advised in point n° 3.*
- 7) *Any possible controversy will fall within the jurisdiction of the Milan Courts-Italy*
- 8) *These conditions of sale are integral part of any purchase contract agreed with MAX PROP Srl.*



Producida por / Manufactured by :



**MAX PROP PATENTED PROPELLERS**

MAX PROP SRL – Via Bernardino Galliani, 1 – 20156 MILANO  
Tel. +39.02.33.40.43.25 - Fax +39.02.47.92.13.06 – [www.maxprop.it](http://www.maxprop.it)

Distribuido por Mar de Sirius SL Avda Barón de Carcer, 28-2  
46001 Valencia Tel 670884900 Fax 963156201 [www.max-prop.info](http://www.max-prop.info)