



Axeltätning

Det finns ett flertal olika lösningar och produkter för tätning och lagring av propelleraxeln. Här är en beprövad och väl fungerande variant.

Text och bilder: Göran Forsström K25 S225 May Be II www.allegro27.nu

Vatten i kölsvinet är vanligt förekommande i våra långkölade båtar med sina nedbyggda skrov. Här finns ett antal möjliga orsaker, ofta är det en kombination av dessa, som ger upphov till vattnet. Slagvattnet medför ett antal problem, som: fuktupptagning i skrovet, högre luftfuktighet i motorrummet och därav följande rostangrepp, och det kanske mest märkbara "båtlukt" i båten, alltså är detta något man vill försöka åtgärda. Den vanligaste läckagepunkten är axeltätningen kring propelleraxeln. Den äldsta, i modern tid, använda tekniken är fettsmord packbox med en fettkopp oftast placerad direkt på axeltätningen.

Här krävs att man med jämna intervaller trycker ut nytt fett i tätningen, vilket oftast är besvärligt att göra beroende på svårigheten att komma åt tätningen.

På 27 an, som är min referens när jag skriver något båttekniskt, förutsätter det att sittbrunnsturken tas bort.

Detta medförde, i mitt fall, att åtdragning skedde väldigt sporadiskt och vattenläckage i mindre omfattning var normaltillståndet. I samband med att vi skulle segla till Medelhavet beslöt vi att byta motor i båten. Detta krävde en ny och längre propelleraxel.

En naturlig följd blev då att åtgärda den läckande axeltätningen. Jag gjorde ingen större utforskning av vad marknaden hade att erbjuda utan tog den bekväma vägen och



Oljesmord axeltätning

valde den axeltätning, som dåvarande Yanmar importören AB Motorkraft hade i sitt sortiment och rekommenderade.

Detta var en oljesmord axeltätning med simmerringar, som primär tätning med olja för smörjning av tåtringarna.

Konstruktionen består av ett mässinghus med en flexibel gummislanganslutning mot propellerhylsan och i andra änden, mot motorn, två styck simmringar med

ca 5 cm mellanrum och i detta utrymme fylls olja, som ombesörjer smörjningen av simmringarna och axeln.

Oljepåfyllningen sker via en tunn plastslang vilken man lämpligen monterar fast på skottet i motorrummet. Därefter fyller man på växelhusolja så att nivån blir en bit upp i slangen och därmed lätt att visuellt kontrollera.

Oljeförbrukningen är dock minimal om systemet är tätt.

Fortfarande efter mer än 2000 gångtimmar utan byte av simmerringar känner jag mig nöjd med denna lagring.

Jag är så nöjd att jag även har monterat samma typ av axeltätning på vår Albin 25, med vilken vi kört Stockholm – Paris tur och retur utan täthetsproblem.

Denna axeltätning inköptes 2001 hos Sjöbergs Marin, i Länna, för en rimlig peng.

Sjöbergs Marin säljer fortfarande denna axeltätning, artnr 100-24 till ett pris av 930 kr inkl. moms.

Fler leverantörer kan hittas via sökning på Internet.

I mitt fall fick jag dock ej ett torrt kölsvin i Allegron utan det visade sig, som jag skrev i inledningen, att vatten kan tränga in på flera ställen.

Den propellerhylsa jag hade monterat ursprungligen var av Volvo Pentas standardmodell med ett mässinghus innehållande vattensmört lager och sedan en propellerhylsa av mässing gångad i axellagret. Lagerdelen hade jag plastat fast i skrovet. Då Volvo Penta och Yanmar hade olika rotationsriktning för sina propellrar så innebar det att hylsan ej längre drogs åt

automatiskt av propelleraxelns rotation.

Detta medförde potentiell läckage-risk i gångskarven och sedan mellan plast och mässingen i axellagret. Har därför senare skurit loss mässinghuset och plastat in en propellerhylsa av glasfiber och därmed fått bort onödiga skarvar och läckage mellan icke samverkande material, mässing och glasfiber-arterad plast.

Till slut har vår båt fått en tät genomföring för propelleraxeln.



Gamla lagerhylsan är utskuren och ny skrovsida plastas



Nya lagerhylsan fastplastad. Har spacklat ut en tunnare avslutning av skrovet i propelleruttaget