

Abdichten von Decksöffnungen

Immer wieder hat man das Problem: Wie komme ich nachträglich an die Mechanik im Modell. Das ist erfahrungsgemäß leichter gesagt als getan. Und bei meiner Schebecke war doch einiges an Seilzug im Innern versteckt. Und es waren recht große Öffnungen und während des Segelns immer wieder mit Wasser überspült. Im Nachhinein kann ich versichern: Mit einem Wenig an Aufwand hatte mein Modell (fast) nie Wasser im Schiff mit der nachfolgend beschriebenen Methode.

Dazu gibt es einmal die Möglichkeit, einfach den Rumpf in zwei Hälften zu bauen. Dann besteht die Trennfuge in der Höhe des Wasserpasses und verlangt eine hohe Paßgenauigkeit.

Hier sind zwei Lösungen dazu. Links von Bernd B. und rechts von Klaus P.



U-Bootfahrer machen mit viel Schrauben dicht nebeneinander, mit z.B. einer starken Plexiglasscheibe das Deck zu und lassen den Aufbau dann oben frei durchflutet drauf. Dabei funktioniert ein Moosgummi zwischen Scheibe und Deck als Dichtung. Dies setzt aber eine ebene Konstruktion und hohe Steifigkeit voraus. Dies Trennung im Wasser gefiel mit einfach nicht und die vielen Schrauben an Deck ging nicht. Schon gar nicht mit Decksprung und vielen Aufbauten. Mit Manfred B. zusammen, der zu der Zeit das gleich Problem hatte, haben wir uns andere Lösung ausgedacht.

Es gilt das grundsätzliche Problem genügend Druck zum Abdichten aufzubringen, wobei das Dichtungsmittel maßgebend ist.

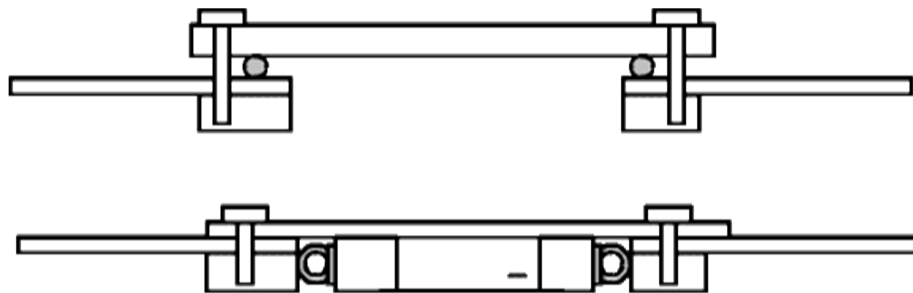
Und das ist bei einem Segler an Deck fast nicht möglich. So wurde die Druckstelle nicht von oben her mit Schrauben aufgebracht sondern von der Seite der Abdeckung. Hier erfolgt die Abstützung für den Druck von der Seite her. Allenfalls nur wenige Befestigungsschrauben oder anderes zum Sichern. Die Dichtung erfolgt über einen Fenster-Abdichtungsgummi mit dem Profil D. Dieser ist sehr flexibel, relativ weich und dichtet mit weniger Druckaufwand und kann auch größere Abweichungen als ein Moosgummischnur z.B. ausgleichen.

Der genügende seitliche Andruck kann recht einfach erreicht werden. Dazu wird unter den Deckel eine Leiste mit genügender Höhe und Breite, zugleich als Verstärkung, geklebt. An diese wird dann das D-Profil befestigt (selbstklebend). Das Profil hat etwa 7 mm Höhe. Wenn man also eine Spaltbreite von 3 bis 6 mm

einhält, funktioniert die Abdichtung. Es muß ja auch keinen besonderen Druck aushalten - am überspülten Deck.

Dazu kann ich nur aus eigener Erfahrung sprechen: Meine Schebekke hatte die unangenehme Eigenschaft bei genügend achterlichen Wind an Deck Wasser zu sammeln, das über den tief eintauchenden Bug überkam. Das ging solange, bis der Restauftrieb nicht mehr ausreichte und sodann ein fast schlagartiger dynamischer Tauchvorgang stattfand.

Sie fuhr buchstäblich mit Schwung unters Wasser- und ich hatte Herzklopfen. Dabei schaute nur noch das hintere Viertel (des Modelles) steil aus dem Wasser. Da sie nur etwa 2,5 kg Restauftrieb hat, dauerte das Auftauchen immer recht lange. Wenn sie wieder über das Heck allmählich hoch kam wurde sie gleich wieder von der nächsten Böe unters Wasser geschoben. Das waren dann immer bange Zeiten. Aber wenn ich sie dann glücklich an Land hatte: Keine nennenswerte Mengen Wasser im Schiff. Nur über die Seilführungen kam etwas durch.



Die obere Skizze ist die Lösung der U-Bootfahrer, die untere mit dem D-Profil ist unsere (Dichtungen grau ausgefüllt).

Dazu müssen allerdings die Ecken mit einem genügend großen Radius abgerundet werden um den Dichtungsgummi bequem herumführen zu können.

Damit man den Deckel einfach aufstecken und herunternehmen kann wird die Dichtung mit Fett eingerieben. Wir haben dazu Hirschtalg, der z.B. als Gleitmittel von Autotüregummis dient, verwendet und in jedem Fahrzeug-Zubehörladen zu bekommen ist.

Bilder von meiner Schebekke bei der diese Methode zur Anwendung kam.

