

boote
↳ refit-projekt



WACHSTUMSBREMSE

Algen- und Muschelbewuchs wirken wie eine angezogene Handbremse.

Ein selbstpolierender Anstrich löst das Problem

REFIT-PROJEKT TEIL 5: ANTIFOULING-ANSTRICH

Was haben ein knapp 400 Meter langer Öltanker und unsere Conquest gemeinsam? Die Antwort: Beide brauchen einen wirksamen Antifoulinganstrich. Bildet sich am Unterwasserschiff Bewuchs, fahren beide mit angezogener Handbremse. Und das macht sie langsam und kostet Sprit. Antifoulinganstriche sollen und können die uner-

wünschte Ansiedlung von Organismen (Fouling) wie Algen, Muscheln & Co verhindern. Es gibt sie in vielen verschiedenen Basisvarianten und Farben passend zu Bootstyp und Fahrtrevier.

Unser Patient wartet jetzt auf den Maler. Wir haben alle GFK-Schäden repariert, alles ist gespachtelt und geschliffen, der Gelcoat komplett erneuert und eine Epoxid-

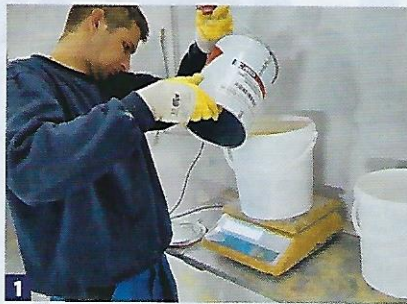
Beschichtung aufgebracht. Fazit: Die in den ersten vier Teilen unserer Refit-Serie (siehe BOOTE 6, 7, 8 und 10/19) durchgeführten Arbeiten haben die Substanz des Bootes wiederhergestellt.

Jetzt wollen wir das Unterwasserschiff auch noch gegen Bewuchs schützen. Dazu müssen wir eine Antifoulinglösung finden und aufs Boot bringen. Zusammen mit

den Refit-Spezialisten von Wrede haben wir uns für eine Langzeitlösung mit Indikator entschieden. Wichtig ist in jedem Fall die perfekte Verbindung des vorhandenen Zwei-Komponenten-Systems (Gelcoat) mit dem neuen Ein-Komponenten-System des Antifoulinganstrichs. Wie schon in Teil 4 beschrieben, erfolgt die Epoxid-Beschichtung in sechs Spritzgängen. Wir wollen „Wasserdichte“ herstellen und brauchen dafür eine bestimmte (350 Mikrometer) Schichtstärke. Um diese mit Pinsel oder Rolle zu erreichen, brauchte es zwölf bis 15 Arbeitsgänge. Im folgenden Schritt wird die Beschichtung bei 40 Grad zwölf Stunden lang getempert.

Nach der Trockenperiode bringen wir einen Antifoulingprimer auf, der für die optimale Verbindung zum Epoxid-Untergrund sorgt. Anschließend kommt die grüne Indikatorschicht und zum Schluss der Antifoulinganstrich in Dunkelgrau. Beides auf selbstpolierender Basis. Das heißt, durch die Fahrt durchs Wasser poliert sich die äußere, dunkelgraue Schicht langsam runter. Kommt der Indikator zum Vorschein, kann man diese Stellen partiell nachbessern. Im Klartext: Wir haben längere Standzeiten. Oder anders gesagt: Der Anstrich muss nicht jedes Jahr komplett erneuert werden. Im Herbst reichen eine gründliche Wäsche mit dem Hochdruckreiniger und kleine Ausbesserungsarbeiten aus, um das Boot für die kommende Saison vorzubereiten. Nicht nur für Trailerkapitäne, deren Boote tief auf dem Anhänger liegen, eine gute Sache. Auch wir sind bereit für die nächste Saison unserer Refit-Aktion, gehen jetzt aber erst mal in die Winterpause.

WICHTIG IST DIE PERFEKTE VERBINDUNG



1 Kein Gramm zu viel Auf der Waage werden die „Bausteine“ des Primers im richtigen Verhältnis kombiniert



2 Die Mischung macht's Stimmt die Dosierung, wird das Ganze mit einem XXL-Mixer kräftig durchgerührt



3 Bund fürs Leben Der aufgesprayte Antifoulingprimer sorgt für die optimale Verbindung zum Epoxid-Untergrund



4 Signalwirkung Schimmert irgendwann die grüne Indikatorschicht wieder durch, kann partiell nachgebessert werden



5 Hier kann nix wachsen Der abschließende Antifoulinganstrich poliert sich beim Fahren durchs Wasser langsam runter



6 Fotomodell Wie dunkel unser Antifouling nach der Trockenperiode wird, zeigt das hier abgebildete „Boot von nebenan“

MIT UNTERSTÜTZUNG VON

