

	<h1 style="text-align: center;">Refit projecten</h1> <p style="text-align: right;">Doc. 01</p>
Onderwerp	Refit van een Trintella III - ILVA
Rubriek	Algemeen
Inhoud	Een mooi voorbeeld van een complete refit van een Trintella III uitgevoerd op een bijzondere locatie, in de Oostenrijkse Alpen. Het betreft een overdruk van het artikel uit het boek Trintella Yachts, Hoofdstuk 4 – Het Behoud van een Trintella.

ILVA – een Trintella III

Veel dromen, maar ook bloed, zweet en tranen

In 2004, hadden we onze eerste zeilvakantie. We genoten in Kroatië zes dagen van zeilen, lekker eten, wijn en niet te vergeten de bora, de sterke heersende winden. Het was ook de vakantie waarin we besloten een eigen boot aan te schaffen. Nog mooier: het was de vakantie waar na negen maanden een mooie zoon werd geboren. Onze zoon had vanaf het allereerste begin een diepgaande relatie met de zee.

Na thuiskomst was de hamvraag welke boot we zouden kiezen en wat we ons financieel konden veroorloven. Na een uitgebreide oriëntatie besloten we dat het een Trintella III moest worden: een seriejacht van een gerenommeerde werf, met mooie teakdekken en traditionele, aansprekende lijnen. Deze voldeed aan de meeste van onze wensen: hij was groot genoeg voor een jong gezin, makkelijk te onderhouden, zeewaardig en betrouwbaar. In oktober 2008 kochten we de Trintella III in Groningen.

Annemieke (de vorige naam van de *ILVA*) had ongeveer zes jaar in een loods gestaan. De boot was gebouwd in 1970, kitsgetuigd, had een viercilinder dieselmotor, een vast dekhuis, een uitgebreide zeilgarderobe, en was afgewerkt met teak. De boot was in een niet al te beste staat en waarschijnlijk lange tijd niet gebruikt. De prijs gaf uiteindelijk de doorslag tot de aanschaf. Na de koop vervoerden we de Trintella 1200 kilometer verder naar het dorpje Kirchberg an der Pielach in de Oostenrijkse Alpen. De dorpsbewoners waren zeer verbaasd over de dwaas die een zeiljacht naar een dal in de Alpen vervoerde om deze daar te gaan restaureren.

De eerste stap was om uit te vinden welke onderdelen van de *ILVA* konden blijven, welke vernieuwd moesten worden en wat direct naar de sloop kon. Het houtwerk was in slechte conditie en op vele plaatsen rot. Nagenoeg alles werd uit de boot verwijderd en het kostte een half jaar voor we tot de kern van de *ILVA* waren doorgedrongen. Het enige wat we niet verwijderden, waren de schotten, met uitzondering van één schot dat gedeeltelijk rot was in de hoeken. Dat was het einde van het begin: er zouden nog vele restauratieactiviteiten volgen.

Omdat de algehele toestand van de teaklatten goed was, hoefden we het dek alleen opnieuw te rubberen en te schuren. Vier weken later en met een dubbele eeltlaag op de knieën was de klus geklaard. Daarna was de beurt aan de ramen: alle originele ramen lekten en waren niet te openen. Nieuwe frames en ramen werden gemonteerd die ook te openen waren. De moeilijkheid hierbij was dat de openingen langer en minder hoog waren en een andere radius nodig hadden. Een grote hoeveelheid epoxy is gebruikt om de ramen passend en sluitend te maken.

De masten vormden ons volgende project. De originele, kitsgetuigde masten waren aan de onderzijde gecorrodeerd en daardoor niet veilig genoeg om te hergebruiken. We besloten een volledig nieuwe sloeptuigage te plaatsen. We schakelden de Trintella Vriendenkring (TVK) in om de originele tekeningen van Van de Stadt op te vragen. De nieuwe mastpositie vroeg om aanpassingen benedendeks: er moest een watertank verwijderd worden om een nieuwe console van massief mahoniehout te monteren. De bovenzijde werd met grote houtproppen vastgezet; de onderzijde in epoxy gegoten. Het staand want werd zwaarder uitgevoerd en door een lokale leverancier op maat gemaakt. Nieuwe zeilen – rolgenua en lazy bag, geleverd door een Hongaarse zeilmaker – completeerden de tuigage.

Vervolgens moest de gelcoat van het onderwaterschip volledig gerestaureerd worden: het vertoonde haarscheuren. Na vier weken schuren kwam het laminaat bloot en konden we met de opbouw beginnen. Nadat dertien lagen epoxy van één millimeter waren aangebracht, zorgden nog vier lagen *epoxyprimer* en vier lagen *anti-fouling* voor de afsluiting. Boven de waterlijn werden de beschadigingen geplamuurd en na grondig fijn schuren werd de romp afgewerkt met een tweecomponentenlak met papyruswit. De bovenbouw werd in RAL 9010 geschilderd.

Gelukkig was de motor uitwendig in goede staat: er waren geen olie- of roestsporen. Toch besloten we de motor nader te inspecteren. De zuigers en cilinderbussen waren in uitstekende conditie en waarschijnlijk al eens een keer eerder gereviseerd. We besloten om alle afdichtingen te vervangen en om de water- en brandstofpomp, startmotor, dynamo en keerkoppeling te reviseren. Een nieuw uitlaatsysteem werd geïnstalleerd, omdat het oude beschadigd en in slechte staat was. Bovendien maakten we een nieuw onderlager van staal (VA4): het originele aluminium lager van het roer was gebroken.

De strenge winter van 2012 gaf aanleiding om veel benedendeks te werken. Terwijl de sneeuwlaag bovendeks steeds dikker werd, werden de gehele voorpiek, salon en achterhut opnieuw ingetimmerd met massief mahonie, teak en hechthout panelen. Een nieuwe koelbox en gasoven completeerden het interieur.

Het elektrisch systeem was nog origineel en daardoor niet meer van deze tijd. Twee nieuwe 12V-systemen werden geïnstalleerd. Nieuwe accu's, navigatiekoppelingen, motormanagement, licht, pompen, GPS, Navtex, luidsprekers, acculaders en -bewaking, marifoon, et cetera met extra reservecircuits maakten het systeem af.

Omdat de houten delen in de cockpit zeer slecht waren, hebben we deze vervangen door nieuwe. Het houten dekhuis, ook in slechte staat, werd verwijderd. Door contacten tijdens de TVK-reünie in 2010 konden we een overtuigend originele glazen windscherm overnemen.

Jaren nadat we onze eerste ideeën hadden om op eigen kiel de wereld te ontdekken, is onze droom in 2013 werkelijkheid geworden met een Trintella III uit 1970. De refit is klaar. We genieten volop van onze tochten in de Middellandse Zee. In de havens trekt de *ILVA* veel bekijks en wordt ze als een 'beauty' bewonderd.

Illustraties:



3. 8. De *ILVA* in de Alpen



3.9. Nieuwe ramen en opgeknapt teakdek



3.10. Salon ontmanteld



3.11. Onderwaterschip kaal maken



3.12. Ontmantelde Perkins dieselmotor



3.13 De *ILVA*, een 'beauty', klaar voor nieuwe avonturen.

Bijdrage van TVK-leden Christoph en Bernadette Gusel.
Bewerkt: P. van der Waa
December 2018

Note: Refit Projecten bulletins worden uitgegeven door de Trintella Vriendenkring om leden en overige Trintella eigenaren te adviseren bij het onderhoud van hun boten. Veel van deze bulletins zijn gebaseerd op de ervaringen die boot eigenaren zelf hebben opgedaan met het onderhoud van hun boot. Alhoewel de publicaties met de grootst mogelijke zorgvuldigheid zijn samengesteld kunnen hieraan geen rechten worden ontleend. De TVK staat open voor opmerkingen die de inhoud van deze publicaties kunnen verbeteren.