



# Technical Information Bulletin

No. 25

<b>Title</b>	Mudflat legs
<b>Category</b>	General
<b>Content</b>	<p>Mudflat enthusiasts George and Anuschka Postma missed the tidal flats and have equipped their Trintella III (Lola) with mudflat legs. George and Anuschka have documented their experiences and are eager to share it with the Trintella community.</p> <p>Dutch only.</p>

By: George and Anuschka Postma  
Trintella Vriendenkring  
July 2021

Note: Technical Information Bulletins are issued by the Trintella Vriendenkring to advise members and Trintella owners on the sailing and maintenance of their boats. Many of these bulletins are based on the experiences Trintella owners have gained themselves and have made available to the association for further publication. Although the publications have been compiled with the greatest possible care, no rights can be derived from them. The TVK is open to comments that can improve the content of these publications.

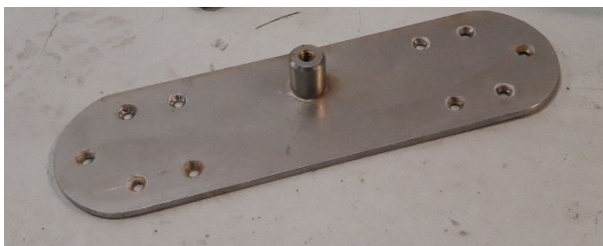
# Droogvallen op het wantij met de Trintella 3

George en Anuschka Postma



Na vele zomers op de Nederlandse en Duitse wadden gevaren te hebben met een stalen midzwaard schip moest er een zeegaand jacht komen. Het werd een Trintella 3, geroemd om haar prachtige klassieke lijn en ruime, tegen wind en spatwater beschermde kuip. Na 15 jaar reizen met de Lola op Engeland en Denemarken begon het wad opnieuw onweerstaanbaar te trekken: We misten het lekker scharrelen op het Oostwad en vooral het droogvallen. Dus weer terug naar een platbodem? En daar begon het probleem: We waren zo gehecht geraakt aan de gezellige kombuis en de ruime overdekte kuip van de Trintella, dat we geen gelijke in de midzwaard categorie jachten konden vinden. Daarom hebben wij er voorlopig voor gekozen om onze Trintella 3 (Lola) met wadpoten uit te rusten.

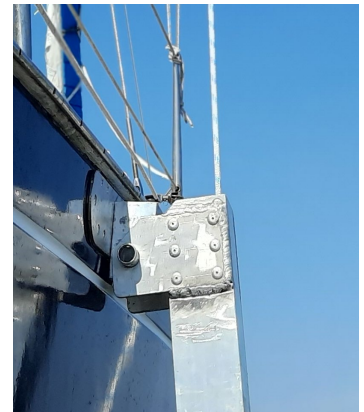
Afgelopen winter, met de Lola in de loods, zochten we op het internet naar voorbeelden van



wadpoten, en plaatsten we een oproep binnen de Trintella Vriendenkring. We vonden geen bruikbare beschrijvingen en er was helaas niets te koop. Maar uiteindelijk hadden we toch geluk. Naar aanleiding van onze speurder mailde Robert Andriessen ons vanuit Zuid Frankrijk dat hij net een Trintella IV had gekocht met wadpoten! En

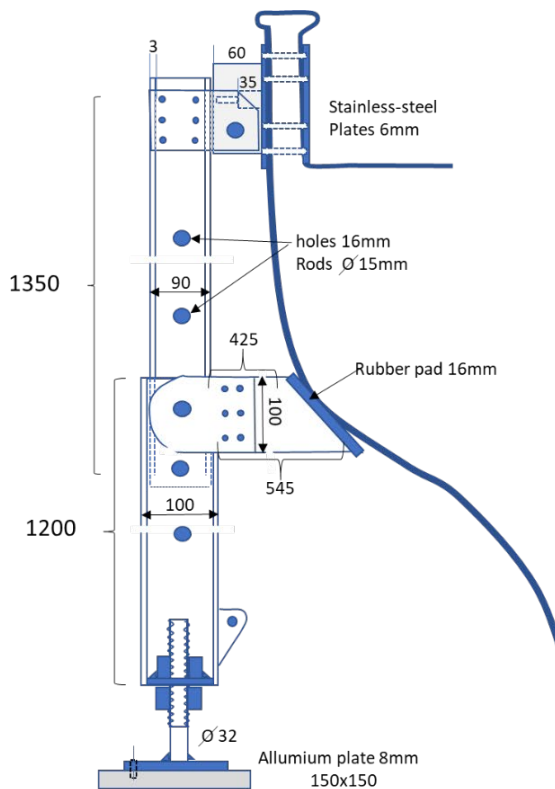
die wilde hij wel kwijt. Als we tot de kerst konden wachten dan zou hij de rompplaten (zie foto hiernaast) meenemen en konden we de poten ophalen uit zijn magazijn in Zwolle. Robert wilde er beslist niets voor hebben, maar voor niets gaat de zon op en we wisten hem toch te overreden een paar goede flesjes rood van ons aan te nemen.

De wadpoten zijn telescopisch. We hebben er een paar draaipoten van verplaatsbare aluminium steigers onder laten lassen en verder wat extra gaten in de kokerprofielen geboord om het geheel passend te maken voor de Trintella 3. De plaats en afmeting van de rompsteun blijkt belangrijk. Immers, samen met de dwarslijnen naar het voor en achterschip zorgt het voor de fixatie van de poot aan het schip. De hoogte van de steun hebben we in de loods vastgesteld en mede dankzij de draaipoot konden we die samen laten vallen met het bovineinde van het onderste, dikke koker profiel (zie schets tekening en foto's). De boven en onder lengte van de rompsteun zijn aangegeven in de tekening en corresponderen met de schuine van de romp. Een 16mm dikke rubber pad is vast gepopt op het dicht gelaste uiteinde van de steun. De 22mm dikke houten plaat onder de poot geeft wat meer draagoppervlak en voorkomt tevens beschadigingen aan het schip. De noodzakelijke grootte van het plaat oppervlak hangt natuurlijk samen met de sterkte van de zeebodem. De 200x200 mm plaat die wij kozen bleek te voldoen.



*Inschuifbare wadpoten. De bevestiging van de poot aan de rompplaat is door middel van een alu-blok dat met een bout aan de knobbel van de plaat wordt bevestigd. Zie verder onderstaande tekening.*





De kokerprofielen zijn van 3mm dik aluminium, met een doorsnede van 10 en 9 cm respectievelijk. De gepoete schets platen zijn 5 mm dik. Alle gaten zijn 16mm in doorsnede, waarin gemakkelijk de pijpen van 15 mm doorsnee gestoken kunnen worden. Deze pijpen dienen als verbinding tussen de diverse onderdelen en als traptreden. Een aluminium blok van 60x90x100mm vormt het verbindingsstuk tussen de rvs plaat die op de romp bevestigd is en de poten. De diameter van het boorgat in het alu-blok is 2,5 cm en omsluit precies de knobbel op de rompplaat. Het alu-blok wordt op de plaat vastgezet met een rvs bout, zoals te zien op een van de foto's.



De poten zijn telescopisch en dus makkelijk op te bergen in onze bakboord kuipbank berging. Op de buikdenning zijn steunen gemaakt waar de poten invallen. Dit voorkomt schuiven tijdens het zeilen en zorgt voor een minimaal verlies aan ruimte.

Onze eerste droogval ervaring viel samen met de zonnige en kalme week begin juni. We voeren toen op het Oosterom richting Ameland en besloten dat dit het moment was om droog te vallen. Het bleek nog een hele klus om eenmaal voor anker bij het wantij de poten uit de berging te halen, naar het middendek te dragen, ze uit te schuiven en op lengte te stellen. Het gewicht, dat ik schat op een 30 kilo werkt ook niet mee om de poten snel en zonder beschadiging van het schip op de romp te bevestigen. De 2 spinaker vallen brachten uitkomst: Anuschka hees de poten van het dek omhoog en ik kon ze buiten boord manoeuvreren. Vervolgens legden we de rompsteun van buitenaf onder de zeereling door op het boeisel om ze vervolgens aan het reeds bevestigde alu-blok te bevestigen. Vervolgens lieten we ze te water zakken en zetten we ze verticaal tegen de romp met de voor en achterlijnen. Al met een kwartiertje werk. Dus het gaat niet met een snelheid die je zou wensen na plotseling vastlopen en noodgedwongen droogvallen!

En toen maar wachten op het verder zakken van het water. Er waren weinig golven dus het moment van 'touching ground' verliep bijna ongemerkt. Daarna bemerkten we dat het schip naar voren begon te hellen. Nu is er al een gering verhang van de kiel waardoor ook in de loods het schip naar voren helt, maar met het zakken van het water werd de helling toch meer en meer zoals op onderstaande serie foto's goed te zien is.



4 uur  
v. LW



3 uur  
v. LW



2 uur  
v. LW



1 uur  
v. LW



*Het verloop van droogvallen laat zich goed aflezen aan de verschillende foto's, die we ongeveer elk uur namen. Het gaf ons wel een spannend moment toen het schip voorover begon te hellen: De zandige plaat was klaarblijkelijk niet sterk genoeg om ballast voor in de kiel te dragen.*



De poten zakten gelukkig met het voorschip mee de weke grond in, zodat het schip toch redelijk stabiel bleef en uiteindelijk niet verder zakte. Wel zagen we de rompsteunen steeds verder van het schip af staan tot op het laatst wel een cm, maar dit had verder geen invloed op de stabiliteit. We hadden verwacht dat het schip scheef kon vallen en hadden daarom een extra anker met lange nylon lijn klaar liggen om vanuit de mast het schip te tuien, maar er nooit aan gedacht dat het schip voorover zou zakken.

Al met al weer een mooie ervaring, die gelegenheid gaf om mosselen en kokkels te zoeken en lekker rond te lopen op de zeebodem, die bezaaid was met prachtige, opgerolde zandslierten van de *Arenicola marina* (wadpier of zeepier).

