

## Ongenaakbare Mona Lisa

# TRINTELLA 59

*Een schip geschikt voor lange reizen, maar met het bedieningsgemak van een Optimist.*

*Met die wens klopte de eigenaar van de Mona Lisa bij Trintella aan. Het resultaat: een strakgelijnd Van de Stadt-ontwerp voorzien van revolutionaire tuigage.*

Tekst **Florence van Berckel** Fotografie **Jason Holtom, Michel Klop**

**T**IJDENS DE RONDLEIDING over de Trintella 59 *Mona Lisa* bekruipt me een wat onbehaaglijk gevoel. Is het glimmend witte comfort van het pilothouse daarvoor verantwoordelijk? Geeft het schip dat haar onderkoelde uitstraling? Of komt het door het compleet schone dek, zonder verstaging en zonder de gebruikelijke batterij lieren naast de kuip? Mis ik daardoor misschien de normale vertrouwdheid van een zeilschip? Pas na vertrek, bij de laatste blik over mijn schouder, zie ik waar dat uiterlijk van *clean machine* in resulteert: in het decor van de scheefgezakte kade van Volendam met zijn

haringlucht, vertrapte frietenzakjes en ronkende rondvaartboten ligt de *Mona Lisa* er ongenaakbaar bij. Net als haar naamgeefster in het Louvre lijkt ze achter glas gevangen, alsof ze pas tot leven gewekt zal worden en haar karakter vormt tijdens de lange reizen die ze voor de boeg heeft.

De geschiedenis van de *Mona Lisa* als schip begint in 1996, toen een Amerikaans echtpaar aanklopte bij Trintella Shipyard in Den Bosch. Ze legden uit dat ze na jaren zeilen met een Little Harbor 44 op zoek waren naar een groter, robuust, veilig, betrouwbaar en makkelijk te bedienen toerjacht om langdurige reizen mee te maken. 'Het is lastig een geschikte maat boot te vinden,' legden ze uit. 'Net als al

die andere *cruising couples* hebben wij ook h dilemma dat we een maximum aan comfort, uitrusting en veiligheid willen, maar zonder een extra bemanningslid aan boord mee te hoeven nemen. Uw aluminium Trintella 58, ontworpen door Van de Stadt lijkt ons wel wat, mits...' Zonder de zin af te maken legde de man 82 dichtbedrukte vellen op tafel. 'Mijn specificaties voor het te bouwen jacht, verduidelijkte hij. 'We zijn al bij werven in Nieuw-Zeeland, Amerika, Canada en elders in Europa geweest. Durft u het wel aan?' 'Wat wij voornamelijk aangedurfd hebben,' zegt projectleider Pieter van Geest drie jaar later, 'is die man zijn vrijheid gunnen. In fei heeft hij de boot gebouwd en wij hebben he daarbij geholpen.'

### Oceaanaspiraties

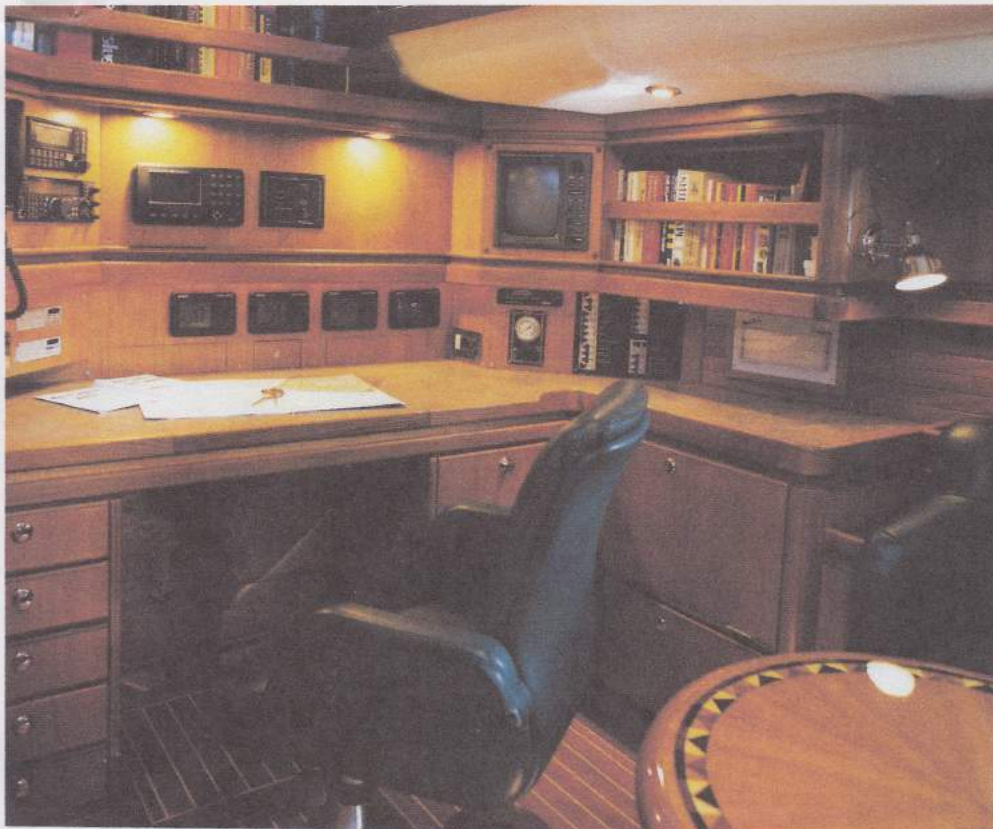
Trintella is geen onbekende voor zeilers met oceaanaspiraties. Sinds de beginjaren van de werf, direct na de oorlog, gingen er liefst 10 zeewaardige schepen te water, meestal naar ontwerp van E.G. Van de Stadt. In 1962 besloot de werf naast staal ook in polyester te gaan werken en bouwde meteen maar een 38-voeter, wat in die tijd als een bijzonder fors schip werd gezien. Rompen in aluminium, veelal voorzien van het handelsmerk van Trintella, de doghouse, volgden in de jaren tachtig.

*Mona Lisa* is een afgeleide - *semi-custom designed* - van de standaard Trintella, met een dikkere huid, (acht millimeter, voldoende o inslagen van ijsschotsen bij tien knopen te



# Scheepsprofiel





**Contrast: koele uitstraling bovendecks en in het pilothouse, maar warm hout zodra men de kajuit betreedt**

weerstaan) een verlengde achterstevan en rechte spiegel, een hoger en langer dekhuis, een tweelingroer en, het belangrijkste, een tuig met AeroRig. Ook in details lijkt deze Trintella niet op haar eerder gebouwde equivalenten. Inmiddels kan Van Geest lachen om de stapel specificatie-vellen, maar tijdens de bouw heeft hij ze wel eens verafschuid. 'Het varen gecompriëerde aanwijzingen. Iedere zin had betekenis. Al het roestvrijstaal moet gepolijst zijn,' stond er bijvoorbeeld. Een zinnenetje, maar wel met grote gevolgen.' Ter illustratie streekt Van Geest over een glanzende handrail op de tafel in het dekhuis. 'Helemaal glad gepolijst, ook in de bochten. Enorm veel verk. Deze handrail was overigens eerst in hout uitgevoerd, nu is hij er dus in twee versies.'

Die uitspraak komt herhaaldelijk terug. Er is zowel centrale verwarming als airconditioning aan boord. Er is een elektrisch circuit van 220 en van 110 Volt. Twee televisies, een in de slaapkamer, een in de kajuit. Enzovoort. 'Precies,' zegt Van Geest. 'De consequentie van de hoeveelheid uitrusting, reserveonderdelen en voorraden is dat zo'n schip al snel te groot wordt om met twee personen te varen. Het antwoord was AeroRig.'

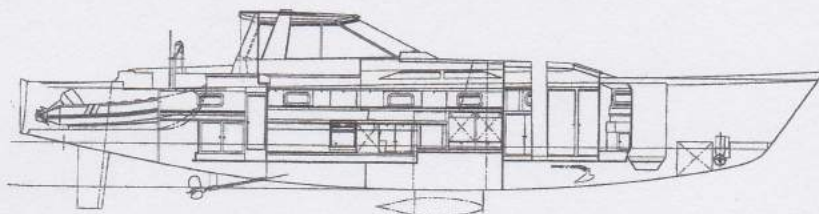
#### Geen geklapper van de zellen

AeroRig is een revolutionaire vinding van Carbospars, waarbij de koolstofmast op een draivoet op de kiel staat en de giek doorloopt tot de boeg, als een soort statische fokkenboom. De fok wordt weggeborgen via een conventionele rolreefinstallatie en het groot-

zeil valt tussen lazy jacks op de giek. Zowel het grootzeil als de fok worden met een enkele, doorlopende schoot bediend. Overstag gaan is een kwestie van het roer omgooien, zonder dat er aan een lier hoeft te worden gezweigd om een genua binnen te halen. Gijpen gaat zonnig nog gemakkelijker: zonder geklapper van de zeilen, zwaait de giek volkomen in balans en uitermate rustig naar de andere kant van het schip. Dat levert economische voordelen op: de zeilen hebben een langere levensduur en er zijn geen speciale voordewindzeilen meer nodig. Ook hoeft de genua niet meer uitgeboomd te worden, een voordeel in de passaatwinden, die voornamelijk worden gevolgd door *world cruisers* als de Amerikaanse eigenaars van de *Mona Lisa*. 'Ik erken direct er gemengde gevoelens bij te hebben,' zegt Van Geest. 'Het ziet er nogal lomp uit, zo'n dikke mast en die malle giek van voor naar achteren. Maar, eerlijk is eerlijk, het bedieningsgemak is enorm en het zeilt als een trein.'

## TECHNISCHE GEGEVENS

loa	18,43 m (20,83 m incl. davits)
lwl	16,20 m
breedte	5 m
diepgang	1,85/3,35 m
zeiloppervlak	148 m <sup>2</sup>
motor	170 PK
generator	12 kW
brandstof	2320 l
watermaker	120 l/uur
werf	Trintella Shipyard b.v.
ontwerp interieur	Van de Stadt



#### Informatie

Trintella Shipyard b.v., Ertveldweg 3, 5231 XA 's-Hertogenbosch.  
Tel.: 073 645 71 57, fax: 073 645 05 73  
e-mail: trintella@wxs.nl



**AeroRig bezorgde Trintella een tuig dat in feite door één persoon bediend kan worden. Detail: de grote tender in de garage in het achterschip bezorgde Mona Lisa een paar forse davits**

De tweede grote verandering ten opzichte van de standaard Trintella 58 is de liftkiel. 'De eigenaar wilde ook op de Bahamas kunnen cruisen,' verduidelijkt Van Geest, 'en het schijnt daar nogal ondiep te zijn.' De oplossing was een roestvrijstalen plaat met een loden bulb van 10 ton. De kiel steekt 1,85 meter diep als hij is opgetrokken en steekt 3,35 diep wanneer de bulb helemaal neer is gelaten. Via een hydraulisch aangestuurde, roestvrijstalen cilinder wordt het gevaarte op en neer gehaald.

De gewenste geringe diepgang had ook tot gevolg dat het schip twee (korte) roeren nodig had om bij helling de boot bestuurbaar te houden. De roerbladen zijn aangesloten op twee stuurwielen in de kuip. Het dubbele roer bood een onvoorziene oplossing voor een ander probleem. Wie gaat cruisen, wil ook aan land kunnen. Maar soms is een rubberbootje te klein. De eigenaren van Mona Lisa hadden berekend dat ze een dinghy wilden van minimaal 3,5 meter om ook bij een koppig zeeetje

nog droog de kust te bereiken. Waar laat je zoiets? Tussen de twee roeren dus, in de garage. De klep kan dan meteen dienst doen als duikplatform.

#### Overall back-ups

Bij het kijkje in de garage valt meteen de ordentelijkheid van het echtpaar op. Een hengel hangt in een speciale houder. De duikuitrusting heeft ook vaste plekken. En, die had ik niet meer verwacht bij een AeroRig, er hangen opgeschoten lijnen aan een buis. 'Je weet maar nooit,' meent Van Geest. En zo dacht de eigenaar er ook over: De constructie van het schip is zo berekend, dat bij omslaan eerst de mast breekt en niet het dek. De veiligheidsuitrusting omvat onder meer een automatisch man-overboord systeem, een voorwaarts kijkende dieptemeter en een radardetector waarvan het alarm afgaat zodra hij aangestraald wordt; ontmoetingen met grote zeeschepen worden zo tijdig aangekondigd. 'De eigenaar heeft zijn geld in de computerindustrie verdient,' verduidelijkt Van Geest. 'Hij denkt in back-ups. Wat je ook aanraakt of aanwijst, er is een tweede versie van voorhanden. Bijvoorbeeld twee navigatie-, veiligheids- en communicatiesystemen, die onafhankelijk van elkaar op ieder moment in werking kun-

nen worden gesteld. De filosofie van de eigenaar is: als je toch reserves meeneemt, laat je ze dan niet meteen als reserve functioneren?' Dus zijn er twee RT4801 VHF's, twee Leica MK10 D GPS's, twee Furuno 1832 radars, twee nav 2001 Autopilots en twee B&G 2000 systemen. Er is een GSM telefoon, een Sailor 4000 SSB radio, een Kenwood radio voor e-mail en een Sailor Satcom voor datatransmissie.

De eigenaar heeft, letterlijk, over de toekomstige toekomst nagedacht. Zo kan het rechte dek ook als vluchtlander gebruikt; is de opening van de diepwaterbuis op de omvang van een wereldwijde kalkoen voor kerstmis en zijn er ook al een mini sproei-installatie en een anker na gebruik fris en schoon op de boot. 'Ons paradepaardje van mogelijke toekomstige projectleider Pieter van Geest mag de extra's van het schip heeft opgenomen, niemand ontkennen en de volgende keer ook aan de eigenaars die Mona Lisa meenemen op een avontuurlijke reis naar de randen van de bewoonde wereld. Uiteindelijk zal daar haar karakter worden gevormd. Na Mona Lisa van een origineel ontwerp veranderen in een innemende tuintje.

en  
en  
ee  
en

SHI  
S