



Refit projecten

Doc. 05

Onderwerp	Refit van romp, dek en mast van Trintella 38 - BN971-Kopanoar
Rubriek	Algemeen
Inhoud	Het verslag van de refit van de romp, het vervangen van het teakdek door een Flexiteek kunststofdek, de reparatie van corrosie van de mast en de installatie van een droogtoilet uitgevoerd door de werf en de eigenaren, Marike en Leon van Meer gedurende de periode 2022-2024.

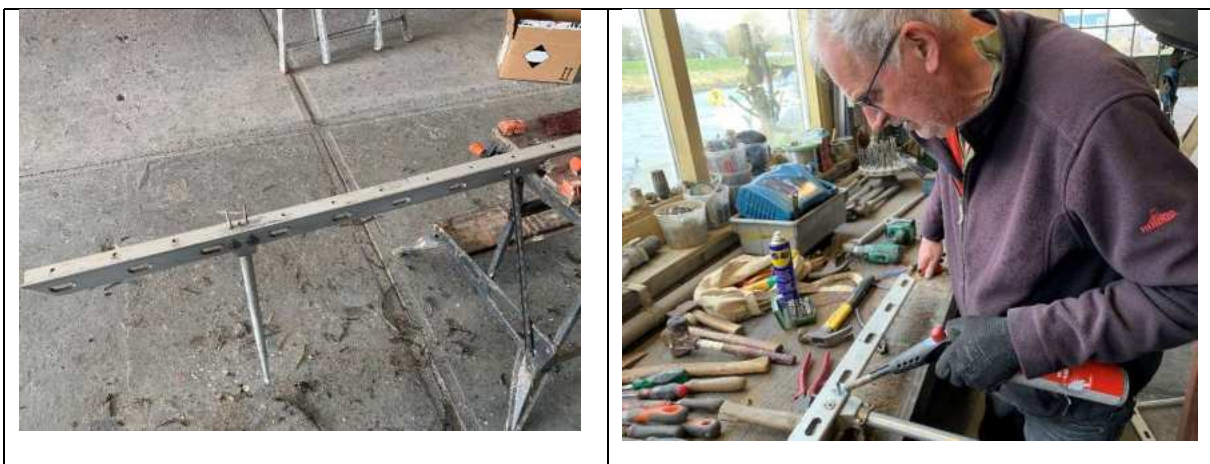
Refit Trintella 38, Kopanoar



Voor en na de refit

Toen we in 2016 een andere boot kochten wilden we geen middenkuip, geen stuurwiel en GEEN teakdek, maar we werden verliefd op een Trintella 38, dus..... een teakdek. In 2021 werden voor het eerst geconfronteerd met wat lekkage in de kajuit en achterkajuit. Dat werd in 2022 nog een graadje erger tot serieuze lekkage. We hadden eerder al besloten dat we de romp na de zomervakantie van 2022 opnieuw zouden laten spuiten. Maar na alle lekkage stonden we voor de keuze, opnieuw rubberen of een ander dek? Bij de kuipbanken en op het dek hadden we zelf al wel eens wat nieuwe rubbers aangebracht, maar om zelf het complete dek opnieuw te rubberen, dat zagen we niet zitten. Dus verschillende prijsopgaves opgevraagd voor opnieuw rubberen van het teakdek, gemiddeld kwam dat uit op €500/m². Naast het rubberen waren er op diverse plekken gescheurde teaklatten. Toen wij de boot in 2016 kochten was het teakdek al een keer vervangen door een beduidend mindere kwaliteit teak en bovendien was dit dek niet geschroefd maar gelijmd waarbij het de vraag was of alle schroefgaten van het vorige teakdek afdoende waren gedicht. We gingen ons verdiepen in andere oplossingen. Belangrijke criteria waren duurzaamheid, onderhoud en uitstraling. Zo kwamen we uit op Flexiteek, een gepatenteerd synthetisch dek, al 22 jaar toegepast,

geleverd met 10 jaar garantie op materiaalfouten, slijtvast , uv stabiel en zonodig opnieuw te schuren. Belangrijk voor ons was dat het de uitstraling van een echt teakdek heel dicht benaderd. Bij Ronald Offerhaus, waar de boot gespoten zou worden, lag een zeiljacht met een Flexiteek dek. Dat vonden we er mooi uitzien met een realistische benadering van een teakdek wat resulteerde in een definitieve keuze voor een Flexiteek dek. We maakten met de werf de afspraak dat we zelf alle dekbeslag en het teakdek zouden verwijderen. Consequentie van verwijderen van het teakdek was dat ook de opbouw opnieuw gespoten moest worden en dan de kuip ook maar meteen. In oktober 2022 hebben we in 3 weken, met uitzondering van de weekenden, al het dekbeslag en het teakdek verwijderd. Bij de demontage zijn we begonnen met alle plafondplaten eruit te halen. Vervolgens de wat relatief simpele demontage van onder andere de vaste buiskap, lieren, overloop, kompas, meters, zwemplateau, zwemtrap, mastvoet, grannybars, dekluisen en ankerlier. Daarna moest een deel van het interieur (hemeltjes uit kasten) er aan geloven om de voetrail, genuarails, kikkers en verhaalklampen te demonteren. Om later de montage goed te laten verlopen hebben we heel veel diepvrieszakken gebruikt om schroefjes, moertjes, boutjes in te stoppen vergezeld van een briefje waar het vandaan kwam. De voetrails met 200 bouten en moeren en de genuarails met 40 bouten en moeren, natuurlijk allemaal vet in de kit, viezigheid en zout, gaven de meeste ellende. Schroefmachientje past niet bij de bouten van de voetrail, kikkers en verhaalklampen, de bouten zitten te dicht aan de kant, dus veel gepiel, zuchten, steunen en kreunen met een steeksleutel of ringratelsleutel. De bouten van de voetrail in de voorpunt in de stuurboordkast waren het lastigst. We pasten geen van beide in de kast, ook niet met alleen hoofd, schouder en arm, alleen met je arm was het te kort om bij de bouten te komen. Dus een pijpsleutel gezocht bij de ringratelsleutel, deze was natuurlijk ook nog te kort dus verlengd met het verlengstuk uit de doppendoos vastgemaakt met tye-raps en ducttape en zo kwamen de bouten er uiteindelijk uit. Tijdrovende klus! Bij de demontage van de voetrail lukte het niet om de scepters en scepterpotten los te krijgen van de voetrail. De voetrail komt er dus van af inclusief de scepterpotten met daarin de scepters. Er wordt van alles geprobeerd om de scepterpotten met scepters los te krijgen van de voetrail, warm stoken, uitboren van bouten, torx bitjes erin slaan. Uiteindelijk zijn de scepterpotten met scepters los van de voetrail.

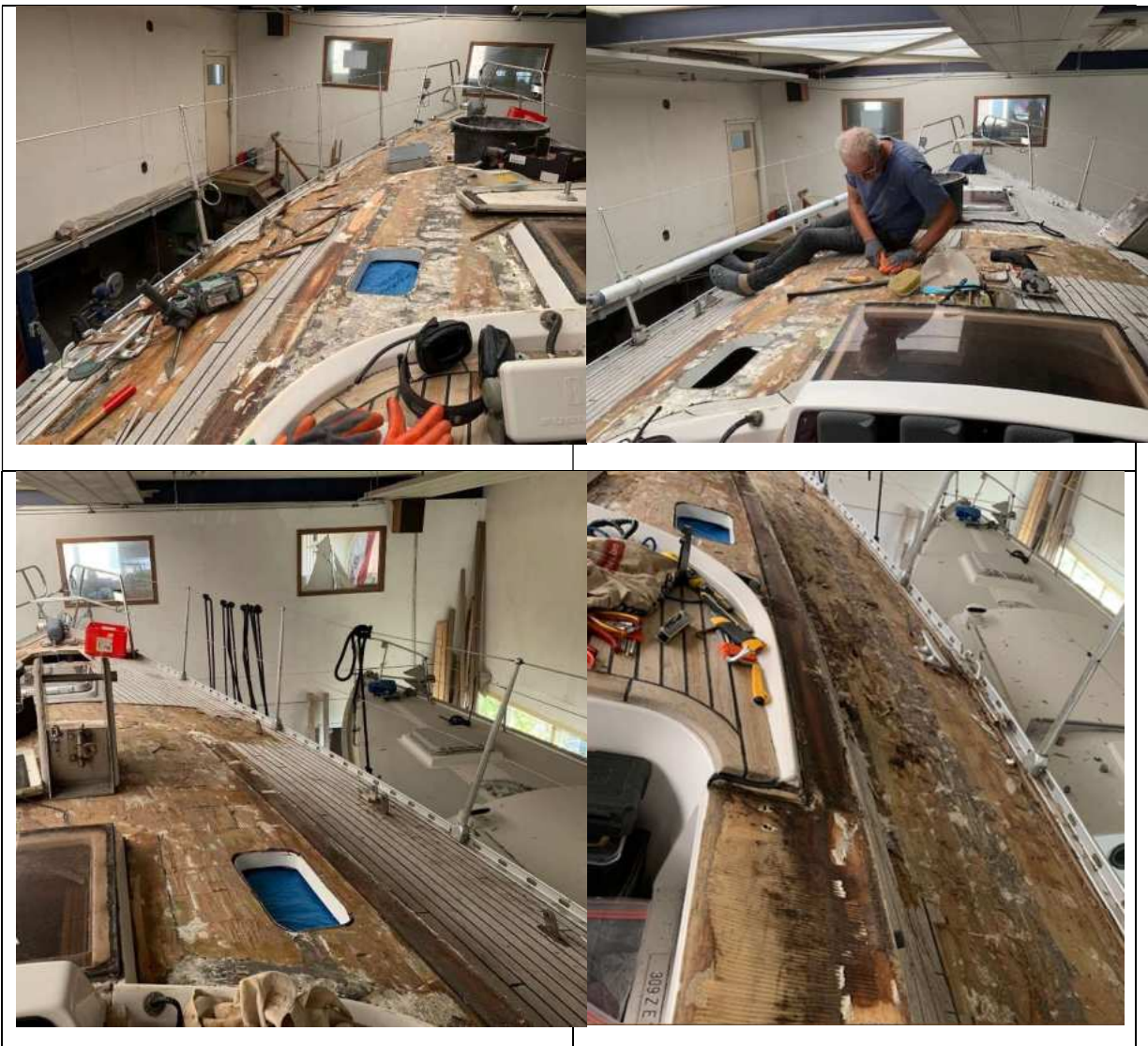


De voetrail met scepters demonteren en uit elkaar halen was een grote klus

De scepterpotten met scepters gaan mee naar huis en worden ingeleverd bij een metaalbewerkingsbedrijf. Ook daar lukt het niet om de scepterpotten en scepters van elkaar te scheiden, het zit muurvast. Aan de onderkant van de scepterpotten steken oorspronkelijk

2 draadeinden uit waarvan de meesten nu zijn afgebroken, deze worden uitgeboord en er wordt een nieuw schroefdraad in getapt. Om het hele spul straks weer op de goede plek gemonteerd te krijgen moet Leon op de voetrail sommige plekken, waar het nieuwe draadeinde doorheen moet, wat verder uitboren. De scepterpotten worden daarna genummerd met een corresponderend nummer op de voetrail zodat straks alles weer soepel terug geplaatst kan worden.

En dan volgt het teak verwijderen met hamer en beitel en gelukkig ook een elektrische beitel in combinatie met cirkelzaag. Omdat ons teakdek niet was geschroefd maar gelijmd en gedeeltelijk ook in het polyester zat kwam het er beslist niet gemakkelijk af. In ieder geval niet in hele stukken maar erg versplinterd.



Het verwijderen van het teakdek

Het onderliggend polyester raakt behoorlijk beschadigd en er zal fors geplamuurd moeten worden. De werf moet daarna 2 nieuwe lagen polyester over het hele dek, opbouw en achterkajuit aanbrengen. Tijdens deze klusweken besluiten we ook om ons onderwatertoilet te verwijderen en te vervangen door een droogtoilet (Ecosave). Een vuilwatertank vonden we geen optie, afgezien van het kostenplaatje voorzagen we in de weekenden en vakanties files bij de "poeps slurper". De twee afsluiters van het onderwatertoilet zijn verwijderd en de

gaten in het onderwaterschip zijn dichtgemaakt. Voor het spoelen van het toilet en de afvoer van urine gaan we gebruik maken van 2 andere bestaande afsluiters. Nu we toch bezig zijn besluiten we om alle messing kogel afsluiters te vervangen door kunststof afsluiters.

Al het verwijderde dekbeslag zit aan de onderkant natuurlijk dik in de kit. Ook alle schroeven en bouten zitten vol met kit. Weer een lekkere klus, ontkitten met beitel en schuurlappen. De bouten en schroeven worden eerst in de week gezet in aceton en daarna behandeld met staalborstel. In de deksels van de ankerkluis en de deksels van de 2 bakskisten op het achterdek blijkt het balsa hout verrot, dat wordt verwijderd en opgevuld met vulmateriaal. Dan maken we de ankerkluis en bakskisten ook maar meteen goed schoon, ontvetten, schuren en in de bilge verf.

De mast is bij Neut Mast naast Offerhaus omdat we de verstaging ook gaan vervangen. Bij het verwijderen van de oude verstaging kijken we nog eens kritisch naar onze mast. Eerdere eigenaren hebben de mast, giek, giekneerhouder en zalingen wit geschilderd. Tsjaa, we kijken elkaar eens aan, best veel beschadigingen. Zullen we de mast schuren en opnieuw schilderen? Ronald Offerhaus biedt aan de mast en giek te spuiten maar dan moet ook hier al het beslag van af. Daar gaan we voor en daar zijn we achteraf heel blij mee. In de mastenloods halen we al het beslag van de mast, ook hier weer een aantal weigerende bouten, we verbuigen er een stevige schroevendraaier op. Bij het verwijderen van de lieren op de mast schrikken we van de grote corrosie gaten die eronder vandaan komen. Op 1 plek is het zo heftig dat Neut adviseert om die plek open te slijpen. De jongens van Neut gaan aan de slag, ze slijpen de slechte plek weg en maken een mal voor de aluminium platen die aan de binnenkant van de mast moeten komen. Die platen worden aan de binnenkant geplaatst en worden deels gepopnageld en deels geschroefd. Door later de lieren en de kikkers weer te plaatsen worden de platen nog verder tegen de mast aangetrokken.



Corrosie onder mastlier en reparatie met inlegplaten

We hebben gelukkig weer een stevige mast. En dan is het aan ons om de mast, giek, neerhouder en zalingen vrij te maken van verf. Al met al zijn we met deze actie ook een ruime week bezig geweest. De mast, giek, giekneerhouder en zalingen worden door Offerhaus gespoten. En dan kunnen we de mast en giek weer gaan opbouwen. We

vervangen de kikers op de mast, het drie kleuren toplicht, het stoom- en deklicht, de radarreflector, de schijven in de mast en de elektriciteitskabel en marifoonkabel.

Dan breekt er voor ons een relatief rustige periode aan, door Offerhaus wordt er heel veel geschuurd, geplamuurd, geschuurd, geplamuurd en geschuurd. Tot onze verbazing blijkt onze (donkerblauwe)Trintella van origine donkergroen geweest te zijn. Bij het schuren van de romp komt er een flinke gerepareerde beschadiging aan het licht waarvan wij niet op de hoogte waren. Er is sprake van delaminatie, dus wordt er een gat in de romp geslepen en opnieuw opgebouwd met glasmatten. De romp blijkt veel craquelé te hebben, er moet heel erg ver worden terug geschuurd. De planning zomer 2023 klaar komt hierdoor in het gedrang. We willen niet op het laatst de boel gaan afraffelen en hakken zelf de knoop door en besluiten een andere vakantiebestemming te kiezen.



Plamuren en schuren

Half januari is het spuitwerk klaar. We krijgen een beetje idee bij het nieuwe uiterlijk van onze boot. De opbouw heeft een andere kleur wit gekregen dan de romp. Op de opbouw, kuipranden en achterkajuit komt geen flexiteek maar anti slip verf. De grote blauwe band boven de stootlijst en rondom de ramen is niet teruggekomen. De waterlijn, die te laag zat, is ongeveer 12 cm opgetrokken met een dubbele heel donkerblauwe bies.



In de spuitcabine

We beginnen aan montage van lieren, kompas, grannybars, mastvoet, zwemplatform, ventilatieroosters, dekluiken, eigenlijk alles wat niet op het flexiteak komt. We behandelen het onderwaterschip, afnemen met aceton, vijf lagen epoxy aanbrengen op het deel van de verhoogde waterlijn en vervolgens de antifouling aanbrengen. Daar zijn we 2 weken mee bezig met uitzondering van de weekenden.

Dan hebben we weer even rust. Het flexiteak wordt gelegd door de werf. Eerst is er een mal gemaakt van het dek. Daar worden de stroken flexiteak opgelegd, gepast, gesneden en aan elkaar gelast. Daarna begint het "priegelwerk". Denk aan het vissingstuk op het voordek en de lijfhouten rondom de opbouw, het vluchtluik op het voordek en de deksels van de ankerkluis en bakskisten. Als alles aan elkaar is gelast dan wordt het dek opgerold en op de boot gepast. Als alles klopt wordt het flexiteak op het dek gelijmd en wordt het vacuüm getrokken. Dit hele proces duurt ongeveer 3-4 weken. Gelukkig krijgen we regelmatig foto's van de werf over de voortgang van ons nieuwe dek.



Flexiteek installeren

De montage van alle het dekbeslag en aansluiten van alle apparatuur neemt ongeveer 3 weken in beslag. We schrijven ons in voor het TVK 2024 hemelvaartweekend dus is er een stok achter de deur. Op wat kleine dingen na die nog moeten worden afgemaakt varen we woensdag 8 mei dan eindelijk weg uit Middelharnis richting de Grevelingen. Het was een gigantisch project maar we zijn heel tevreden over de moderne look die de Kopanoar heeft gekregen.



De Kopanoar aan de kade in Brouwershaven tijdens de TVK voorjaarsreunie mei 2024





Verslag en foto's van Marike en Leon van Meer
Samengesteld TVK format: Gerard Hoogewerff
Mei 2024

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.