



Technical Information Bulletin

No. 06/1

Title	Chain plate and rigging – Preventive maintenance and refit
Category	Sails and rigging
Content	This TIB describes the best practice for replacing a broken chain plate with a Trintella IV. To prevent dismasting and unsafe situations, it is important to check the standing rigging and chain plates and pay attention to the status of it.

1. Introductie

In de watersport media wordt er met enige regelmaat aandacht besteed aan het thema ‘rigging’ . Mede naar aanleiding van de vele vragen en ervaringen die zeilers hebben rond dit thema. Meestal zijn er naast de booteigenaar twee belangrijke partijen die de discussie rond dit thema beheersen. De ‘rigging’ bedrijven (tuigers) die een commercieel belang hebben en de verzekeraars die rond dit onderwerp vaak geen duidelijke of ongenueanceerde polisvoorwaarden hanteren in geval de mast overboord gaat.

Het blijft raadzaam als goed ‘huisvader’ van je boot om niet alleen met regelmaat (jaarlijks) het staand want en puttingen te (non destructief) inspecteren maar ook frequent (bijvoorbeeld iedere twee jaar) dit door een ‘rigging’ expert te laten doen en daar een inspectierapport van te laten maken. Kijk er ook de polisvoorwaarden eens op na en in geval van twijfel vraag om duidelijkheid wat er precies van je wordt verwacht als verzekerde.

De persoonlijke ervaring en aanpak die in deze Technische Informatie wordt beschreven is representatief genoeg om op vele Trintella eigenaren van toepassing te laten zijn.

2. Ervaringen van een Trintella IV eigenaar

“ Een Trintella IV kan gewoon niet stuk... Of toch wel? “

Onze Trintella IV uit 1972 kochten we eind 2009 en begin 2010 voeren we via de staande mast route van Zeeland naar Friesland. Op het IJsselmeer konden we eindelijk ‘gaan’, d.w.z. met de wind stevig in de zeilen die acht knopen proberen te halen. De vorige eigenaar had al lang niet meer echt gezeild, maar een Trintella IV die kan wel wat wind hebben...

Enmaal dichtbij de nieuwe ligplaats overnachten we aan een Marrekrite plaats om de volgende ochtend in een kwartier naar de haven te varen en dan met het openbaar vervoer naar huis. We starten de motor, maken een vertrekplan en dan slaat de motor af. Oorzaak snel gevonden: water in de dieselleiding. Van de tank tot de sproeijs, allemaal water. Enige uren later sta ik mijn handen te wassen en kijk in het gangboord, waar ik een merkwaardige wantputting zie:



Blijkbaar waren we toch wel erg enthousiast geweest op het IJsselmeer, want bij de aankoop was dit zeker nog niet aan de hand.

Ik dacht er niet veel van, gewoon nieuwe wantputting kopen, monteren en klaar. Echter, die wantputting kun je niet 'gewoon' nieuw kopen. Maatwerk, destijds. Dus creatief met RVS en een nieuwe gemaakt, oude er uit, nieuwe er in en klaar. Verder geen aandacht meer aan geschonken en beschouwd als een gevalletje 'kan gebeuren'.

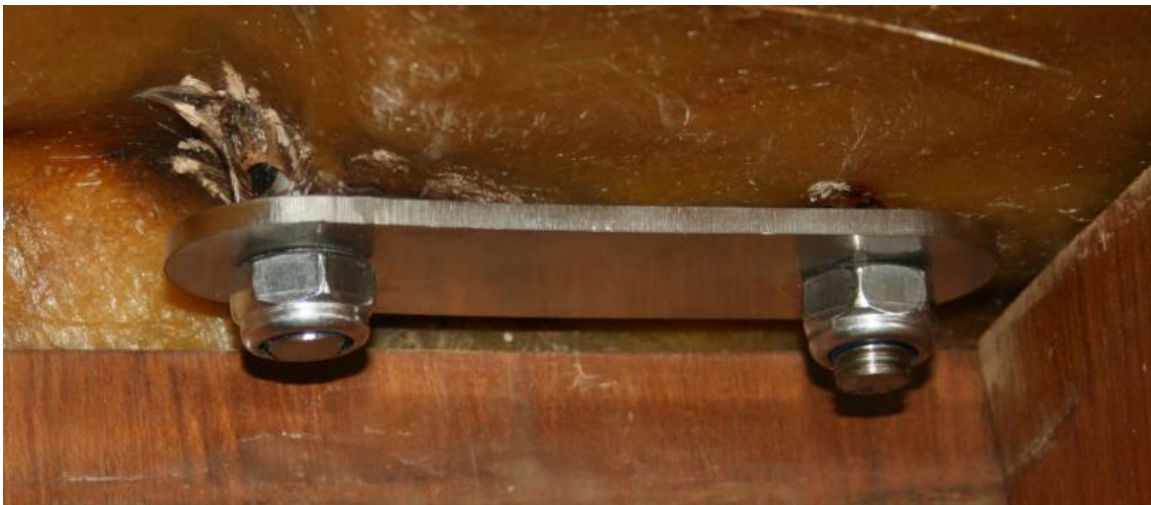
Tot eerder dit jaar (2017) de mast overboord gaat van de Contest van mijn schoonzus. Als de verzekeringsexpert komt voor het taxeren van de schade laat hij zich ontvallen dat dit momenteel schering en inslag is. "Heel erg veel schepen uit de jaren '70 en '80 hebben dit probleem, de ene mast na de andere gaat overboord". Schade € 12K, verzekeringsmaatschappij concludeert: "normale slijtage en inwerking van weersinvloeden, corrosie etc. en niet gedekt. Geen uitkering".

Destijds heb ik de gebroken wantputting weggelegd en mijn snelle conclusie was dat het een slechte las was. Ik vroeg me wel af waarom het deel boven dek op de schroefdraden gelast was, waarom niet uit 1 stuk? Welnu, de wantputting weer opgezocht en nu eens in detail bekeken wat er eigenlijk aan de hand was. Het blijkt dat de tapeinden (schroefdraad) onderdeks wel uit 1 stuk zijn met het deel boven dek. Waarschijnlijk om lekkage te voorkomen is de plaat op het dek aan de beugel gelast. Aan de onderkant van de plaat.

Nader onderzoek wordt de reden voor het schrijven van dit stukje: RVS was in die jaren bepaald niet van de kwaliteit van nu. Lassen aan RVS moest zoveel mogelijk vermeden worden, want door de verhitting verandert ter plaatse de structuur van het RVS waarmee de RV eigenschap ernstig wordt aangetast en er dus gewoon staal overblijft. Op de volgende foto is dat iets beter te zien:



Door een constructiefout bleek ook nog een stuk schroefdraad te zijn afgebroken, we hebben dus een stevige dosis geluk gehad dat de stag niet loskwam van het dek! De moer was extreem aangedraaid en door verkeerde positionering van de gaten was de schroefdraad al bij de bouw deels gebroken. Ik heb nu onderdeks ook een montageplaat:



Hiermee blijven de schroefdraad einden netjes in de lengterichting zitten.

Nu realiseer ik me natuurlijk wel dat dit probleem dus ook latent aanwezig is bij de overige 11 wantputtingen... Dus die ga ik binnenkort allemaal preventief vervangen. RVS-316/A4, zoals het hoort. En zonder te lassen, waterdicht maken gaat ook prima met Sikaflex. Eén wantputting zelf maken is wel te doen, 11 wordt me te gortig. Heeft u een klassieker uit de genoemde periode, dan raad ik u aan de wantputtingen goed te inspecteren. Het vereist een kenners oog om deze problemen te herkennen, dus overweeg het inschakelen van een deskundige. Of doe als ik en vervang ze gewoon allemaal. Want van een verzekering hoeft u geen medelijden te verwachten...

Ik ga een model op tekening zetten waarbij het want dezelfde afmetingen kan houden en dus niet vervangen hoeft te worden. RVS 316 van 2017 kan wel veel beter tegen lassen dan RVS uit de jaren '70/'80, toch houd ik het op een beugel met een RVS plaat boven dek en onder dek en afdichting met Sikaflex, dus zonder te lassen. Inclusief RVS zelfborgende moeren.

Bijdrage: G. Bulten - Adventure.
Bewerkt door: P. van der Waa
November 2017

Note: Technische Informatie 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 Trintella 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.