

Beoordelingsrapport “TRINTEL”

Naam eigenaar:	Dennis van Vlaanderen
Adres:	
Telefoon:	
e-mail, www:	
Naam schip:	Trintel
Type schip:	Medalist 33 Mk II
Ontwerper:	
Ontwerpjaar:	1961
Bouwer:	Le Comte Jutphaas
Bouwjaar:	1965
Lengte over dek:	6,5 m
Lengte c.w.l.:	10,06m
Breedte:	3,05 m
Diepgang:	1,60 m
Displacement:	5,0 ton
Ballast:	1,9 ton
Type romp:	s-spant; gescheiden kiel/roer configuratie
Bouwwijze romp:	Polyester (GRP)
Bouwwijze dek:	Polyester (GRP)
Bouwwijze opbouw:	Polyester (GRP)
Tuigvorm:	Laag aspectratio torentop tuigage
Rondhouten:	Aluminium
Zeiloppervlak:	42,5 m ² (grootzeil en genua)
Ligplaats:	Durgerdam

Beschrijving van de “Trintel”

Eerst maar eens wat achtergrondinformatie omtrent de ontwerper van deze boot, t.w. William H. Tripp, daar deze zelfs in VKSJ kringen niet erg bekend is. De oorzaak ervan ligt natuurlijk in het feit dat er nu eenmaal weinig klassieke schepen in Nederland rondvaren, waarvan de ontwerper een Amerikaan is.

Bill Tripp was een autodidact. Opgegroeid in het plaatsje Bayside aan de kust van de Little Neck Bay, Long Island bij New York, was hij veel aan de waterkant te vinden; thuis tekende hij van kinds af aan al bootjes.

In plaats van een scheepsbouwkundige opleiding te willen volgen, trad hij liever direct na highschool als leerling in dienst bij Philip L. Rhodes. Toen WWII zich aankondigde meldde hij zich aan bij de Coast Guard, en werd geplaatst bij de Offshore Patrol te Greenport waar hij geplaatst werd bij de opsporing van vijandelijke onderzeeërs. Aangezien de Coast Guard veel te weinig schepen had voor die taak, werd opsporing voor een groot deel uitgevoerd middels gevorderde grote zeiljachten, die 's zomers zowel als 's winters patrouilledienst deden, ongeacht de weersomstandigheden!

Uiteindelijk kwam Bill terecht op de “Denmark”, een overgenomen deens bark-getuigd opleidingsschip. Bill noemde zichzelf later “de enige levende jachtontwerper die kon bogen op uitgebreide praktijkervaring in vierkant-getuigde schepen”.

Terug in de burgermaatschappij was hij meer dan ooit besloten om jachtontwerper te worden. Voor een korte tijd werkte hij bij Sparkman & Stephens, maar in 1952 begon hij voor zichzelf. In 1950 had hij al enige bekendheid verworven door de 2^e prijs te winnen in een ontwerp-wedstrijd, georganiseerd door het Britse blad Yachting World. Het Amerikaanse blad Yachting beschreef dat zelfde jaar dit ontwerp eveneens uitvoerig, met tot gevolg dat Bill “op de kaart” stond. Het zelfde jaar werden er nog twee standaard/ontwerpen van Bill Tripp in Yachting beschreven, en het jaar daarop nog weer eens twee. In 1956 mocht Bill een doorbraak op het wedstrijdveld meemaken met het door hem ontworpen jacht *Katingo*, maar het was de overbekende *Touché* uit 1957 die hem in de rij van topontwerpers deed plaatsen. De belangrijkste opdrachtgevers van Bill Tripp bleven echter toch de werven die een standaard-ontwerp leverden, en in de vroege jaren 60 gingen veel van die werven over op de vervaardiging van polyester jachten. Bill toonde zich in polyesterconstructie al snel een expert en verwierf (samen met Philip Rhodes) een grote kennisvoorsprong op dit gebied t.o.v. andere ontwerpers.

De ontwerpen als *Block Island 40ft. yawl*, *Hinckley Bermuda 40*, *Medalist*, *Tripp Lentsch 29 en 37*, *North East 38*, *Ocean 52*; het zijn

allemaal klinkende namen, die (hoewel voor de Amerikaanse markt gebouwd) ook in Nederland niet onbekend horen te zijn, daar Nederland bij uitstek als een der eerste landen (samen met Denemarken) vooraan stond in de kwaliteits-polyesterbouw: de bovengenoemde laatste 4 standaardontwerpen werden in Nederland vervaardigd.

Elke ontwerper uit de naoorlogse tijd tot de introductie van de IOR-rule in 1970 had zo zijn eigen 'tekenstijl'. Zo kunnen we makkelijk een 'Robert Clark' van een 'Buchanan' onderscheiden, en is een v.d. Stadt uit die tijd echt niet te verwarren met een v.d. Hoëvell etc.

Een "Tripp" herken je eveneens uit duizenden. De "vaste" kenmerken zijn:

Hoog vrijboord, gekoppeld aan een forse zeeg welke pas 'laat' -dus kort voor de spiegel- weer een stijgende lijn krijgt. / Grote overhangen, zowel voor als achter; een boeg met in profiel egaal verlopende flauwe ronding, waarbij de boeg (in de waterlijnen) op de waterlijn scherp is, maar naar boven toe steeds meer afgerond wordt. / Een licht holle, concave waterlijn voorin, die naar de deklijn toe juist weer veranderd naar een convexe (bolle) deklijn. / Een relatief zeer brede spiegel, die in profiel een lage (soms zelfs holle) uittreehoek vertoont, en altijd een rechtopstaande spiegel heeft die van achteren gezien een mooi, 'soft' verloop heeft. / Zeer brede gangboorden, gekoppeld aan een laag gehouden opbouw, waarvan het verhoogde achterste deel niet 'traps' verloopt naar het lagere voorste deel, maar juist heel fraai, soepel vloeiend van het hoge naar het lage deel verloopt, waarbij het verticale deel van de opbouw middels een gelakte houten strip, visueel 'losgemaakt' wordt van de 'kroon' van de opbouw.

Een "Tripp" heeft weliswaar altijd een vrij voorlijk geplaatste mast, met een laag-aspect-ratio-grootzeil, maar dat is niet zozeer een 'kenmerk' van deze ontwerper, maar eerder van de Amerikaanse CCA-wedstrijdformule.

Beoordeling van de "Trintel":

De onderhavige 'Medalist' is een MKII-versie; d.w.z. ze heeft een langere, meer voor toerzeilen geschikte opbouw t.o.v. de MKI-versie, die feitelijk en korte heel laag gehouden opbouw had die -om windweerstand te beperken- ook nog eens heel sterk in lengte- en breedterichting was afgerond. Het ontwerp vertoont niet alle typische "Tripp"-kenmerken: hoog vrijboord, veel zeeg, lage opbouw, grote overhangen, etc.

De boeg vertoont een vrij diep V-spantvorm; het schip is breed, en het (zeer brede) achterschip vertoont juist een brede, ondiepe, U-spantvorm; kenmerkend voor CCA-wedstrijdschepen uit die tijd.

De Europese RORC-aanhangers uit die dagen verfoeiden een dergelijke rompvorm, daar ze bij toenemende hellingshoek doorgaans een

toenemende loefgierigheid gaat vertonen. Het Amerikaanse 'tegenargument' uit die tijd was, dat men wees op de veel grotere vormstabiliteit die een dergelijke rompvorm geeft, terwijl de scherpe boeg/vol achterschip-vorm toch mooi door golven gaat. Loefgierigheid was voor hen geen issue, daar de vormstabiliteit juist grote aan-de-windse hellingshoeken voorkwám!

De combinatie van een ontwerper die wist waar hij het bij polyesterconstructie over had en een Nederlandse kwaliteitsbouwer van klasse garandeert natuurlijk een lange levensduur. Natuurlijk speelt ondertussen de leeftijd van de boot een rol en is ze ondertussen echt niet meer "onderhoudsvrij", maar de aandacht die ze ondertussen nodig heeft (en gelukkig ook krijgt) is meer dan de moeite waard!

Een dergelijk voorbeeld van een 1^e generatie polyester boot, met zijn hoogwaardige gedegen-doordachte constructie en de uitvoering ervan is een lust om te bezien.

Daarnaast loopt het ontwerp over van fraaie esthetische details op een manier die we heden ten dage gewoon niet meer kennen. De *Trintel* is en uiterst interessante toevoeging aan de vloot van de VKSJ, en wij willen de eigenaar ervan feliciteren met zijn prachtige, fraaie, en historisch interessante schip!

VKSJ-schepen worden in een vormgevings-classificatie ingedeeld (zie onder); de *Trintel* hoort wat die indeling betreft in de "classic-klasse" thuis.

De Toelatingscommissie.

(Sander Bakker, Dick ten Kate, Govert Munter, Gert van Soest en Maarten Lampe)

Heemskerk, november 2012.

Klasse-indeling

Om tot de VKSJ toegelaten te worden dient een schip in één der volgende klassen ingedeeld te kunnen worden. Uitgangspunten zijn het *historisch belang* van het schip, alsmede een voldoende mate van *authenticiteit* in de uitvoering van het schip.

Vintage

Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%

Vintage Historical Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%

Classic

Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen

zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1950 tot 1960: 65%; 1960 tot 1965: 70%; 1965 tot 1970: 75%

Classic Historical Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1950 tot 1960: 75%; 1960 tot 1965: 80%; 1965 tot 1970: 85%

Semi Pre-Modern Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Premodern Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de romp maar veelal ook de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Vintage replica 1 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 70%

Vintage replica 2 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940:	75%
-------	-----

Vintage replica 3 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940:	80%
-------	-----

Vintage Historical replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-historical yacht replica 1”, als dat jacht replica 1 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940:	70%
-------	-----

Vintage Historical replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage historical-yacht replica 2”, als dat jacht replica 2 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen

waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 75%

Vintage Historical replica 3

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen replica 3 en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 80%

Classic replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is tussen 31 december 1949 en 01 januari 1970 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 1” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 75%

Classic replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 2” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het

“Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 85%

Een kandidaatschip dient aan het bovengenoemde van toepassing zijnde minimum authenticiteitspercentage te voldoen. Bij een ‘papieren’ beoordeling wordt bepaald in welke klasse een kandidaatschip valt; bij een gunstig advies volgt in principe het lidmaatschap.

Een ‘praktijkschouw’ (werkelijk bezoek aan het schip) zal slechts plaats dienen te vinden indien de toelatingscommissie t.a.v. de verstrekte informatie gerede twijfel heeft omtrent het behalen van het vereiste minimum authenticiteitspercentage.

Indien tijdens een ‘praktijkschouw’ mocht blijken dat het minimum vereiste authenticiteitspercentage niet kan worden behaald, zal er met de desbetreffende eigenaar besproken worden wat er aan het schip gedaan moet worden om alsnog binnen het minimum vereiste authenticiteitspercentage te komen. Als zowel de eigenaar als het bestuur van de VKSJ zich kunnen vinden in het betreffende “plan van aanpak” kan de eigenaar van het kandidaatschip voor een bepaalde tijd bij de VKSJ gezien worden als zijnde een ‘aspirant-lid’.

Om tot een indeling in een der bovengenoemde klasse’s te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de classic klasse; eventueel geconstateerde afwijkingen in esthetica t.o.v. deze stijl bepalen in welke andere klasse het schip eventueel dient te worden geplaatst.

Wil het schip in aanmerking komen om in een klasse geplaatst te worden dan dient er bij het ontwerp (en uitvoering) sprake te zijn van een ongestoorde esthetische balans tussen de vormgeving van het schip en zijn gebruiksdoeleinden; anders gezegd: de gebruiksdoeleinden mogen bij het ontwerp niet geleid hebben tot een onbalans in de (ongeschreven) esthetische verhoudingen, zoals deze vanuit het (vooroorlogse) perspectief werden beleefd. Het gaat hier om de balans die moet worden gevonden in de verhouding van de overhangen tot de L.O.A.; de zeeg die gekoppeld dient te zijn aan de gevonden verhouding van het L.O.A./L.W.L.; het minimum vrijboord in relatie tot de L.W.L.; de verhouding van de lengte van de opbouw t.o.v. de L.O.A.; de hoogte van de opbouw t.o.v. het minimum vrijboord en de verhouding van de lengte van het hondehok t.o.v. de totale lengte van de opbouw, en de hoogte van het hondehok t.o.v. het minimum vrijboord.

Klasse	Ontwerp jaar	Bouw jaar	Ontwerp	Esthetische vormgeving	Materiaal vd romp	Constructie vd romp	Rompvorm	Voorbeelden
Vintage	< 1950	< 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	SOLWAY MAID, Friso, Englyn, Melody-A, Folkboat
Vintage replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage" echter gebouwd na 1950; Hera ('46/'57)
Vintage replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	ZEEAREND
Vintage replica 3	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw schip conform Vintage en tijdsbeeld van voor 1950
Vintage Historical	< 1950	< 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MISTY BLUE, KIEK UUT, Beulakermeerkruisers, bakdekkruiser
	< 1950	< 1965	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout	Traditioneel	Enkel knikspant	THE FAIR WIND
	< 1950	< 1950	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Metaal	Traditioneel	Enkel knikspant	
Vintage Historical replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage-Historical" echter gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Beulakermeerkruiser modern gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 3	< 1950	> 1970	Nieuw	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw schip conform Vintage-Historical en tijdsbeeld van voor 1950
Classic	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal, GRP	Traditioneel	S-spant, rondspant	TAEPING, Martha McGilda, Barracuda, Jupiter
Classic replica 1	1950-1970	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal, GRP	Traditioneel	S-spant, rondspant	Isolde, Aurora, Den Dubbelen Arent
Classic replica 2	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw ontworpen schip naar het tijdsbeeld van 1950-1970

Classic Historical	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal,GRP	Traditioneel	S-spant, rondspant	TRINTEL, Trewes Commodore
Semi Pre-Modern	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout, metaal, GRP	Traditioneel	S-spant, rondspant	KINGS CRUISER, BABY WEEKENDERS
Pre-Modern	1945-1970	1945-1970	Bestaand	Brit.-ideaal losgelaten	Hout, metaal, GRP	Traditioneel	S-spant, rondspant	MYTH OF MALHAM 1946, CAPTAIN JEWEL 1963