



Op de

PILOT 40

TROON

Soms moet er meer in een kleiner schip. Compact zeggen we dan, wat al snel klinkt naar lelijk en gedrongen. Dat compact ook mooi kan zijn, bewijst opnieuw ontwerper Willem Nieland. De Pilot 40 is helemaal van deze tijd.

TEKST JIM POST | FOTO'S BART HAUTVAST



PLUS + Origineel schip + Geschikt voor snelvarend cruisen + Relatief veel binnenruimte



MIN - Geluidsniveau bij hogere snelheden - Onderste deel van de zeereling



Willem Nieland gruwet van de term 'ruimtetwonder', hij vindt het een cliché. Beginnen bij de getallen, kubieke meters rompinhoud, aantallen slaapplekken, zo'n benadering ligt hem he-le-maal niet. De grootte van de bakskist? Het aantal pk's? Allemaal bijzaken. Wat zijn je dromen, ontbijt je aan tafel en hoe uitgebreid doe je dat? Waar zou je nog wel eens naar toe willen met je boot? Dát zijn nog eens vragen. Met andere woorden: wie-zit-waar-nou-echt-op-te-wachten? Voorspelbare klanten met voorspelbare verlanglijstjes lijken deze Rotterdamse ontwerper een beetje te mijden. 'Het kan eigenlijk niet, maar ik wil het toch', dat is meer Nielsands kopje thee. Maar waarom bouwt hij niet simpelweg een vijftigvoeter van vijftig voet? Het lijkt er sterk op dat Nieland zoiets veel te gemakkelijk vindt. En de opdrachtgever vond een schip van twaalf meter eigenlijk wel mooi zat. Handiger in de haven, planeren zonder per se grote motoren te moeten inbouwen, inclusief het bijbehorende brandstofverbruik. Bovendien vindt hij een niet zo heel groot schip mooier. Liever een Porsche dan een grote stationwagen. En dus luidde de opdracht: een planerend motorjacht van maximaal twaalf meter. Maar Willem Nieland zou Willem Nieland niet zijn als het daarbij bleef. Natuurlijk, de wensen van de klant waren belangrijk, maar zijn eigen ideeën moesten er ook in. Heb je het over eigenwijs, dan heb je het over... eigenlijk alle jachtontwerpers. "Ik ga uit van mezelf, dat is het dichtste bij", zoals Nieland het zegt.

Dat dit eigenzinnige schepen oplevert, moge duidelijk zijn. Om te beginnen heeft de Pilot 40 een vrij hoge romp, waarvan de voorste helft licht naar buiten uitwaaiert. Samen met de iets schuin geplaatste gangboorden en de stuurse oogopslag van de ramen geeft het de totale uitstraling iets brutaals. Dierlijk en waakzaam zijn wel passende termen. Zonder zeering was het schip nog brutaler geweest en bovendien was je dan af geweest van het kwetsbare onderdeel van de reling dat op voethoogte tussen de scepters bevestigd is. Hier schop je telkens tegenaan. Nou ja, de CE-regels vragen hoe dan ook om een zeering.

Het schip is niet alleen mooi, het is ook vernuftig en heeft het nodige volume achterop: een zeilerskuip met flinke kuipbanken, waarvan de holle ruimte hieronder



De salon is split level uitgevoerd en heeft een royale accommodatie, met uitzicht.

Veel schip in minder meters dwingt tot creatieve keuzes

zorgt voor meer stahoogte binnen, in het achterschip. Dergelijk vernuft zien we meer aan boord. Veel schip in minder beschikbare ruimte dwingt nou eenmaal tot creatieve oplossingen, ook van de kant van de bouwer, in dit geval Ship Install in Heusden. Het gangpad vanuit het middenschip naar achteren is dan wel van het soort kruip-door-sluip-door, maar een watertank als nachtkastje daarentegen en een dubbel bed op de dieseltank, dat zijn voorbeelden van geslaagde en verder onzichtbare keuzes. Je ziet het niet, maar na enig nadenken kom

je tot de conclusie dat die 1.500 liter diesel toch echt onder het dubbele bed in de eigenaarshut verstopt zit. Een royaal bed inderdaad, dat zeker. Voorbeelden die ervoor gezorgd hebben dat het de ontwerper én bouwer ook werkelijk gelukt is veel schip in minder meters onder te brengen.

Gesprek aanknopen

Gelukkig is het niet altijd schipperen wat de klok slaat. Bijvoorbeeld het mooie panoramische uitzicht als je in de salon zit. Samen met sturen zijn dit de hoofdactivi-



teiten in de bovenste salon: zitten, varen, rondkijken. Je kunt intiemer zitten in het duo-zitje van de tweede - lager gelegen - salon, onderin het schip. Hier bevinden zich ook de twee slaaphutten, natte cel, de navigatiehoek en de kombuis. De gastenhut en de natte cel bieden daarbij alle privacy, maar verder is gekozen voor een vrij open interieur. Sta je bijvoorbeeld in de kombuis, dan kun je rustig een gesprek aanknopen met diegene die in de salon boven zit. Het communiceert prettig en voorkomt het gevoel dat je je in een volgepropte onderzeeër bevindt. Ook de keuze voor een eikengefinierde betimmering en plafonds in lichtgekleurd vinyl voorkomen dat het te donker wordt aan boord.

Het aluminium casco waar dit alles in zit, is gebouwd bij Van Pelt in Gorinchem, netjes gemaakt van 5 en 6 millimeter dikke plaat en langsscheeps verstijfd door stringers. Volop dwarsscheepse stijfheid wordt geleverd door wrangen, verdeeld over de lengte van het schip en met een spantafstand van vijftig centimeter.

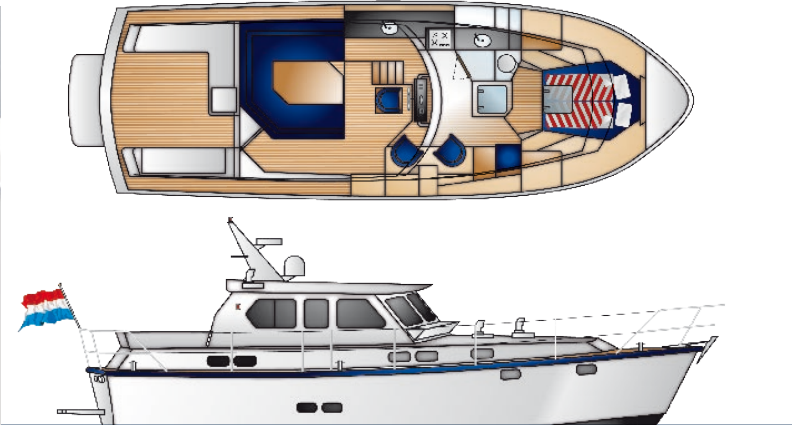
Zoals gezegd zit veel van het rompvolume achterin, wat ook geldt voor het onderwaterschip. Veel draagvermogen is het gevolg, bedoeld voor het onderbrengen van onder meer de twee dieselmotoren, de accu's en de brandstoftank. De kilo's zitten vooral achterin om hard varen mogelijk te maken. Immers, eenmaal in plané wordt de waterlijn veel korter. Zit het gewichtszwaarte-

← Beneden is een knussere dubbele zit.

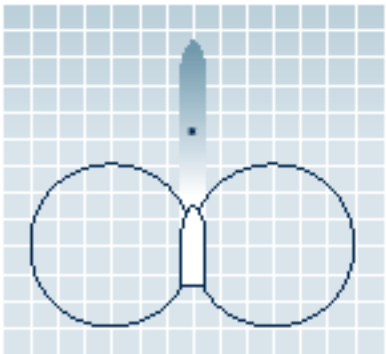


↑ Riante langskombuis in de salon onderin, inclusief uitzicht naar buiten.



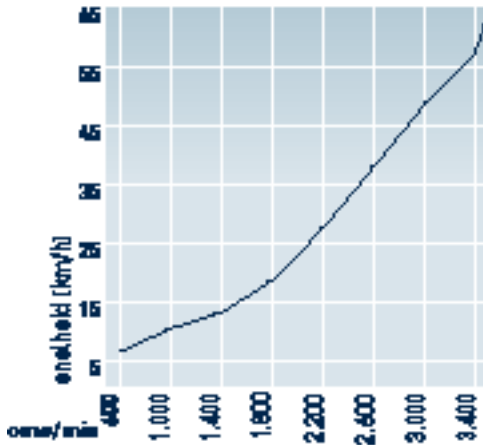


Draaicirkels en stopweg

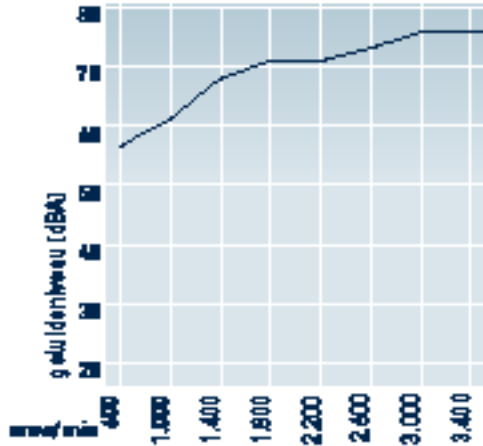


* Draaicirkels: hooguit 1 scheepslengte (BB en SB). Stopweg: 2 à 3 scheepslengtes

Snelheid bij oplopend toerental



Geluidsniveau salon bij oplopend toerental



Technische gegevens

Lengte over alles	12,19 m
Breedte	4,15 m
Diepgang	0,92 m
Kruiphoogte	4,25 m (met gestreken mast 2,90 m)
Gewicht	12.000 kg
Motorinstallatie	2 x Volvo Penta D6, 2 x 243 kW (330 pk) met hekdrive; indirect koelsysteem, laadluchtcooling, iedere motor voorzien van dubbele wierfilters, Algae -X fuel-polishing systeem
Brandstof	1.500 l, aluminium
Water	650 l, aluminium
Vuilwater	200 l, kunststof
Elektrisch	12 volt voor motorinstallatie - 2 x 55 Ah Optima-startaccu's, 24 volt systeem installatie voor boordnet - 450 Ah Mastervolt AGM accu's - Mastervolt-generator voor 220 volt
Bouwmateriaal	zeewaterbestendig aluminium; romp van 5 en 6 millimeter verstijfd met wrangen en langsverstijvingen; dek 5 mm, opbouw 4 mm
Voorhut	v.v. dubbel bed van 1,88 x 2,00 m, twee laden, hangkast, legkast, stahoogte 1,90 m
Natte cel	v.v. elektrisch toilet, wasbak met mengkraan, afgescheiden douche-cabine, twee kastjes, handdoekradiator, stahoogte 1,88 tot 2,07 m
Kombuis	v.v. spoelbak, mengkraan, driepits elektrische kookplaat, drie kasten, vier laden, magnetron, stahoogte 1,92 m
Salon boven	7 zitplaatsen, salontafel, kast, lade. Zitje beneden: navigatiehoek, twee stoelen + koelkast, stahoogte 1,92 m.
Hut achter	v.v. dubbel bed 1,60 x 2,00 m, 3 kastjes, hangkast, wasbak + kraan, elektrisch toilet, wasmand/bak, stahoogte max. 1,94 m
Ontwerp	Willem Nieland
CE	A
Prijs	vanaf € 590.000 (incl. btw)
Uitrusting	onder meer: Marinedeck 2000 antislip, elektrische kookplaat, koelkast, twee elektrische toiletten, binnen- en buitenstuurstand, boegschroef, autopilot, radar, marifoon, dieptemeter, kaartplotter
Bouw en verkoop	Pilot Connection/Ship Install Scheepswerf 1, 5256 PL Heusden 0416 - 66 53 35 / 06-551 637 10, www.pilotconnection.nl info@pilotconnection.nl



Eigenlijk een Porsche met de kofferbak van een stationwagen

punt van het schip te ver voorin, dan zal het voorover duiken en bestaat de kans dat er van planeren zelfs niets terechtkomt.

Op de troon

Ook al zit de machinekamer niet centraal midscheeps, een prominente plek heeft hij zeker wel. Het is een serieuze motorkamer geworden inclusief brandstofreiniging, brandblussysteem, cameratoezicht en een generator voor stroomdraaien. Uitgevoerd met twee Volvo Penta D6 common rail dieselmotoren van niet minder dan 330 pk elk, mede dankzij laadluchtcooling. De motoren staan opgesteld op een robuuste fundatie van wrangen en langsverstijvingen, die goed geïntegreerd is met de rest van de rompconstructie, een zogenaamde continue constructie.

Maar de meest prominente plek aan boord is toch wel de stuurstoel binnen. Met recht

de troon van deze Pilot. Dé centrale plek aan boord: op hart schip en ook langsscheeps ongeveer halverwege. Niet te snel varen kan ook best achter de stuurstand buiten, maar voor het echte werk lonkt de troon binnen. Iets boven de bovenste salonvloer, met aan je voeten de afgrond van de salon beneden, zwevend tussen hemel en aarde.

Deze uitdagende stuurmanszit vraagt erom eens flink gas te geven. Langzaam varende reageert het schip trouwens ook een beetje zoekerig. Bij minder dan de helft van het toerenbereik - 1.500 toeren - is het schip op z'n rompsnelheid. Om vervolgens bij 2.500 omw/min in vol plané over het water te scheren. Het geluidsniveau is dan inmiddels zo'n 72 dBA, niet echt stil. Een punt van aandacht, temeer omdat het schip wel nog steeds goed spoort en de motoren snoren als tevreden katers. Een mooi toeren-



↑ Het onderste horizontale deel van de zeereeling - dun uitgevoerd 'rond' - is kwetsbaar. Hier schop je tegenaan.

↓ Prima plek voor het reddingsvlot: in het achterschip, dicht bij de zeereeling.



tal voor langdurig en snel cruisen, inclusief alle vaarcomfort. Trekken we alle registers van de twee orgels open, dan loopt het log op tot 63 kilometer per uur, nog steeds zeer koersvast. Op bochten zit dit schip niet echt te wachten, maar hangt hij er eenmaal in, dan doet hij het goed.

Conclusie

De Pilot 40 is een blikvanger, origineel ook. De romp en het stuurhuis zijn best hoog, maar toch goed in verhouding. Bovendien is het een schip met alles erin, als ware het een vijftigvoeter. Kortom, een groot schip in een iets kleinere jas, wat hem bovendien levendig maakt. De Pilot 40 is vooral geschikt voor langdurig comfortabel snelvaren. Aan dek ziet het schip er opgeruimd uit, lekker kaal, met een goede afwatering en dus naar verwachting geschikt voor veel groen water aan dek. Een boot met branie. ↓