

Pilot[®] Connection



Pilot vernieuwd

De legendarische PILOT motorjachten naar ontwerp van Willem Nieland worden opnieuw op de markt gebracht. Naast de bekende range PILOT jachten zoals de 38 -,42- en 44 voet komt de in 2006 gestarte verkooporganisatie PILOT CONNECTION met een drietal nieuwe Willem Nieland ontwerpen. .

- de geheel vernieuwde 50 voeter in onderhoudsarm aluminium
- de compacte maar zeer ruime en complete 31 voeter eveneens gebouwd in aluminium
- de Sail explorer een 42 voet 100 % zeiler in aluminium met lift kiel en een bijzondere splitlevel cockpit en cabrio doghouse.



—pilot50—

De legendarische 50 voeter terug in onderhoudsarm aluminium met unieke topcockpit[®]. Bovenop de vergrote eigenarenhut gelegen met 2e stuurstand, zeer comfortabele banken met bergruimte eronder en panoramisch uitzicht. Dit geldt ook voor het nieuwe

dekhuis. Onderdeks bevindt zich een gezellige woonkeuken met 8 zitplaatsen. In totaal 3 slaaphutten. Prachtige inloophoudkamer voorzien van kneveldeur met daarachter 2x440pk Yanmar. Smaakvol ruimtewonder met alom bewonderde vaareigenschappen en uitstraling. Robuust gebouwd voor een lang leven met zoveel mogelijk plezier en weinig onderhoud.

Artikel uit Motorboot juli 2006

Aluminium kruiser voor verre reizen

Onderhoudsvriendelijk, degelijk en zonder franje. Dat waren voor Leo Hoogenboom uit Rotterdam de belangrijkste eisen die hij stelde aan zijn nieuwe schip. Uiteindelijk viel de keus op een van aluminium gebouwde Pilot 50, een ontwerp van Willem Nieland. Net voordat het schip aan zijn eerste zeereis begint, stappen wij in de Rotterdamse Veerhaven aan boord van de Poolbeer voor een proefvaart op de Nieuwe Maas.

Zelf noemt Willem Nieland zijn nieuwste ontwerp 'Pilot topcockpit', doelend op de kuip boven de achterkajuit. Daar mee combineer je volgens hem het genoegen van veel binnenruimte met de mogelijkheid om buiten in een ruime kuip te zitten en in de open lucht te kunnen sturen. De nieuwe aluminium Pilot 50 van Nieland (een 15,55 meter lange en 4,80 meter brede halfglijder) heeft hetzelfde karakter als de andere Piloten van de ontwerper: robuust. Eigenaar Leo Notenboom spreekt van een no-nonsense schip. "En dat is precies waar ik naar op zoek was", benadrukt hij.

Romp en opbouw

De multiknikspant romp en de opbouw van de Pilot zijn gemaakt van zeevatbestendig aluminium; de romp van 7 millimeter en de opbouw van 5 millimeter. De opbouw is onbeschilderd, maar de romp is wit met een vleugje blauw. "Aanvankelijk wilde ik die ook onbehandeld laten, maar toen

begon dit schip wel erg op een grijze oorlogsbodem te lijken", kucht Hoogenboom toe. "Daarom hebben we de romp zo strak laten laten dat er geen plamuur nodig was en er direct verflagen op het aluminium konden worden gezet. Mocht er een kras op komen, dan kan dat makkelijk overschilderd worden."

Zoals hoort bij een Pilot is aan de bovenzijde van de romp een imposante rubberen stootrand aangebracht. Aan de achterzijde van de romp zien we een glij-ijzer met daarboven, net achter de midscheeps, drie apostelen. Iets boven de waterlijn is, in het verlengde van het glij-ijzer, over de gehele breedte van het achterschip een met teak afgewerkt zwemplateau aangebracht met een breedte van ongeveer een halve meter. Via een rvs trap kom je in het gangboord en van daaraf stap je in de kuip. Gangboorden en kuip zijn afgewerkt met Over-

lees verder op pagina 2



—pilot42—

Aluminium 42 voeter, stoer, maar ook elegant ontwerp van Willem Nieland met liftkiel en bijzondere split-level cockpit. Fors motorvermogen en flink zeiloppervlak van 90 m², waarbij handelbaarheid, veiligheid en comfort voor bemanning in ruimste zin voorop stond. Van elektrisch koken tot maximale beschutting onder het cabrio-doghouse, die de splitlevel cockpit voor een deel overkapt. Een schip vol noviteiten voor ondernemende mensen, die overal hun vaarwater zien, niet op veel onderhoud wachten. Met 3 roeren probleemloos droogvallend en wendbaar. 100% zeiljacht, maar ook voor degene, die al voorzichtig een 'ex-zeilersmotorboot' in overweging hebben.

lees verder op pagina 3



—pilot31—

Zoveel mogelijk plezier, veiligheid, ruimte en uitstraling in de compacte klasse van 31 voet met zomin mogelijk onderhoud en zorgen. Gebouwd in aluminium met 165 of 250 pk Steyer. Met meer of minder blanke delen naar wens met altijd een stoere kunststof fendering. Unieke zit- en stuurpositie in stuurhuis en cockpit. Alles met panoramisch uitzicht, zelfs in de flinke kombuis. Voor een retourtje Londen of lange vakantie. Dit door extra aandacht voor leefbaarheid op een klein, maar echt schip. Een grote actieradius, veel handige berguimte en verborgen hut tegen de spiegel. Een ontwerp waarbij ook eens veel aandacht geschonken wordt aan de kuiplayout.

lees verder op pagina 4

—Pilot[®] Connection—

PILOT CONNECTION stelt zich ten doel de verkoop van o.a. PILOT jachten te bevorderen. Naast de sales van schepen, de begeleiding van de bouw en een probleemloze aflevering van schepen wordt ook zorggedragen voor een op maat gesneden aftersales. Daarbij wordt de toekomstige eigenaar van een Pilot zeer nauw betrokken bij het gehele

wordingsproces van ontwerp tot aflevering.

Verder kan PILOT CONNECTION in het kader van de verkoop van schepen desgewenst bemiddelen bij de verkoop of inruil van de schepen die nog in eigendom zijn bij toekomstige klanten. Bij financiering in de vorm van scheepshypotheek en overbruggingskredieten kan PILOT

CONNECTION de klant eveneens terzijde staan.

Voor de productie van de te bouwen schepen heeft PILOT CONNECTION een aanneemovereenkomst met SHIPINSTAL- een gerenommeerd watersportbedrijf in Heusden NB- en werkt zij samen met een aantal ervaren kwalitatief hoogwaardige suppliers.

Pilot Connection

Scheepswerf 1

5256 PL Heusden

Tel.: +31 (0)655 163 710

info@pilotconnection.nl

www.pilotconnection.nl

deck, een gegoten kunststof met een motief van teakhout. Oerdegelijk en onderhoudsarm, aldus Hoogenboom.

Kuip

Aan alle zijden van de kuip zijn banken gemaakt, met daaronder een zee aan bergruimte. Hoogenboom heeft hier onder zijn fietsen, de parasol en het reddingsvlot gestouwd. Openen en sluiten gaat gewoon met een inbusleutel. "Geen gedoe met slotjes. Dat is allemaal veel te ingewikkeld", vindt de schipper. De bakskisten onder de banken kunnen waterdicht worden afgesloten. In het midden van de zithoek staat een tafel waarvan een deel kan worden weggeklapt. Slingerranden ontbreken, maar in het midden zit wel een gat voor de parasol.

Aan bakboord is de stuurstand gemaakt. Die bestaat uit een eenvoudig instrumentenpaneel en een stuurwiel met daarvoor een draaistoel op een stevige rvs paal. De roerganger heeft voldoende uitzicht, al wordt dat enigszins beperkt door de schuin achterover staande wegklapbare antenne-mast.

Dek en gangboorden

De rondom lopende gangboorden zijn minimaal veertig centimeter breed en worden naar voren toe iets breder. Ze zijn omgeven door een rvs reling van bijna een meter hoog die, zoals het hoort, rust in met nylon beklede aluminium potten. Daarmee wordt contact tussen de twee soorten metaal voorkomen en het risico van aantasting (corrosie) van het aluminium beperkt. Ongeveer tien centimeter boven het dek is in de reling een buis aangebracht zodat de voorwerpen niet van het dek kunnen rollen. Een voetlijst ontbreekt, waardoor overkomend water snel kan worden afgevoerd. Ook de kuip en de gangboorden zijn afgewerkt met Overdeck.

Op het ruime voordek staat een imposante elektrische ankerlier en op de boeg hangt een anker gebruiksklaar in een ankerrol. Aan weerszijden van de ankerlier zijn twee bergruimten gemaakt die voldoende plaats bieden voor een flinke voorraad stootwillen. Er kunnen zelfs fietsen in worden gestouwd. Op het voordek ontbreekt de scheepsbel niet. Op het dak van de kajuit staan drie fors bemeten luchthappers op dorades die elk zijn beschermd door een beugel. Ook aan weerszijden van het dak van de stuurhut zijn deze voorzieningen aangebracht. Uitstulpingen aan beide kanten van de opbouw beschermen de luchtinlaat van de twee motoren.

Interieur

De toegang tot de stuursalon – de benaming stuurhut zou dit riante verblijf tekort doen – bevindt zich aan stuurboord en bestaat uit een deur met daarboven een klapluik dat in alle mogelijke standen kan worden open gezet. Wat direct opvalt aan de stuursalon is de forse ruimte en de sobere, maar degelijke afwerking. "Daar heb ik bewust voor gekozen", benadrukt Leo Hoogenboom. "Op de vloer ligt ongelakt teakhout dat normaal wordt gebruikt als afwerking van het dek en de gangboorden. Ik wil met schoenen en natte kleren naar binnen kunnen lopen zonder dat ik mij zorgen hoeft te maken om het interieur." Voor de betimmering is mat gelakt teakhout gebruikt. De plafonds zijn afgewerkt met witte kunststof panelen en in de hutten is de binnenzijde van de romp betimmerd met wit gelakt hout.

Aan bakboord is een U-vormige zithoek gemaakt, met plaats voor acht tot tien opvarenden. De banken staan op een verhoging zodat deze zitplaatsen goed uitzicht naar buiten bieden. Voor de banken staat een langwerpige tafel die rust op twee rsv poten. Aan de andere kant van de stuursalon is, achter de tweepersoons bank bij de stuurstand, een kaartentafel gemaakt. De stuurstand is, zoals past bij dit schip, overzichtelijk ingedeeld: de navigatie-instrumenten, de bediening van de motoren en knoppen van de trimflappen bevinden zich op het paneel rond het houten stuurwiel. Op een paneel tegen het plafonds is een aantal meters aangebracht, waaronder die van tankinhoud. Vanaf de bank bij de stuurstand heeft de roerganger goed uitzicht naar allen kanten. Wel moeten de rugkussens van de kuipbanken worden weggenomen om ook naar achteren voldoende zicht te hebben.

Voor de stuursalon is de kombuis (aan stuurboord) met een ruime dinette (aan bakboord) aangebracht. Die kombuis is uitgerust met een magnetron, een vierpits elektrische kookplaat, een enkele spoelbak en een koelkast. "Deze indeling is gemaakt volgens de specificaties van de klant", aldus Willem Nieland. "Vanzelfsprekend biedt het ontwerp mogelijkheden om het interieur, net als de apparaten die worden ingebouwd aan te passen." Vanuit de kombuis voert een gang verder naar voren. Aan stuurboord is een tweepersoons gastenhut gemaakt. Daar tegenover bevindt zich de toilet-ruimte met een wastafel en een aparte douchecabine. In het voorschip is de tweede gastenhut met in het midden een halfvrijstaand tweepersoons bed. Direct na de

trap rechts naast de ingang van de stuursalon is de opgang naar de eigenaarshut in het achterschip. Ontwerper Nieland heeft er voor gekozen het tweepersoons halfvrijstaande bed diagonaal te plaatsen zodat er ruimte overblijft voor een bureau en een flinke boekenkast. Aan stuurboord is de sanitaire ruimte met een gescheiden douche en toilet. Hier bevindt zich ook de ingang naar de machinekamer.

Al eerder noemden we de dorades met de luchthappers op het dak van de stuursalon en de kajuit. Samen met de patrijspoorten in de sanitaire ruimten, de luiken in de hutten en de twee luiken in de spiegel zorgen die voor voldoende ventilatie van het schip. In de stuursalon kunnen bovendien het middelste raam aan de voorzijde en het grote raam aan de achterzijde geheel worden geopend.

Motoren en techniek

Een aluminium deur met een robuuste knevel geeft vanuit de sanitaire ruimte bij de eigenaarshut in het achterschip toegang tot de machinekamer. Hier staan twee zescilinder Yanmar dieselmotoren van 440 pk bij 3300 toeren per minuut. Het linker deel van de machinekamer wordt vrijwel geheel in beslag genomen door een batterij accu's. Hoewel Hoogenboom het zelf eigenlijk niet zo nodig vond, liet hij toch een boegschroef inbouwen. "Als we aanleggen, sta ik meestal in het gangboord met de trossen en staat mijn vrouw aan het roer. Zij vond het toch prettiger als er een stevige boegschroef beschikbaar is", licht hij toe.

Varen

Dat we die boegschroef ook nauwelijks nodig hebben, blijkt wel als we de Veerhaven verlaten voor een vaartocht op de Nieuwe Maas. Met de twee schroeven is het schip uitstekend te manoeuvreren en de matige wind heeft nauwelijks vat op de Pilot. Eenmaal op het onstuimige water buiten de haven valt het lage geluidsniveau op. Bij een kruissnelheid van tegen de 12 knopen (ruim 20 km per uur), die we bereiken bij 2600 toeren per minuut, geeft de geluidsmeter 73 decibel aan. Doen we alle ramen en deuren dicht dan zakt de wijzer naar 71 decibel. Buiten, net achter de opbouw en uit de wind, meten we bij dezelfde snelheid een geluidsniveau dat schommelt tussen de 72 en 74 decibel waarbij het geruis van het water de meeste punten scoort. Motorgeluid dringt hier nauwelijks door.

Volgens de almanak staat er op het moment van onze proefvaart

Pilot 50 close-up

Metingen snelheid en geluid

Toeren p/m	snelheid* km/u	snelheid* knopen	trimflappen	geluid db(a)
1500	13,5	7,7	in	69
2000	16,3	9,2	half	70
3000	25,9	15,0	uit	79
3300	37,8	20,4	uit	82

Motoren: tweemaal Yanmar 440 pk bij 3300 toeren per minuut.

* Gemiddelde snelheid over de grond met een stroom mee en tegen van minder dan een halve knoop (een knoop is 1,852 meter per uur).

Decibel waarden: tot 60 stil; 60-70 niet hinderlijk; 70-80 aanvaardbaar; boven 80 hinderlijk. Bij open boten moet uiteraard rekening worden gehouden met het omgevingsgeluid.



nauwelijks stroom op de rivier en is het bijna hoogwater. Toch doen we de metingen zowel stroomop als stroomafwaarts. Bij 1000 toeren per minuut noteren we, tegen de stroom van minder dan een halve knoop (nog geen kilometer per uur), een snelheid van circa 5,5 knopen (ruim negen kilometer per uur). De decibelmeter geeft dan 67 dBA aan. Bij het maximum van 3300 toeren komen we op 20,4 knopen (ruim 37 kilometer per uur) en 82 dBA. In de andere richting ligt de kruissnelheid niet veel anders en halen we ook nu weer een maximum snelheid van ruim twintig knopen (bijna 38 kilometer per uur). Hoogenboom houdt gemiddeld een snelheid van 10 tot 11 knopen (tussen de 18 en 20 kilometer per uur) aan bij circa 2400 toeren. "Dan lopen de motoren het mooist, ligt het geluidsniveau het laagst en bedraagt het verbruik ongeveer veertig liter per uur", zegt hij. Recht achteruit varen is voor de Pilot geen probleem, maar dat is niet verwonderlijk met twee schroeven. Manoeuvreren gaat eveneens probleemloos. De draaicirkel ligt binnen een scheepslengte. Zetten we een schroef vooruit en een achteruit dan kunnen we het schip zoals verwacht zelfs om zijn as laten draaien.

Conclusie

Leo Hoogenboom blijft nuchter onder deze prestaties. Met deze Pilot 50 lijkt hij een schip te hebben gevonden dat volledig beantwoordt aan zijn wensen: nauwelijks onderhoud, robuust

en degelijk en uitermate geschikt voor een lang verblijf aan boord. Dat is hij ook van plan, want na een paar tochten langs de kust en naar België wil hij langere reizen gaan maken. Met deze aluminium Pilot 50 topcockpit heeft Willem Nieland een degelijk schip ontworpen dat door de no-nonsense inrichting en uitvoering geschikt is voor langere tochten waarbij aan ruige omstandigheden soms niet valt te ontkomen. Dat was ook precies waar de eigenaar naar op zoek was. In dat opzicht voldoet het schip aan de eisen die vooraf aan het ontwerp en bouw werden gesteld. De uitvoering in aluminium en het gebruik van onbewerkt teak op de vloeren maken de uitvoering waarmee wij onze proefvaart maakten tot een onderhoudsarme boot voor de avontuurlijke en veeleisende watersporter die rekening houdt met enige ontbering en regelmatig in zoute condities vertoeft.

PILOT 50

Afmetingen

Lengte:	15,55 m
Breedte:	4,80 m
Diepgang:	1,25 m
Kruiphoogte:	3,30 m
Motor:	2x 440 pk
CE-markering:	A

Prijs vanaf € 685.000,-
incl. BTW



Eigenzinnig

-pilot42-

Wie Willem Nieland een beetje kent, zal het niet verbazen dat z'n boten dat ook zijn. En zeker de nieuwste boot die hij tekende en bouwde voor zichzelf. Een boot die –net als Nieland zelf– van alle markten thuis wil zijn: de Pilot Sail Explorer 42.

De historie: in 1997 deed Willem Nieland mee aan een ontwerp-prijsvraag, uitgeschreven door de Waterkampioen. Zijn ontwerp, de New Lands End 1100, maakte indruk. Twee van de opvallendste kenmerken van de boot: veel binnenruimte en een beperkte doorvaarthoogte dankzij een hou-arituig. Van die 1100 werd destijds voor een particuliere klant een exemplaar gebouwd van watervast multiplex. De eigenaar, die ooit de wereld rondvoer in een zelfgebouwde Koopmans 32, is er trouwens nog altijd dik tevreden mee. Willem Nieland: "Toen al ontstond bij mij het idee voor een grotere versie in aluminium." Een paar jaar geleden besloot hij die boot, de Pilot Sail Explorer 42, voor zichzelf te gaan bouwen. Omdat hij geloofde in het concept, maar ook uit commercieel oogpunt: "Ik heb nogal een naam in de motorboten. Voor een zeiljacht bellen mensen mij niet zo gauw. Terwijl ik een zeilboot ontwerpen net zo leuk vind. Dus dat was ook een reden." Maar er waren er meer: "Van huis uit ben ik een zeezeiler. Ik hou van motorboten, maar ik wil niet in een keurslijf. De Pilot Sail Explorer 42 is voor mij ook een varend laboratorium. Ik wil aantonen dat er goede dingen in zitten die werken. Maar ik zal niet ontkennen dat het eveneens een beetje het etaleren van veelzijdigheid is." De 42 moet meer worden dan alleen Nielsands Privéboot. "Ik heb hem bedoeld als een commercieel product. Voor mensen die wat anders willen. Die een pleziervaartuig willen en de gruwelijke eenvormigheid van de jachten van tegenwoordig zat zijn."

All season, all generation.

De Pilot Sail Explorer is niet Nielsands eerste eigen ontwerp voor zichzelf. Hij voer rond met het

prototype van de Pilot 44 motorboot en ook de eerste aluminium Pilot 29 was voor hemzelf. Maar nu wilde hij wat anders. "De serieboten lopen goed. Op het gebied van motorjachten is mijn naam wel gevestigd. Ik wilde weer eens iets maken waar lef voor nodig was." De Pilot Sail Explorer omschrijft hij als een all season, all generation-boat, een boot voor de ondernemende zeiler. Snel comfortabel, praktisch en mooi om te zien. "Dat was het uitgangspunt voor dit schip." Zegt hij, "het moest extreem veelzijdig zijn. Maar daarnaast ook simpel. En je weet dat niks zo ingewikkeld is als het simpel houden." Het moest vooral een boot worden waar zeilplezier centraal zou staan, maar dan gecombineerd met alle gemakken van een motorboot. Van elektrisch koken tot beschutting als je buiten zit. Daarom heeft hij een grote kuip waarbij een vast dekhuis voor bescherming zorgt. Maar dat vaste dekhuis heeft dan wel weer een dak van doek, zodat je buiten kunt zitten als je daar zin in hebt. Een echte cabriolet dus. Typisch voor Willem Nieland is ook de keuze van de motor. Want hoeveel zeiljachten in deze lengte hebben een 144 pk sterke Steyr in de machinekamer? Nieland is er heel uitgesproken over: "Als je nou toch geen zin hebt om te zeilen, doe dan de motor maar aan. Maar dan wel een echte!" De Steyr is zwaar geïsoleerd en ingebouwd als in een motorjacht met stuwdruklager en homokinetische koppeling. Bovendien is hij voorzien van een vliegwieltgenerator voor extra stroom voor het boordnet. Om de paardenkrachten optimaal om te zetten in snelheid heeft de boot een trimflap onder het achterste deel van de romp. Nieland: "Op de motor varend doet deze boot niks onder voor een motorboot. Je jankt hem zó in de two digit speed." Om ervoor te

zorgen dat het jacht met de beide roeren onder een hoek van 15 graden toch goed de box in kan, heeft het een derde roer direct achter de grote klapschroef. De beide roeren die onder een hoek staan, hebben bovendien platen aan de onderkant waarop het jacht steunt als het droog staat. Snelheid hangt voor Nieland nauw samen met die eerder genoemde ondernemingszin. "Als je lange tochten wilt maken, dan wil je natuurlijk wel een beetje kunnen opschieten. Met deze boot lig je vlot, en vooral niet uitgeput, op de Solent. Die veelzijdigheid maakt van de Pilot Sail Explorer een soort 4 x 4 op het water. En dat is leuk. Zelfs al maak je die lange tochten voorlopig alleen nog maar in je hoofd. Het kan en dat is het belangrijkste.

Innoveren aan het dek. Natuurlijk heeft de Pilot Sail Explorer 42 een ander interieur dan de doorsnee zeilboot. Creatief met binnenwerk is nou eenmaal zo langzamerhand Nielsands handelsmerk. Maar omdat hij, zoals hij al zei, niet in een hokje geduwd wil worden, kijken we dit keer eerst maar eens buitenom. Want om met de woorden van Nieland te spreken: "Aan het dek van een zeiljacht valt meer te innoveren dan aan de binnenkant." Het opvallendst aan het dek is natuurlijk het doghouse. Met daaronder zes droge zitplaatsen en de binnenstuurstand. Daarachter vind je de buitenkuip. De helmstok is zo lang dat je in de kuip, maar ook onder het doghouse kunt sturen. Nieland spreekt liever van een split level kuip. "Veel beschutting, supercomfortabel. Als je het ontwerp van een doorsnee zeiljacht ziet, staat er nooit een buiskap op getekend. Maar iedereen wil zo'n ding hebben. En vervolgens ziet de boot er niet meer uit. Dat is vaak het punt: mensen vinden zaken wel belangrijk, maar ze staan er niet bij stil. Ze denken dat het gebrek aan rugsteun in de kuip normaal is. Of dat het hoort dat je in de kuip van een zeiljacht uit je kleren waait." Nieland wil daarom nadenken voor z'n klanten. "Mensen zijn me achteraf altijd dankbaar dat ik hun zin niet heb gedaan. Ik luister goed naar hun wensen, maar meestal niet naar hoe ze het willen oplossen."

Maximaal zeiloppervlak

Voor in de kuip, aan de weerszijden van de kajuitingang, worden alle lijnen bediend. Er staan twee lieren, waarvan één elektrisch, die de spierballen van de boot zijn. Meer lieren zijn niet aan boord, want de genuaschoot gaat ook hier naar toe. Nieland dacht lang na over het zeilplan van z'n boot. "Ik wilde zoveel mogelijk zeiloppervlak op basis van maximaal 115 procent voorzeil. Een groter voorzeil wilde ik niet, dat betekent namelijk werken als je overstag gaat. Een keerkok vond ik niet wenselijk; dan heb je op ruime koersen te weinig zeil. Of je moet een nog hogere mast nemen. En ik wilde geen mast die hoger was dan noodzakelijk om 90 m2 doek kwijt te kunnen. Een 115 procent fok is wat mij betreft het meest veelzijdige voorzeil. Het grootzeil is met 48m2 maximaal, met een lange giek. De zalingen staan naar het achteren zodat je geen bakstagen of babystagen nodig hebt." Bij een jacht dat moet inspireren tot ondernemende reizen hoort na-



tuurlijk, zo vindt Willem Nieland, een variabele diepgang. Hij koos voor een hefkiel. "Met een kielmidzwaard lever je te veel in op het gebied van de zeileigenschappen." De hefkiel is relatief licht (1.900 kilo) en wordt met een talie op de elektrische lier bediend. Met de hand kan trouwens ook, maar dat betekent wel 'werken'. Verder moet flink wat gewicht in de romp, rondom de ingebouwde kielkast, voor de nodige stabiliteit zorgen. In de dubbele bodem van de boot zit bijvoorbeeld 700 liter diesel en meer dan een ton binnenballast in de vorm van lood en de vele accu's. In tanks onder de banken is nog eens 650 liter water opgeslagen. Nieland: "En de motor zou je ook als binnenballast kunnen beschouwen." Een markant detail binnen: de kielkast heeft aan beide kanten een glazen plaat zodat je in de kielkast kunt kijken. Dit is bedoeld om binnen meer licht te krijgen, de ruimtelijkheid te bevorderen en voor inspectie. De kiel heeft overigens geen bulb en kan daardoor bovenlangs uit de kielkast worden getild.

Slapen op het aanrecht

En zo zijn we dan toch in het binnenwerk van de boot aanbeland. Die is duidelijk geïnspireerd op de eerder genoemde New Lands End, met een eigenaarshut achterin en een tweede hut in het voorschip. In de kajuit neemt de kielkast een prominente plaats in, maar dankzij de glasplaat is hij toch niet al te massief. Bijzonder is verder dat de complete breedte van het schip is gebruikt voor het interieur. En natuurlijk de multifunctionaliteit van verschillende interieurdelen. Zo kan het verlengde deel van het aanrecht dienst doen als loodskooi en zijn de diepe banken in de kajuit geschikt als zoekooien. De afwerking is wel weer behoorlijk traditioneel met blauw alcantara en teak. Nieland: "Ik moet al zoveel uitleggen over deze boot, dat je in de styling binnen niet te gek moet doen. Dan begrijpen mensen het helemaal niet meer." Toch een beetje eigenwijs: het teak is naturel gehouden. Zo is het licht en blijft het binnen lekker ruiken. Maar je moet wel oppassen met een kop koffie natuurlijk.

Gratis boot erbij

Als er al een zeiljacht van de toekomst bestaat, maakt de Pilot Sail Explorer 42 – volgens Willem Nieland tenminste – zeker aanspraak op de titel. "Deze boot zal de

overstap naar een motorboot uitstellen. Die krijg je er namelijk al gratis bij. De mast eraf, kiel eruit; klaar. En als er eenmaal genoeg boten in aanbouw zijn, kun je die mast en kiel gewoon aan een ander verkopen. Deze boot hoeft je nooit meer weg te doen." Niet toevallig in dit opzicht: de kruiphoogte van het jacht zonder mast is 2,40 meter. De magische maat voor een hoop bruggen in Nederland. Volgens Nieland heeft het jacht beslist commerciële potentie. "Gebouwd in aluminium met alles erop en eraan, komt de prijs rond de 350.000 euro. Een eenvoudige uitvoering hoeft niet meer te kosten dan rond de 275.000 euro. Maar het schip zou ook probleemloos in polyester in serie gebouwd kunnen worden. Dan kan de prijs nog wel wat lager. Ik ben geen ontwerper voor de happy few."

WILLEM NIELAND

Willem Nieland brak door als jachtontwerper met zijn lijn Pilot-motorjachten. De Pilot 44 was een trendsetter schip, zowel wat betreft de styling als wat betreft het creatief gebruik van de binnenruimte. Na de 44 volgden binnen deze lijn verschillende andere modellen. Nielsands ontwerpen worden tegenwoordig onder meer gebouwd door Rego (De Rego Pilot-serie), Consonant (diverse Kuster-modellen) en ONJ (Loodsboot 1020). Daarnaast houdt hij zich bezig met one-off nieuwbouw en de <refits> van alle mogelijke vaartuigen. Willem Nieland maakte voor de Waterkampioen een nieuw interieur voor het motorjacht Tijgerhaai. De opvallende styling van deze boot, met z'n 'gehoute' stalen opbouw, is ook van zijn hand.

PILOT Sail Explorer 42

Afmetingen	
Lengte:	12,55 m
Breedte:	4,15 m
Diepgang:	0,65 – 2,75 m
Zeiloppervlak aan de wind:	90 m ²
Motor:	144 pk
CE-markering:	A

Prijs vanaf € 289.000,-
incl. BTW



De Pilot® 31

Waar een klein schip groot in kan zijn; retourtje Londen, het wad op, een fjord in of dwars door Amsterdam.

Onder het motto niet klussen maar varen heeft Willem Nieland een sterk innoverend ontwerp aan de PILOT familie toegevoegd en nu in een compacte maat; "DE PILOT 31 meet 9.30x3.45x0.85, maar is wel een echte Pilot. Deze MPV onder de motorjachten uitgevoerd in hoogwaardig aluminium is een ultra praktisch en veelzijdig, sportief, snel en wendbaar maar ook een veilig en betrouwbaar schip met stevige constructie; dubbele bodem, geïntegreerde tanks voor royale actieradius, polyethyleen fendering rondom, 75cm hoge rvs reling in cat B uitvoering, serieuze ankeruitrusting, standaard met stroef, isolerend en duurzaam Marinedeck® plus een ceramisch olieformuis, veilig en geen gesjouw meer met gasflessen.

Form follows function

Naast de vaareigenschappen en de stoere uitstraling van pure en tijdloze lijnen die zo specifiek zijn voor alle PILOTS, onderscheidt de uitvoering van dit echte PLEZIER!vaartuig zich dus direct als voldoende compleet in de basisuitvoering, degelijk uitgerust voor een lang en zo onbekommerd mogelijk leven.

Er is in deze "kleine grote" PILOT niet alleen sprake van het optimaal benutten van de binnenruimte, maar ook in de cockpit bevindt zich ongewoon veel ruimte voor de bemanning om een lekker plekje te vinden. In of juist uit de zon, cq in of uit de(vaar)wind, maar altijd met bijna volledig 360 graden panoramisch uitzicht. De zichtlijn van de schipper, comfortabel zittend achter het met zorg vormgegeven stuurconsole, loopt zelfs in vol plane met gemak over de hoge boeg. Deze positie geeft een ongekend gevoel van 'total in control'. Deze centrale duo-zit wordt omringd door maar liefst 4 zitbanken voor 10! personen, met natuurlijk volop bergruimte eronder. Sociaal dus; 12 zitplaatsen, maar daarbij ook een vaste eettafel, voldoende ruggesteun en direct contact met binnen. Dit door een innovatieve zakpui en een deelbare aluminium toegangsdeur in weer stoer aluminium. In seconden werk is een luifel te spannen van pui naar hektarga; met stromende regen is

zo toch in de buitenlucht te sturen. De speciale kuipkussens behoeven bij een bui overigens niet opgeborgen te worden.

Een Willem Nieland interieur kenmerkt zich ten alle tijden in zo veel mogelijk uitzicht op een zo comfortabel mogelijke manier gezeten. Zes zeer comfortabele zetels en bijna 360 graden uitzicht, ook staand achter de zeevaste kombuis! Natuurlijk als op iedere Pilot een echt bureau (met optie voor binnensturen en PC), een overdaad aan kasten, lekkere bedden, goede verhoudingen in zittingen, mogelijkheid voor een wasmachine, een adequate badkamer en alles uitstekend geventileerd en geïsoleerd.

Hoogstaande techniek

Standaard een hypermoderne Steyr diesel met 164 pk met optie voor een 250 pk; stil en zuinig met inspuitdrukken tot maar liefst 2000 bar. Stuwdruklager, overbieten fundatie, flexibele koppeling en het fameuze Easystem® schroefinstallatie met daarbij onderhoudsloze afdichting doen nog een extra duit in het zakje.

Gedegen elektrische installatie met daarbij een Mastervolt combi voor alle thuisgemakken is

Plezier hebben in het varen in een onderhoudsarm schip, dat is voorzien van alle gemakken en comfort staan daarbij centraal. De standaard uitvoering is qua toebehoren, interieur en motorisering zeer compleet te noemen. Uiteraard kan e.e.a. aan de persoonlijke wensen worden aangepast. Rustig varen door de Biesbos, over de Friese meren en de Franse kanalen, maar ook snel hoppend langs de Belgische- en Nederlandse kust behoort tot de mogelijkheden. Zelfs een lang weekend naar Londen heen en weer is een heuse optie. Kortom een pleziervaartuig voor het nieuwe varen voor de ondernemende, actieve recreant en zijn of haar partner. Dit schip lijkt bij uitstek geschikt voor de ex-zeiler die (ook) een ander vaargebied op een avontuurlijke wijze wil verkennen



PILOT 31

Afmetingen

Lengte:	9,30 m
Breedte:	3,45 m
Diepgang:	0,85 m
Kruiphoogte:	2,40 m
Motor:	164 pk
CE-markering:	B

Prijs vanaf € 159.000,-
incl. BTW



-pilot31-

**De Pilot 31
staat voor
onbegrensd
genieten.**

