

De Pilot 50 'topcockpit' varende op de Maas.

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.

CEES VAN DIJK



Aluminium kruiser voor

Zelf noemt Willem Nieland zijn nieuwste ontwerp 'Pilot topcockpit', doelend op de kuip boven de achterkajuit. Daarmee combineer je volgens hem het genoegen van veel binnenuimte met de mogelijkheid om buiten in een ruimte 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 karkater als de andere Pilots van de ontwerper: robuust. Eigenaar Leo Hoogenboom 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 zeewaterbestendig 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”, licht Hoogenboom toe. „Daarom hebben we de romp

zo strak laten lassen 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 overgeschilderd worden.”

Zoals hoort bij een Pilot is aan de bovenzijde van de romp een imposante rubberen stootrand aangebracht. Aan de achterzij-



METINGEN SNELHEID EN GELUID

Toeren p/m	snelheid* km/u	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).

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



verre reizen

de van de romp zien we een glij-ijsler met daarboven, net achter de midscheeps, drie apostelen. Iets boven de waterlijn is, in het verlengde van het glij-ijsler, over de gehele breedte van het achterschip een met teak afgewerkt zwemplatform 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 Overdeck, een gegoten kunststof met een motief van teakhout. Oerdege-lijk en onderhoudsarm, aldus Hoogenboom.

KUIP

Aan alle zijden van de kuip zijn banken gemaakt, met daaronder een zee aan bergruimte. Hoogenboom heeft hier onder andere zijn fietsen, de parasol en het reddingsvlot gestouwd. Openen en sluiten gaat gewoon met een inbussleutel. „Geen gedoe met slotjes. Dat is allemaal veel te ingewikkeld”, vindt de schipper. De bakskis-

ten 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 antennemast.

DEK EN GANGBOORDEN

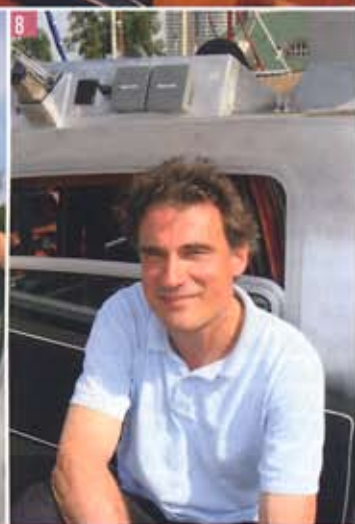
De rondom lopende gangboorden zijn minimaal veertig centimeter breed en worden naar voeren toe iets breder. Ze zijn omgeven door een rvs reling van bijna een meter hoog die, zoals het hoort, rust in met nylon beklede aluminium potten. Daarmee wordt contact tussen de twee soorten metaal voorko-

mend 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.

men en het risico van aantasting (corrosie) van het aluminium beperkt. Ongeveer tien centimeter boven het dek is in de reling een buis aangebracht zodat voorwerpen niet van dek kunnen rollen. Een voetlijst ontbreekt, waardoor overko-

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 kan-



- 1 De Pilot 50 'topcockpit' heeft ook een stuurstand buiten.
- 2 Achteraanzicht van de Pilot 50.
- 3 De maximum snelheid ligt rond de 40 kilometer per uur.
- 4 Voorschip met scheepsbel, ankerlier en anker.
- 5 Luchthappers op dorades zorgen voor voortdurende ventilatie.
- 6 Rond de stuurstand is voldoende ruimte voor de inbouw van apparatuur.
- 7 Schipper en eigenaar Leo Hoogenboom.
- 8 Ontwerper Willem Nieland.

ten 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 gebruik als afwerking van het dek en de gangboorden. Ik wil met schoenen en natte kleren naar binnen kunnen lopen zonder dat ik mij zorgen hoef 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 rvs 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 plafond is een aantal meters aangebracht, waaronder die van de tankinhoud. Vanaf de bank bij de stuurstand heeft de roerganger goed uitzicht naar alle 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 kook-



9 De zeevaste kombuis is ideaal voor lange reizen. 10 Onder de kuipbanken is volop bergruimte. 11 Eigenaarshut in het achterschip. 12 Volop ruimte in de stuursalon. 13 Professionele machinekamer. 14 Aan de aparte kaartentafel kan de navigator zijn werk doen. 15 In de eigenaarshut is ook een bureau gemaakt.

plaat, 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 toi-

letruimte 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 kilometer 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 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 toe-

ren 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

PILOT 50

AFMETINGEN

Lengte:	15,55 m
Breedte:	4,80 m
Diepgang:	1,25 m
Kruiphoogte:	3,30 m
CE-markering:	A (oceaan)

CASCO

Materiaal:	zeewaterbestendig aluminiumstaal, 7 mm romp, 5 mm opbouw
Rompvorm:	halfglijder
Waterverplaatsing:	21 ton
Constructie:	webspanten en stringers met weerstandsvermogen categorie A
Schilderwerk:	tweecomponenten International, licht aangestraald plaatwerk en opbouw van geborsteld aluminium

VOORTSTUWING

Motoren: 2 x Yanmar zescilinder diesel, 440 pk bij 3300/min.

Keerkoppeling:	Hurth, 2:1
Schroeven:	vierblad, 27 x 21 duim

Boegschroef:	Vetus 95 kgf, 5,3 kW
Blusinstallatie:	Saval automatische blusinstallatie

INHOUD TANKS

Diesel:	4000 liter en 1000 liter
Drinkwater:	1000 liter
Vuilwater:	1000 liter

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet:	24 Volt walstroom generator
-----------	-----------------------------------

PRESTATIES

Kruissnelheid:	11,2 knopen (21 km/uur)
Topsnelheid:	20,4 knopen (37,8 km/uur)
Draaicirkels:	minder dan een scheepslengte, zowel over bak- als over stuurboord.

PRIJZEN

Prijs (incl. btw):	standaarduitvoering: 685.000 euro
Proefschip:	795.000 euro

BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp:	Willem Nieland
Werk:	Pilot Connection
Informatie:	06-53298963 en 010-2850863

16 Klapraam aan de voorzijde van de stuursalon. 17 Boekenkast in de eigenaarshut. 18 Douche en toilet met toegang tot de machinekamer.



deze Pilot 50 lijkt hij een schip te hebben gevonden dat volledig beantwoordt aan zijn wensen: nauwelijks onderhoud, robuust en degelijk én 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 omstandig-

heden 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 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.