



Lefgozertje met stijl

De Pilot 31 valt op, ook onder de overige Pilot-motorjachten. Hij is namelijk veel kleiner dan de meeste. Compact, met een mooi woord. Toch is ie compleet en comfortabel, en geschikt voor snelvarend cruisen. En bovenal eigenzinnig.



PLUS

- + Comfort
- + Vormgeving
- + Afwerking

MIN

- Manoeuvrabiliteit
- Stahoogte



Vanuit de dinette en de navigatiehoek heb je uitzicht naar buiten. De navigatiehoek biedt de mogelijkheid voor een binnenstuurstand.



De natte cel is uitgevoerd met een aluminium toplaag.



Een schip moet een passend gebruiksvoorwerp zijn. Hoe koud en gevoelloos kun je het zeggen. Natuurlijk, doe je een schip daarmee tekort, je moet er ook een beetje verliefd op kunnen worden. Wat niet wegneemt dat jouw boot vooral geschikt moet zijn voor jouw manier van varen. Han van der Zeeuw van Pilot Connection – een driemanschap van Pilot-fanaten – zocht net als zoveel overstappende zeilers, een motorboot waarmee hij ook op open water kon varen. Voor zichzelf en om op de markt te brengen. Het bestaande aanbod viel hem flink tegen.

Wat Van der Zeeuw zocht, was een motorboot om, zoals hij het zelf zegt, avontuurlijk mee te kunnen varen. Een schip om vlot mee van a naar b te kunnen, ook op open water. Bovendien vindt hij snelvaren gewoon leuk. Het schip hoefde niet groot te worden, Van der Zeeuw vaart hoofdzakelijk met een kleine bezetting. Hij kwam terecht bij jachtontwerper Willem Nieland. En deze kan behalve veel praten, ook goed luisteren. Daarbij gaat het Nieland vooral om dat wat de klant bedoelt, minder om wat en hoe deze het zegt. “Door achter de schermen te luisteren, leer ik de mens achter de woorden kennen, krijg ik een

beeld van datgene wat ze echt willen. En kennelijk trek ik het aan, maar vaak zijn dat watersporters die niet denken in vaste, traditionele patronen.” Logisch dus dat de resultaten, lees: Pilot-jachten, vaak nogal opvallen. Voor Van der Zeeuw is het resultaat de Pilot 31 zoals hij er nu ligt: een knikspant romp van aluminium, ruim negen meter lang en met een uiterlijk dat goed in verhouding is. Stoer om te zien, een extra hoge zeereeling, maar verder vrij ingetogen. De expliciete keuzes zie je vooral terug als je aan boord stapt en komen het meest tot hun recht als je vooringenomen standpunten laat varen. Zoals de keuze voor het op de tafel zitten tijdens het varen, maar ook de expliciete keuze voor bouw materiaal, motormerk en houtsoorten. Op de Pilot 31 is nou-gewoon-omdat-iedereen-dat-doet een doodoener die met hoonglach zal worden beloofd. Het vervolg op de 31 wordt een 33-voeter, wat groter en ruimer.

Stijve vakjes

De romp is van vijf en zes millimeter dik zeewaterbestendig aluminium. Dek en opbouw zijn van vier en vijf millimeter. Veel stijfheid wordt gecreëerd door de huidbeplating te voorzien van wrangen, dwars- en langspannen, allemaal zes millimeter dik. Door deze ribbenkast ontstaat een massa aan kleine stijve vakjes, zogenaamd kleine plaatvelden. In het voorschip zorgt een dubbele bodem voor extra stijfheid, tegelijk de vloer voor het interieur aldaar. Standaard is de romp geborsteld en grotendeels ongeschilderd. Alleen het onderwaterschip wordt voorzien van een verfsysteem, epoxycoating. Om elektrolytische corrosie te voorkomen, zijn passende anodes toegepast en zijn bijvoorbeeld de huiddoorvoeren uitgevoerd in kunststof. Een optie zou zijn om de romp te voorzien van een permanente lichte elektrische spanning, bijvoorbeeld van SRAF-Nederland. Hierbij maak je het aluminium als het ware ‘edeler’ dan het werkelijk is, een principe dat je ook op fregatten ziet. Tegen krassen wordt het schip rondom beschermd met een schuurlijst van tylenebuis. Het dek is voorzien antislip van kurk van het merk Secutred.

In een kringetje

Dat Willem Nieland niet echt in hokjes denkt, geldt ook in de meest letterlijke zin van het woord. Als je binnen-

komt: geen afgesloten vertrekken. De salon is opgedeeld in twee niveaus en herbergt een dinette met een comfortabele zitplaats voor vier personen, een kombuis en een navigatiehoek die als binnenstuurstand zou kunnen worden uitgevoerd. Een deur naar de slaaphut voorin ontbreekt; de natte cel is uiteraard wel afsluitbaar. De stahoogte is hier en daar beperkt, bij de instap in de salon, in de natte cel en het voorschip zullen de langeren onder ons moeten bukken. De beperkte stahoogte bij de kajuitingang wordt veroorzaakt door de motorinstallatie onder de vloer ter plaatse. De motor is bovendien lastig bereikbaar. Op de volgende schepen komt de motorinstallatie verder achterin. Verder treffen we onder de vloeren drie grote, met de romp geïntegreerde tanks: een dwarsscheeps geplaatste watertank en twee dieseltanks. De elektrische bedrading onder de vloeren is plaatselijk slordig aangelegd en gemonteerd vlakbij vloeistofleidingen. Verder is de elektrische installatie netjes en met oog voor detail, schakelpanelen inclusief nummering en de hoofdschakelaars zijn met een lijntje aan het schip bevestigd. Zet je de schakelaars uit, dan vallen ze niet onderin het schip.

Op tafel zitten

Het interieur is niet bedoeld om altijd in een kringetje te zitten. De navigatiehoek kun je ook gebruiken als computerhoek en het zitje daarachter is geschikt als je even alleen wilt zitten. Hoe compact ook, met de indeling kun je dus meerdere kanten uit. Wars van gebaande paden is ook de betimmering: Oregon pine. Een bekende naaldhoutsoort bij traditionele mastenmakers, maar waarom niet in het interieur? De betimmering is modern en netjes uitgevoerd. Het oranjebruine hout kleurt goed bij de rode microfiber bekleding.

In de kuip kun je ook goed zitten, als je wilt met z'n tien. Of met z'n tweeën op tafel. Jawel, mochten we als kinderen alleen áán tafel zitten, bij de Pilot 31 klimmen we erbovenop, voor goed zicht tijdens het varen.

Eén grote buiskap

De Pilot 31 is bedoeld voor vlot varen, maar langzaam kan ook. Het schip is dan redelijk koersvast. Sterker: zó koersvast dat manoeuvreren bij lage snelheid vraagt om een boegschroef, vooral over bakboord. Eenmaal op snelheid gaat het beter, alhoewel ook dan de draaicirkel over stuurboord favoriet blijft. Voor vlot varen wordt standaard een viercilinder Steyr van 163 pk ingebouwd, inclusief hekdrive. Op het testschip treffen we een zescilinder met schroefas, motorvermogen 250 pk. Planeren is hiermee geen probleem.

Boven de 2.000 toeren wordt het lawaaiig aan boord en gaat de Pilot half-glijden. Geven we meer gas, dan zitten we bij 3.600 toeren vol in plané. De ingebouwde zescilinder heeft dan nog iets over; op z'n top varen we zo'n 33,5 kilometer per uur, met de tanks halfvol. Met de tanks vol zal dit waarschijnlijk minder zijn. Snelvarend blijft het schip comfortabel vast in het water liggen. Zittend op de stuurstoel krijg ik zelfs behoefte aan een voetenbankje. Van water aan dek is op vlak water geen sprake. En op open water is de opbouw één grote buiskap, waarachter je goed kunt schuilen. De opbouwruiten voorin zijn voorzien van ruitenwissers, waarbij die voor de middelste ruit nog gemonteerd moet worden. Om slechts door één ruit te hoeven kijken, is die in de

Voor een beter zicht tijdens het varen klim je gewoon op tafel



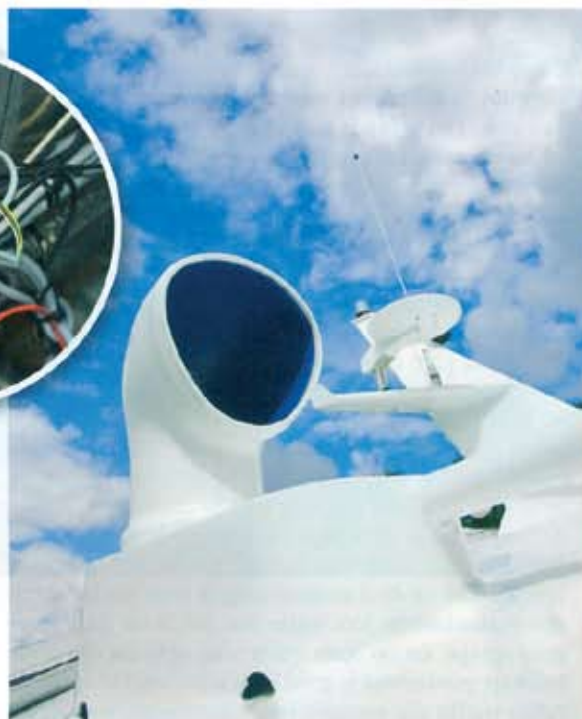
Kies voor verstelbare trimflappen, om bij hogere snelheid het schip voorover te kunnen trimmen voor het behoud van uitzicht.





▲ De bedrading is plaatselijk slordig aangelegd.

➤ Imponerend perspectief op een luchthapper.



opbouwachterzijde neerlaatbaar. Dit zakraam bevordert een goed uitzicht naar voren. Verstelbare trimflappen – op het testschip QL 'rockers' van Volvo Penta – zijn daarbij een must. Zonder die trimflappen heb je te veel vertrimming achterover en kun je niet meer over de boeg kijken. Trim je op snelheid de boeg voorover, dan hou je uitzicht naar voren.

Conclusie

Urenlang vlot kunnen doorvaren met een relatief klein motorjacht vereist een ontwerp met durf. Samen met

een behoorlijke actieradius vraagt dit om een flinke motorinstallatie en dito tankinhouden. En dat kost binnenruimte. Toch is er slim met de beschikbare ruimte omgesprongen. Duidelijke keuzes aan zowel binnen- als buitenkant geven de Pilot 31 daarbij een eigenzinnig gezicht. De afwerking van het schip is overwegend netjes en het vlot varen is comfortabel. Voor een optimaal vaarcomfort onder alle omstandigheden, zouden trimtabs en een boegschroef eigenlijk tot de standaarduitrusting moeten behoren. Dan heb je het over een compleet schip in een compacte, aangename verpakking. ↓

TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte over alles	9,30 m
Breedte	3,45 m
Diepgang	0,85 m
Kruiphoogte	2,40 m (met gestreken mast)
Gewicht	circa 6.500 kg
Motorinstallatie	Steyr MD164 M40, 120 kW (163 pk) met hek-drive; laadlichtkoeling; indirect koelsysteem, koelwatersysteem voorzien van wierfilter
Brandstof	600 l, aluminium
Water	400 l, aluminium
Vuilwater	60 l, polyethyleen
Elektrisch systeem	twee 12 volt accu's van 165 Ah, hoofdschakelaars, LED-binnenverlichting, Hella-navigatieverlichting
Romp	6 millimeter zeewaterbestendig aluminium, verstijfd met langs- en dwarsverstijvers
Voorhut	v.v. dubbel bed van 1,40 x 2,30 m, bergruimte onder bed en in bergvakken, twee hangkasten, stahoogte 1,77 m
Kombuis	v.v. dubbele spoelbak, mengkraan, Wallas-keramisch kooktoestel inclusief oven, diverse kastruimte, stahoogte meer dan 2,30 m

Natte cel	v.v. elektrisch toilet, wasbak met mengkraan/douche, twee kasten en opbergbak, stahoogte 1,77 m
Salon	dinette met tafel, extra zitje, navigatiehoek met mogelijkheid voor binnenbesturing, voldoende bergruimte, stahoogte 1,66 tot 1,92 m
Ontwerp	Willem Nieland
CE	B
Prijs standaard	€ 178.500 inclusief btw
Standaard	onder meer: marifoon, dieptemeter, kaartplotter
Prijs schip	
Vaarimpressie	circa € 230.000 inclusief btw
Extra's	onder meer: romp geschilderd, QL trimtabs, boegschroef, dieselkooktoestel, dieselverwarming, stuurautomaat, Marinedeck 2000-antislip
Bouw en verkoop	Pilot Connection Scheepswerf 1 5256 PL Heusden 06-551 637 10 www.pilotconnection.nl info@pilotconnection.nl