GEKOZEN TOT
BOOT VAN HET JAAR

Proefvaart ONJ loodsboot 1020

Inspirerende motorboot

Op de Hiswa te Water in september was de ONJ loodsboot 1020 voor het eerst te zien. Deze professioneel ogende en snelvarende polyester boot was een van de opvallende beursprimeurs. Op de Hiswa vorige maand wist het schip, dat door de jury unaniem is gekozen tot Boot van het Jaar, opnieuw de show te stelen. Albert Eefting ging proefvaren met deze boot op een winters IJsselmeer. Hierbij zijn relaas.

De boot wordt op de markt gebracht door Van Olst Yachting in Weesp, bekend van de ONJ loodsboot 760, de watersportuitvoering van de Spurt 25 van reddingbootbouwer Mulder en Rijke uit IJmuiden.
De ONJ 1020, ontworpen door Willem Nieland, die onder meer naam maakte met de Pilot, is duidelijk geïnspireerd door deze stoere werkboot.
De boot heeft een uitgesproken professionele lijn met een mooie vlociende zeeg. De reling benadrukt die lijn net als de binnenreling en de hoge reling op het kajuitdak. Ook het stuurhuis met relatief kleine ramen en strakke lijnen doet zakelijk aan.
ONJ heeft gekozen voor een sobere standaarduitvoering, bijvoorbeeld zonder zeereling. Dat betekent dat veel van de beschreven uitrusting extra's zijn omdat het demonstratieschip heel compleet is uitgevoerd.

Casco

Snel varen stelt tegenstrijdige eisen. Je moet weinig gewicht hebben, maar wel veel sterkte om de enorme krachten op te kunnen vangen. Het tweede probleem is langzaam varen - dat moet ook met een snelle boot kunnen, maar de meeste kunnen het niet of nauwelijks. Dat begint al bij het roer dat voor de snelheid vooral klein moet zijn, maar langzaam varend juist weer groot voor een goede wendbaarheid.
Ontwerper Nieland heeft daarom een bijzondere romp getekend. Boven water lijkt het een rondspant, onder de waterlijn is het een diepe V-romp met op de kimmen een brede glij- en buiswaterrichel, die het schip gemakkelijk in glijvaart brengt en het water goed wegwerkt. Doordat hij onder de hele boot doorloopt, levert hij ook een bijdrage aan de stabiliteit. Voor het glijden zijn ook trimvlakken aangebracht.
Afmetingen: lengte 10,20 meter, breedte 3,45 meter, diepgang 1,05 meter en kruiphoogte 2,35 meter.

De romp is licht, maar stijf gebouwd. Het laminaat van polyester en glasvezel wordt gedeeltelijk gespoten en gedeeltelijk met de hand gelegd. Laag voor laag wordt zo, met toepassing van verschillende soorten glasvezelmatten, een laagdikte bereikt van 17 millimeter. Het polyester is van het type Vinylester dat bestand is tegen osmose. Als kern wordt een harde schuimlaag aangebracht, bestaande uit platen die op maat gemaakt en gebogen worden. Daarna wordt een tweede polyester laag (weer 17 millimeter) opgebouwd. Deze hars is van een goedkopere soort. Zowel aan de binnen- als aan de buitenkant wordt de romp afgewerkt met een gladde laag. Door deze sandwichconstructie, totaal 50 millimeter dik, ontstaat een stijf schip. In de spiegel wordt ter plaatse van de bevestigingspanten van bij voorbeeld het zwemplateau multiplex als kern gebruikt. Verder wordt de romp versteviged met zes ingelamineerde spanten (tot vloerhoogte) en twee 15

Toiletruimte

Kombuis

Interieur.

Stuurstand.

centimeter hoge schuimbalken als langsspanten. Op dezelfde wijze wordt de motorfundatie gemaakt, maar dan van hout met een 12 millimeter dikke stalen strip. De fundatie loopt van schot tot schot, waterdicht uiteraard en door twee extra zijpanelen ontstaat een soort motorkist. Doorvoeren voor kabels en slangen zijn zo hoog mogelijk aangebracht. In de voorpiek zijn nog twee extra (aanvarings-) schotten aangebracht voor en achter de boegschroef.

Dek en opbouw (ook een sandwichconstructie - 40 millimeter dik) worden op elkaar gelijmd en na het aanbrengen van de rubber stootrand geschroefd. Ook dit zorgt voor stevigheid. De andere polyester onderdelen, denk aan bakskisten en dergelijke, hebben twee lagen van 7 millimeter en 10 millimeter schuim. Deksels hebben een kern van multiplex.

Voortstuwing en techniek

De zijpanelen in de motorruimte, die zich onder de kuip bevindt, zijn van sandwichplaat (hout/rubber/hout) gemaakt en daarna voorzien van een geluiddempend materiaal bestaande uit steenwol en een ontdreuningslaag. Die isolatie is ook gebruikt op het luik dat toegang geeft tot deze ruimte. Achterstevoren opgesteld staat daar een Yanmar zescilinder dieselmotor met drukvulling, die bij 3800 toeren per minuut 315 pk levert. De V-aaandrijving is van het merk Hurth en heeft een vertraging van 2,5:1 ; via een Centaflex koppeling wordt een watergesmeerde schroefas (met onderhoudsvrije axiale afdichting) aangedreven, die op drie punten gelagerd is. De vierblad rechtse schroef is met een diameter van 24 duim en een spoed van 23 duim bijna vierkant. De motor rust op zes flexibele motorsteunen.

Voor de verbandingslucht zijn in de motorkist gaten aangebracht voorzien van geluiddempende slangen en verbonden met roosters met waterkering in de kuiprand. Verder is er een (automatische) elektrische ventilator gemonteerd voor geforceerde luchttoevoer.

Boot van het Jaar 2003

De ONJ Loodsboot 1020 van Van Olst Yachting uit Weesp is als winnaar van de verkiezing 'Boot van het Jaar 2003' uit de bus gekomen. Juryvoorzitter Hugo van Wieringen, ontwerpbureau De Voogt, maakte de winnaars bekend tijdens de officiële opening van de Hiswa, eind februari.
Bij de beoordeling speelden ontwerp en constructie, vaareigenschappen en innovatief karakter een belangrijke rol. De jury, samengesteld uit redacteuren van de belangrijkste watersportmedia, keek ook in hoeverre de boten voldoen aan de doelstellingen van de bouwer en ontwerper. Hoewel minder zwaarwegend, woog de verhouding tussen prijs en kwaliteit mee in de beoordeling.

Test
Na de testdag van de drie genomineerde boten op het IJsselmeer was de jury unaniem in haar keuze in de categorie motorboten en kwam de ONJ Loodsboot 1020 als winnaar naar voren. Volgens de jury gaat het om een doordacht concept met optimale vaareigenschappen. Zowel de Streamline 30, de Excellent 1000 als de ONJ Loodsboot 1020, de drie genomineerde boten, kennen elk een heel ander concept en iedere boot bedienen daarmee een ander deel van de markt, aldus het juryrapport. Doorslaggevend voor de jury was de doordachte indeling en hoge kwaliteit van de uitvoering en afwerking van de ONJ Loodsboot in combinatie met optimale vaareigenschappen. "Aan constructie en veiligheid is veel aandacht gegeven en daardoor is het schip met recht zeewaardig te noemen", aldus de jury. Bovendien merkte de jury op dat de ontwerper nauwlettend gekeken heeft naar de behoeften van de consument en daar goed op heeft ingespeeld.

★ Roel van Olst beschouwt de verkiezing van zijn ONJ Loodsboot 1020 tot 'Boot van het Jaar 2003' als kroon op zijn werk.

Kroon
Roel van Olst van ONJ zei direct na afloop van de feestelijke uitreiking: "We zijn acht jaar geleden met ons bedrijf gestart en continu bezig met het verbeteren van onze bootontwerpen. De waardering die de kwalificatie 'Hiswa Boot van het Jaar' met zich meebrengt, beschouw ik als de kroon op ons werk en is zeer motiverend en waardevol."
Naast de eervolle titel, krijgen de winnaars een promotiepakket met vlaggen, stickers en t-shirts aangeboden waarmee ze een jaar lang duidelijk kunnen maken dat hun boot 'Boot van het Jaar 2003' is.
Hiswa en Rai namen het initiatief voor de eerste verkiezing van de 'Boot van het Jaar'. Alle jachtbouwers en importeurs uit Nederland en België konden inschrijven. Voorwaarden voor deelname waren onder andere een minimale lengte van zeven meter van het schip en een ontwerp niet ouder dan drie jaar.
Vanaf 1 mei ontvangen jachtbouwers en importeurs een inschrijfbrochure voor de volgende verkiezing van de 'Boot van het Jaar'. Op de Hiswa 2004, van 24 tot en met 29 februari 2004 in Amsterdam Rai, worden de winnaars bekendgemaakt.

Er hadden zich 74 jachtbouwers en importeurs aangemeld voor de eerste verkiezing. Hiervan nomineerde de twaalfkoppige jury in december drie motorboten en drie zeilboten.

Een automatische blusinstallatie is standaard, evenals een temperatuur- en watervoeler in het uitlaatsysteem.
Buiten het motorruim, onder de achterste bakskist, zit een groot formaat dubbel brandstoffilter met waterafscheider, voorzien van een manometer, die aangeeft of het filter goed werkt. 'Je moet bedenken dat het verbruik bij volgas 55 liter per uur is en dan wordt er 150 liter diesel door het filter gepompt. Dan heb je wel een grote nodig. Op het tweede filter kun je overgaan als het eerste versopt raakt', aldus Roel van Olst. De meter wordt nog op een beter bereikbare plaats gemonteerd en op de motor komt ook een bacterie-filter.
Voor de koelwatervoorziening zijn eveneens twee (grote) wierpotten gemonteerd, welke omgeschakeld worden met grote kogelkranen.
Om er bij te kunnen moet de bakskist leeg en de vloer eruit gehaald worden.
Al deze voorzieningen zijn aangebracht in plaats van een tweede motor, zoals gebruikelijk in dit type boot. 'Een dieselmotor blijft lopen als je zorgt dat koeling en brandstoftoevoer in orde zijn', licht hij toe.

Tanks
De tanks zijn verdeeld over het schip. De twee brandstoftanks van elk 350 liter liggen laag midscheeps aan bak- en stuurboord. Bijzonder is dat ze niet met elkaar verbonden zijn. Dat betekent dat je dus zelf van de ene naar de andere tank moet overschakelen. Dat is ook een onderdeel van de veiligheidsmaatregelen. Zit er vuil of water in de tank, dan kun je naar

★ Plotter ingeklapt.

★ Plotter uitgeklapt.

★ Instrumentenpaneel.

★ U-bank. Kuip met blokroosters tussen de bakskisten.

de andere die dan (hopelijk) schoon is.
Voor drinkwater is een tank van 350 liter beschikbaar en voor vuilwater 80 liter. Alle tanks liggen buiten het motorruim en dat geldt ook voor de hydrofoor. Alle tanks zijn van polyethyleen en voorzien van slingerschotten. Ze hebben meters op het instrumentenpaneel.

Elektrische installatie
De boordspanning is 12 volt/220 volt en er zijn drie accu's gemonteerd in twee groepen, gescheiden door een diodebrug. Voor het starten en de boegschroef is er 108 ah accu en voor de gebruikers twee gelaccu's van 225 ah, voorzien van temperatuurvoeler.
Er zijn walaansluiting, een lader/omvormer met een capaciteit van 55 ah en 1200 watt bij 220 volt. De apparatuur (Mastervolt) heeft verbruiksmeting en aanwijzing van de accuconditie.
Er is een lenspomp, die dubbel gebruikt wordt. Meteen daarachter zit een handlenspomp, die via hetzelfde circuit eventueel de taak overneemt. Er zijn een elektrische koelkast (40 liter) en een vrieskist. De boiler (ook op de motor aangesloten) heeft een capaciteit van 50 liter.
De boegschroef heeft een capaciteit van 55 kgf en ook de ankerlier wordt elektrisch aangedreven. Opvallend zijn verder drie robuuste ruitenwissers, type beroepsvaart. 'Als je slecht weer hebt, moeten die hun werk blijven doen,' is het commentaar van Roel van Olst, 'en de lelijke grote motoren in de stuurhut neem ik dan voor lief'.

Gas
De gasinstallatie heeft een geventileerde bun voor twee grote flessen, beveiligd met een elektrische afsluiter. Ze zijn uitsluitend bestemd voor het koken.

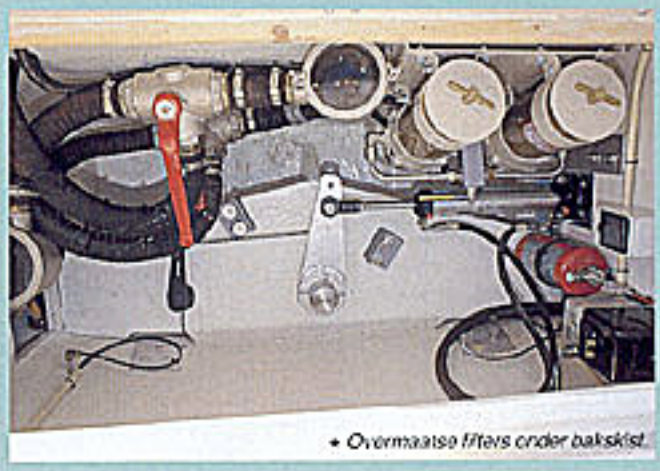
Ventilatie
In de voorpiek zitten twee patrijspoorten en een vluchtluik. De gastenhut heeft een raampje (gelijk aan twee poorten) en de douche/toiletruimte twee poorten en een vluchtluik. De kombuis een luchthapper op een doradekast en de stuurhut heeft twee luchthappers, een openslaand raam en een schuifraam achter naast de dubbele deuren. De luchthappers, van witte zachte kunststof, dienen ook voor permanente ventilatie.

Interieur
Ontwerper Willem Nieland heeft het interieur aangepast bij het sportieve karakter van deze boot.
Zo zijn er twee tweepersoons

★ Kikker in het gangboord.

hutten en twee reserveslaapplaatsen. Het timmerwerk is van teakhout en uitgevoerd met degelijke slingerranden.
De indeling van voren naar achteren is als volgt.
– In de voorpiek zit een dubbelbed aan bakboord. Ook ouderen kunnen daar goed op komen. Aansluitend aan bakboord een bankje, even hoog

★ Stuurstand met kaart en radarscherm.



★ Overmaatse filters onder bakskist.

★ Reddingjoon

als het bed. Dat is helaas te hoog om op te zitten en bij voorbeeld je schoenen aan te trekken, maar dat kan veranderen. Erboven is nog plaats voor een ruime legkast. Naast het bed aan bakboord zit een diepe hangkast. De vlakke delen van de wanden zijn licht geschilderd. Dat geeft een gevoel van ruimte. De deur van deze hut is schuin geplaatst waardoor ruimte voor het bed gewonnen wordt. De ruimte is krap, maar dat is het offer dat je voor flinke kasten moet brengen.

- Ook het toilet heeft zo'n smalle, maar mooi uitgevoerde toogdeur. De ruimte binnen is in tweeën verdeeld. De douche heeft een zitbankje. Er is een elektrische wc geïnstalleerd.

- De U-vormige kombuis is, zeker voor deze lengte boot, opvallend groot. Het gascomfoor met daarachter de vries/koelkist (in het aanrecht dus) zitten in de rechter poot, de spoelbak in het midden en de tweede koelkast zit onder de linker poot. Eigenlijk is dat al in de stuurhut. Nieland heeft met een tussenstap de vloer voor de kombuis verhoogd, waardoor het naar de stuurhut nog maar een trede (twee stappen) is. Hierdoor lijkt de kombuis ook meer onderdeel van de stuurhut. Het aanrecht bevat uitsluitend laden. Onder het kooktoestel zijn die diep, maar onder de spoelbak is weinig ruimte over. Ernaast zit een grote ingebouwde afvalbak. Een noodzakelijk attribuut dat maar al te vaak vergeten wordt.

- De stuurhut heeft aan stuurboord een verhoogde dinette. Dat is handig, want dan kun je naar buiten kijken. Dat zijn dan ook tevens de meevaarplaatsen. Willem Nieland maakt van die verhoging gebruik om eronder een tweepersoons gastenkooi te maken. Het voeteneind zit onder een bank in de kuip en de ingang direct achter de dinette. Het is niet al te ruim, maar de ingang zit in het midden van de kooi en dat geeft visueel extra ruimte. Van de dinette zelf kan ook nog een tweepersoons bed gemaakt worden.

Aan bakboord staat de stuurstand, overzichtelijk ingedeeld en met bijna horizontaal geplaatst soort autostuur. Opvallend is dat het motorpaneel daar niet op zit. Dat is onderdeel van het paneel voor alle elektriciteit tegen de wand naast de kuipdeur. Wat er wel zit is: radar, kaartplotter, stuurautomaat, snelheid/dieptemeter, windmeter en roerstandindicator. De kaartplotter wordt van achter de stuurstand omhoog geklapt. Dat is handig, maar vanaf de kombuis niet mooi. Daar kijk je naar een gat met kabels. Met dezelfde stuurstand kun je ook buiten sturen. Daartoe schuift het geheel over een rail, de stuurstand hangt daar in feite aan, over de hele lengte van de wand naar achteren. Voor de stuurstoel is buiten een extra vloerpot aangebracht. Een leuke vondst, maar ook hier gaat weer enige kastruimte verloren. Het is overigens de vraag of dat een bezwaar is. Dit type boot zal niet zo gauw gebruikt worden voor super lange tochten en dan kun je met veel minder bergruimte toe. Uiteraard kan ook een tweede stuurstand of losse afstandsbediening geleverd worden. Onder de stuurhut zit ook nog een afgetimmerde opbergruimte.

- Een massieve dubbelklappende deur geeft toegang tot de kuip, die ongeveer een kwart van het schip beslaat. Tegen de stuurhutwand zit een bank (daaronder zit dus de gastenhut) en verder zijn er nog drie bakskisten. Ze zijn goed afsluitbaar. Voor de overblijvende openingen worden tussenstukken geleverd, blokroosters, zodat een U-vormige bank ontstaat.

★ Voorkajuit

De vloer van de kuip is eigenlijk een groot luik, gelukkig wel met stevige gasveren, waardoor de motor goed bereikbaar is.

Om gemakkelijker bij de zwemtrap te komen kan een deel van de kuiprand weggenomen worden.

In de achterste bakskist zijn ook de twee davits opgeborgen. Van Olst heeft ze opvouwbaar gemaakt, waardoor ze de boot alleen ontsieren als het noodzakelijk is.

Overal op de boot tref je veiligheidsvoorzieningen aan. Niet alleen reddingmateriaal zoals reddingsboei, knipperlicht en joon, maar ook extra handgrepen binnen, bijvoorbeeld aan het plafond en bij de kombuis.

Varen

Bij een snelheid van 22 kilo

ONJ 1020 kort

De belangrijkste kenmerken van de ONJ loodsboot 1020.

- Afmetingen: 10,20 x 3,45 meter, diepgang 1,05 meter en kruiphoogte 2,35 meter. Waterverplaatsing 5500 kilo.
- Constructie: polyester casco, handgelegd en gespoten laminaat, dikte romp 50 millimeter, twee maal 17 millimeter polyester met een schuimlaag van 15 millimeter als kern. Opbouw, zelfde constructie met een materiaaldikte van 40 millimeter.
- Voortstuwing: Yanmar zescilinderdiesel met een vermogen van 315 pk bij 3800 toeren per minuut met een Hurth V-aandrijving (2,5:1) en een watergesmeerde schroefas. Rechtse vierbladschroef diameter 24 duim en spoed 23 duim. Motoren vanaf 56 pk mogelijk.
- Accommodatie: 2 vaste slaapplaatsen in de voorpiek, 2 in de gastenhut en 2 op de dinette. Toilet met afgescheiden douche.
- Tanks: brandstof 2 x 350 liter (apart), drinkwater 350 liter en vuilwater 80 liter (alle polyethyleen).
- Prijs: standaard 190.000 euro incl. btw, het proefschip 275.000 euro.
- CE-categorie: B (kust).
- Bouw- en informatie: ONJ Weesp, telefoon 0294-252622, fax 252829, internet: www.onj.nl.

★ Motorruim

★ Zware ruitenwissers.

★ Achteraanzicht

meter per uur komt de boot in plané en dan blijft het rustig aan boord. Het stuurt licht en de boot luistert nauwkeurig naar het roer. Je hebt nauwelijks in de gaten dat je vrij snel vaart. Dat valt wel op als de gashendel volaan staat. We varen dan ruim 42 kilometer per uur (bij 3800 toeren) en de snelheid lees je dan vooral af aan het mooi opzij weggewerkte water (er komt geen buiswater over) en het diepe spoor dat je achterlaat. De boot blijft zelfs prettig bestuurbaar en de motor reageert soepel en trillingvrij op elke beweging van de gashendel. Bij een (nood)stop duikt de boeg het eerst in het water en wordt daardoor extra sterk afgeremd. De extra handgrepen komen dan voor de passagiers goed van pas.

Ook langzaam varen gaat uitstekend. De boot is ook dan goed koershoudend. Dat bekent dat je goed rechtuit vaart zonder koerscorrecties en dat ook blijft doen als je (sterk) de toerentallen wisselt. De bochten zijn kort met anderhalve scheepslengte over stuurboord en een lengte over bakboord. Bij het achteruitvaren is het schroefeffect onmiskenbaar en dat is ook wel logisch met zo'n grote spoed. De boegschroef is dus een welkome aanvulling. Tot 11 kilometer per uur is er geen hekgolf zichtbaar.

Bij de proefvaart is er geen gelegenheid voor geluids- en snelheidsmetingen. De indruk is dat het geluidspeil in de stuurhut tot aan het planeren niet hinderlijk is en tot aan de topsnelheid acceptabel blijft. In de kuip ligt het geluidsniveau wat hoger, maar dan is het hoofdzakelijk afkomstig van het water.

De kruissnelheid ligt op ongeveer 35 kilometer per uur. Het verbruik is dan volgens ONJ ongeveer 35 liter per uur (1 liter per kilometer). Op topsnelheid wordt dat 55 liter (1,3 liter per km) en bij 12 kilometer per uur 4 liter (0,3 liter per kilometer). Op lage snelheden gedraagt de boot zich dus als een waterverplaatser. De extra liters voor de verhoogde snelheid behoren tot de luxe van bijvoorbeeld een vakantie in Denemarken, waar snelheid het mogelijk maakt dat je voor zware buien kunt uitwijken.