



KORVET 14CLR (COMPACT LONG RANGE)



Scheeps, Stoer, Stijlvol, Degelijk en Veilig

Met de Korvet 14CLR voel je je comfortabel op zee, maar het is ook heerlijk varen op meren en rivieren. Bij dit schitterende jacht is echt aan alles gedacht om relaxed te varen. Een zeer wel doordacht onderwaterschip, met een diepgang van slechts 1.20 meter. De Korvet is maar 3.50 meter hoog, met ingeklapte mast, waardoor de meeste bruggen geen belemmering vormen. De Korvet heeft twee krachtige motoren, waarvan als je op één motor vaart, om brandstof te besparen, je niet het gevoel krijgt dat er iets mis is. Het brandstofverbruik is laag. Een kleine 'bulb', onderaan de steven, zal daar zeer zeker aan bijdragen. Het is een gemakkelijk sturend schip, zowel met het roer als met de 'full joystick control'. In combinatie met de krachtige, hydraulisch aangedreven boeg- en hekschroef is aanleggen met de Korvet 14CLR een eenvoudige klus geworden. Met zijn 14.60 meter lengte is er altijd wel een aanlegplaats in de Nederlandse en Belgische havens te vinden en ondanks de 14 meter is de Korvet toch heel ruim binnen. Er is echt over alles nagedacht. Door de zeer strak ogende, aluminium, niet geveerde romp, is de Korvet 14CLR een opvallende fraaie verschijning. Al met al een jacht waar je verliefd op kan worden. Niet voor niets in 2015, door de HISWA, gekozen tot 'jacht van het jaar'.

tekst en foto's: HARM SCHOLTEN

De ontwerper

De ontwerper Willem Nieland (1956) weet wat hij doet als hij een jacht tekent. In de loop der jaren heeft hij al heel wat prijzen in de wacht gesleept voor zijn ontwerpen. Naast berekeningen maken op zijn computer vindt Nieland dat ervaring, veel varen dus, veel lezen en praten met mensen, vooral luisteren, van essentieel belang zijn voor het ontwerpen van schepen. Met het ontwerp van de Pilot 44 is Willem Nieland

beroemd geworden. Zijn voorliefde voor beroepsschepen, die meestal stoer, maar vooral functioneel zijn, heeft hij doorgevoerd in bijna al zijn ontwerpen. En dat zie je ook duidelijk terug bij de Korvet. De Pilot 44 werd een schip voor ex-zeilers en het lijkt erop dat de Korvet 14CLR dat ook is. Nieland is in staat om de wensen van een opdrachtgever te vertalen naar schitterende jachten. Hij ontwerpt zowel zeil- als motor-

boten. Eerst goed luisteren naar de opdrachtgever en dan kennis en ervaring bundelen is het devies van Nieland. Vaak worden daarbij innovaties in zijn ontwerpen verwerkt. En dat zie je ook duidelijk terug in de Korvet 14CLR.

De materialen

Er is gekozen voor een aluminium romp, dek en opbouw. De romp bestaat uit 7 mm

dik aluminium en is uiterst strak uitgevoerd, zonder bobbel, zonder welvingen. Prachtig om te zien. Voor het dek en de opbouw is voor 5 mm gekozen. Dat is ruim bemeten voor een 14 meter lang schip. Er is bewust gekozen om voor het grootste deel geen verflaag aan te brengen. Hiermee krijgt het schip mede zijn stoere uiterlijk. En hoeft dus nooit meer een verfbehandeling. Daarnaast is het met aluminium mogelijk om kleine series te bouwen die naar verhouding licht in gewicht zijn. Er is voldoende aandacht besteed om elektrolyse te voorkomen.

De opdracht voor de Korvet 14CLR

Of beter gezegd het uitgebreide eisenpakket. Peter Bost, eigenaar van Deep Water Yachts en opdrachtgever voor de Korvet 14CLR was op zoek naar een schip dat aan heel erg veel eisen tegelijk moest voldoen. In zijn eigen bewoordingen: 'Toen ik niet vond wat ik zocht heb ik Willem Nieland de opdracht gegeven om op basis van Peter Bost zijn concept een nieuw handzaam schip van rond de 14 meter te ontwerpen. Het moest onderhoudsvrij, sterk, zeewaardig en zelfvoorzienend zijn, ook als het schip een langere periode voor anker ligt. Tegelijk mocht het weinig diepgang hebben en eventueel kunnen droogvallen'. Daarbij moest het jacht ook nog geschikt zijn voor lange afstanden, zich thuis voelen in alle mogelijke vaargebieden, onder elke weersomstandigheden veilig te varen zijn en ook nog geschikt zijn voor alle seizoenen. Aan comfort mocht niets ontbreken. Dit was een schier onmogelijk opdracht. Toch is het Nieland gelukt om aan alle eisen te voldoen.

Het onderwaterschip en de romp

Innovatie is vaak niet te zien, maar wel te merken. Wat niet opvalt, maar wel opvallend is, is de kleine bulb net onder de waterlijn aan de boeg. Hiermee wordt energie bespaard. Het is afgekeken van de grote vaart. De romp is licht gebogen, met één knik, uitlopend in een nagenoeg vlak onderwaterschip. Halverwege zitten aan bakboord en stuurboord twee hydraulisch aangedreven trimvlakken, van het merk Naiad die schommelen in ruwe zee tegen gaan. Vóór de twee schroeven zitten scheggen. De roeren staan iets verhoogd t.o.v. deze scheggen en precies in lijn met het hart van de roeren. Dit alles moet wel leiden tot een direct en prettig stuurgedrag en een comfortabel vaargedrag, ook met hoge

golven. Maar de bijzondere rompvorm zorgt er ook voor dat droogvallen gemakkelijk mogelijk wordt en uiterst veilig is, zonder dat de kans bestaat dat de schroeven beschadigd worden. Maar ook varen in ondiep water, de diepgang is slechts 1.20 meter, wordt gemakkelijk en veilig. Wat is er niet leuker dan de vloedhavens van de Normandische kust aan te doen. Daar waar vele zeil- en motorboten niet kunnen komen. Maar ook de Waddenzee behoort tot de mogelijkheden. Om de stabiliteit tijdens het varen en voor anker liggen nog verder te vergroten zijn de watertank, 1.250 liter en de brandstoftank, 2.600 liter, zo laag mogelijk gemonteerd.

De motoren

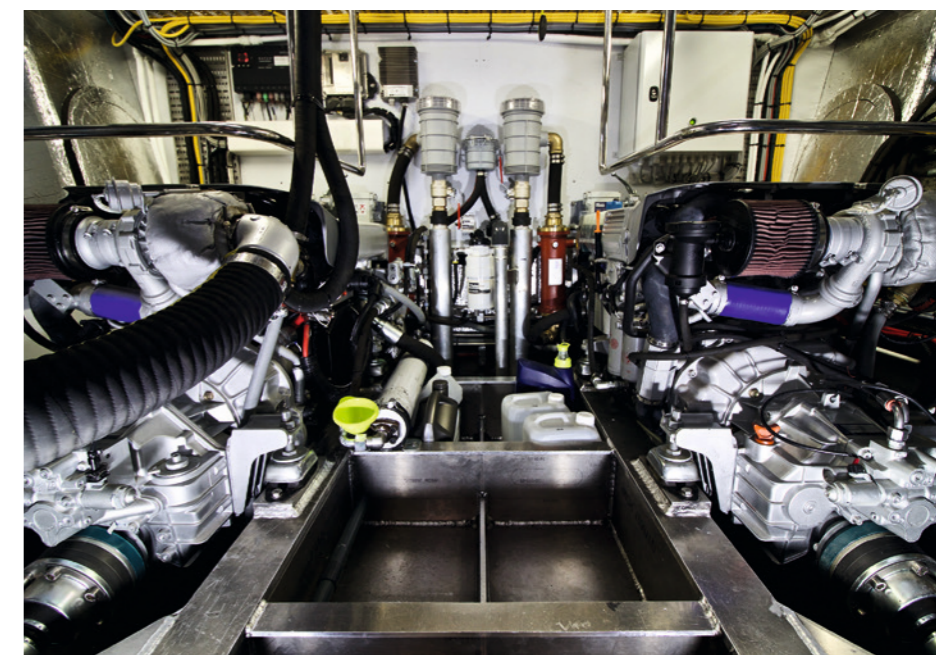
2 Robuuste, 190 pk sterke Steyr turbo diesel motoren zorgen voor de aandrijving. De Korvet is niet gebouwd voor absolute snelheid, maar is met een maximum snelheid van 18 knopen zeker niet langzaam te noemen. De motoren zijn erop geselecteerd om gedurende vele uren achter elkaar met een kruissnelheid van 8 tot 10 knopen te varen. Het motorgeluid is dan minimaal. De op de romp aangebrachte pur isoleert het geluid prima en zorgt tevens voor een uitstekende isolatie tegen zowel kou als warmte. De motorruimte straalt degelijkheid uit en als je goed kijkt zie je ook dat vele belangrijke onderdelen voor de aandrijving, maar ook voor de elektriciteitsvoorziening dubbel zijn aangelegd. Daarnaast is er bij elk onderdeel gekozen voor degelijkheid. Teveel om op te noemen, maar laat ik een paar dingen onder de loep nemen. Als een wierfilter is verstopt, wat na het droogvallen best

weleens zou kunnen gebeuren, dan is met één hendel over te schakelen naar een reserve filter. Er zijn diesel- waterscheiders aangebracht, om te voorkomen dat er water in de motor komt. De stabilisatoren worden met een stevig hydraulisch systeem aangestuurd, rechtstreeks vanuit de motor. Geen elektra dus, wat vaak te kampen heeft met belastingsproblemen. Ook de boeg en hekschroef worden hydraulisch aangedreven, met als gevolg dat hier ook geen overbelasting kan ontstaan. En als één motor uitvalt vaar je zonder enig probleem verder op de andere.

Het brandstofverbruik

Gelukkig dat de Korvet 14CLR bij een normale kruissnelheid van 8 tot 10 knopen, ongeveer 16 km/uur, de tank niet leegslurpt. Metingen geven aan dat bij bijvoorbeeld 8,5 knopen, op één motor varende, bij een golfhoogte van minder dan 0,25 m en een zwakke wind, tot 3 Bft, het verbruik 10 liter/uur is. Dat is 1,18 liter per zeemijl oftewel 0,64 liter per km. Met een volle tank kan dan ruim 2.000 mijl / 3.800 km gevaren worden. Van Zeebrugge naar Gibraltar is ruim 1.200 nm. Bij aankomst in Gibraltar is de tank nog met 800 liter gevuld. Het toerental bij de kruissnelheid zal rond de 2.000 rpm (omwentelingen) zijn en het geluid binnen minder dan 65 dB. Zeer acceptabel dus.

Bij maximale snelheid, 18 knopen is het verbruik wel 8 x zo hoog. Maar die snelheid gebruik je alleen als het nodig is, bijvoorbeeld bij het oversteken van een shipping lane. Al met al dus een zeer verantwoord verbruik voor een schip dat 16,5 ton weegt en maxi-





maal geladen rond de 20 ton. Ik heb een sterk vermoeden dat de rompvorm een grote bijdrage levert aan dit gunstige verbruik.

Veiligheid

De Korvet heeft het predicaat CE-A gekregen, de hoogste veiligheidsgraad voor schepen. En dat is niet voor niets. Buiten alle technische eisen is werkelijk op alle details is gelet. Voorbeelden zijn: een opvallend hoge zeereling, 1 meter hoog. Op alle essentiële plekken goede grips om je aan vast te houden bij hoge zeeën, zowel binnen als buiten. Een stroef antislip dek. Heel stevige dubbelglas ramen, die minder kans op condensvorming geven en dus een beter zicht naar buiten. Een dubbele besturing, twee onafhankelijk van elkaar te bedienen motoren. Stevig uitgevoerde ruitenwissers, die om visuele irritatie te voorkomen, in een gelijke snelheid wissen. Een stuurstand die nagenoeg midscheeps is en dus bij hoge zeeën de plaats is met de minste schommelingen. Een dashboard wat heel overzichtelijk is en in een handomdraai alle essentiële functies van het schip tonen. Twee grote schermen waarop alle navigatie duidelijk te zien is. Een complete AIS-installatie, die zowel zendt als ontvangt. Een goed uitgeruste en duidelijk afleesbare

radar, die samen met kaartplotter en AIS in één beeld is weer te geven. Stevige stuurstoelen, een panoramisch uitzicht, zonder dode hoeken, een anker dat overbemeten is, drie waterdichte schotten en een waterdichte deur bij de motorruimte, waardoor er een waterdichte compartimenten ontstaat, wat ervoor zorgen dat bij omslaan en de motorruimte niet volloopt en het schip altijd blijft drijven en ga zo maar door. Alles in de Korvet 14CLR is gericht op veiligheid en comfort. Een hoge mate aan comfort draagt immers ook bij aan veiligheid. Vermoeidheid van de bemanning slaat minder snel toe.

Het besturingsysteem

Ook hier kun je weer zien dat de ontwerper een vakman is en goed heeft gekeken naar de beroepsvaart. Naast het wat klein uitgevallen roer kan de boot bestuurd worden met een joystick, precies zoals de beroepsvaart heeft. Deze staat goed bereikbaar voor beide stuurstoelen op een middenconsole. Na enkele oefenbewegingen lukt het iedereen dit schip met de joystick te besturen. De eigenaar van de nieuwe Korvet liet zich ontvallen dat zijn vrouw, die nooit van sturen hield, in de Korvet de smaak te pakken had gekregen en graag het roer; ik bedoel de 'joystick' overneemt.

Het vaargebied

Het vaargebied is heel erg ruim. Op zee kun je er overal mee varen. Van Noorwegen tot en met de Middellandse zee. Een grote oversteek naar de Carib is zonder meer mogelijk. Maar wat de Korvet zo bijzonder maakt is dat rivieren en Waddenzee tot de mogelijkheid behoren. Droogvallen is geen enkel probleem en met een diepgang van ruim 1.20 meter zijn vele wateren te bevaren. Denk eens aan de idyllische Normandische getijdenhavens, of aan de Engelse Oostkust, de Franse kanalen, maar ook droogvallen in de Waddenzee zal geen enkel probleem opleveren. Kortom als de doorvaarthoogte meer dan 3.5 meter is en er minimaal 1,0 meter water onder de kiel staat, kun je met dit wendbare schip overal varen.

De vaarimpressie

We vertrokken met mooi weer en weinig wind, 3Bft, vanuit Hellevoetsluis het Haringvliet op. De vaarimpressie was okay. Sturen met de joystick was voor mij even wennen, maar het leerde erg snel en eenmaal gewend, wordt het roer een ouderwets stuurmiddel. De joystick was vanaf beide stuurstoelen gemakkelijk te bedienen. De gashandels zaten ook op een goede plek. Een duidelijk display liet zien



wat de afzonderlijke motoren aan toeren leverden. Bij het uitzetten van 1 motor, moest slechts 3 graden worden gecorrigeerd om de recht voorwaartse richting terug te krijgen. Dat ging overigens automatisch. Verder was alles zeer overzichtelijk en voor iemand die voor de eerst keer vaart in de Korvet waren alle essentiële functies om veilig en comfortabel te kunnen varen razendsnel geleerd; een kind kan de was doen. Accelereren ging zonder moeite en redelijk snel. Bij gasgeven ging de neus eerst iets omhoog om vervolgens weer in de bijna neutrale stand terug te komen. Bij de maximale snelheid bleef het geluid zeer acceptabel en bleef het sturen uiterst gemakkelijk. De boot wordt dan wel een zogenaamde 'halfgeleider'. Het energieverbruik verachtvoudigt dan. Daarna hebben we het bochtenwerk uitgeprobeerd. De boot maakt zijn bochten mooi en helt ook bij hoge snelheid niet noemenswaardig over. Wat de invloed van de stabilisatoren hierbij zijn, is mij niet helemaal duidelijk. Het varen en sturen voelde zeer natuurlijk en comfortabel aan. Ook het aanleggen ging soepel. Met de boeg en hekschroef werd de boot zijwaarts naar de kant geduwd, alsof het een groot binnenschip was dat in een sluis aanlegt. Helaas hebben we de Korvet niet met hoge golven en veel wind kunnen testen, maar de bijzondere rompvorm en het laag zwaartepunt in combinatie met de relatief lage opbouw en niet te vergeten de Naiad stabilisatoren, zullen zeker in een ruige zee met veel wind ook goede aangename resultaten opleveren.

Dit werd door de eigenaar bevestigd: 'Tijdens meerdere tochten op zee was de Korvet uiterst zeewaardig, zelfs met stevige wind en overslaande golven op het achter-

dek. Hij bleef koersvast. Ik voelde me daarbij prima, geen enkel moment heb ik het gevoel gehad dat het gevaarlijk zou kunnen zijn.' zo vertelde de eigenaar mij.

De Flybridge

Pas als je goed kijkt zie je dat de Korvet ook een Flybridge heeft. Een voor 2 personen, met gashandels, joystick en boeg- en hekschroefbediening. Een klein luikje aan het voeteneind kun je openzetten. Het geeft je een blik op de navigatieapparatuur van de stuurstand binnen.

Aanleggen

Aanleggen is met de Korvet een fluitje van een cent geworden. Met de zeer krachtige proportioneel bedienbare hydraulisch

aangedreven boeg- en hekschroef is de boot in alle omstandigheden alle kanten uit te manoeuvreren. Dat geeft bij aanleggen en sluizen in- en uitvaren een goed gevoel.

Het exterieur

De buitenkant van het jacht doet erg stoer aan. Fors uitgevoerde ramen, een niet te hoge opbouw, een hoge zeereling en niet in de laatste plaats het vele aluminium wat ook op het dek goed zichtbaar is, geven het schip zijn scheepse uiterlijk. Met het teakdek werd ik verrast. Ik vroeg me af waarom een dergelijk schip was uitgevoerd met deels een teakdek? Dat doe je toch niet. Een enigszins kwetsbaar materiaal op zo'n boot? Ik werd snel uit mijn droom geholpen. Het is kunststof van een hoge kwaliteit, met alle CE-eisen voor stroefheid. Niet van echt te onderscheiden. Ja, als je heel goed gaat kijken dan is het nog nauwelijks van echt te onderscheiden. Het is fraai en het past wel bij deze boot.

De kikkers zijn stevig bemeten. De zeereling is gemaakt van dik RVS en 40 cm hoger dan van een gemiddeld schip. Door de ruim bemeten gangboorden loop je gemakkelijk naar het voordek. Op het achterdek zit je comfortabel en vooral ook stevig. Niet te vergelijken met de schepen die specifiek voor de Middellandse zee worden ontworpen, met heel grote zonnedekken en een grote hoge flybridge. Het voordek is geen zonneterras en de klein flybridge niet ontworpen om me de hele familie te gaan zitten. Er is duidelijk gekozen voor 'scheeps' en veiligheid. Daarentegen is het comfort bovendecks aan boord hoog. Het zou het een heel fraai uitgevoerde loodsboot kunnen zijn.





Het interieur

Bij de Korvet waarmee wij voeren was gekozen om de keuken langsscheeps beneden-deks te plaatsen. Achter het fornuis en het aanrecht kon je je goed schrap zetten en de koelkast was zonder je te verplaatsen aan de andere kant bereikbaar. Ook hier weer is gedacht aan comfort, in dit geval bij slecht weer, en veiligheid. Het contact met de stuurman vanuit de keuken is prima. Slechts een paar treetjes verwijderd. In de salon staan twee comfortabele stuurstoelen en een tafel met bank en stoelen. Verder niets. Het uitzicht rondom is door de ramen van de kajuit en de fors uitgevoerde glazen deur naar het achterdek, met raam ernaast, uitstekend. Fraai afgewerkt met oog voor detail. Het zitdeel beneden-deks geeft door de opstaande ramen in de romp, een mooi uitzicht over het water. De inrichting is degelijk, sober en smaakvol. De slaapkamer

heeft een ruim bed en veel opbergruimte. De douche en toilet in de voorpiek van de boot zijn ruim bemeten en schitterend. Naar achteren lopend, paar treetjes op, door de salon en dan weer bakboord trapje af, kun je de motorruimte bereiken en twee losse logeerbedden met een los toilet. De logeerruimte is tamelijk krap, daarentegen is de motorruimte weer ruim bemeten, met het doel er gemakkelijk te kunnen werken.

Conclusie

De Korvet 14CLR is een jacht dat bestemd is voor mensen die veel willen varen en lange tochten willen maken. Je kunt er comfortabel lange tijd op doorbrengen. Het is beslist geen lounge boot, zoals er zo vele in de Middellandse zee te vinden zijn. Het is een alleskunner; geschikt voor zomer en winter, ruige zeeën, idyllische getijdhavens, meren en rivieren. Kortom geschikt voor elk type

water en elk type weer. Keurmerk CE-A, staat garant voor de veiligheid, bestemd voor de oceaan. Dat predicaat krijg je niet zomaar. Het schip oogt heel degelijk en de gebruikte materialen zijn van een uitstekende kwaliteit. Ze zullen niet snel kapotgaan.

Er is gekozen voor systemen die ook in de beroepsvaart gebruikelijk zijn. Het joystick besturingssysteem is daar het meest opvallende voorbeeld van, maar ook het hydraulisch aandrijven van boeg- en hekschroef en het zonder moeite onafhankelijk van elkaar kunnen gebruiken van de motoren, getuigen van een ontwerp dat in de beroepsvaart past. Het enige grote verschil met een beroeps 'Pilotvaartuig' is dat de Korvet 14CLR zeer luxueus is afgewerkt.

Het interieur is sober, degelijk en fraai. Hier zijn comfort en 'een zeewaardige inrichting' gecombineerd. De dek lay-out is praktisch, zonder poespas.

De proefvaart was maar kort en daarbij kun je geen echte ervaring opdoen. Toch heb ik het gevoel dat ik op een bijzonder degelijk schip heb mogen varen, waarin veel verborgen innovaties zitten. De paradox is dat je van al die innovaties weinig merkt. Een boot die zo gemakkelijk vaart, kan dat alleen maar als alles klopt en ik heb het gevoel dat dat bij de Korvet 14CLR zo is.

Het is een bijzonder schip om te zien, vooral door het aluminium, dat voor een groot deel onbewerkt is en de scheepse vorm. Geen hoge opbouw, een serieus stuurhuis, annex salon, brede gangboorden en een hoge zeereling.

KORVET 14CLR

Specificaties

Lengte over alles:	14.60 m
Breedte:	4.30 m
Diepgang:	1.20 m onder scheggen, 0.70 m onder de romp
Hoogte:	5.40 m mast op, 4.00 m mast neer, 3.40 m reling neer
Aandrijving:	2x Steyr motoren SE196E35 kW140 (190 pk) @ 3.400 rpm
Gewicht leeg:	16.5 ton
Gewicht vol:	+/- 20 ton
Kruissnelheid:	9 - 10 knopen
Topsnelheid:	>18 knopen met trimvlakken
Diesel:	2.600 liter
Water:	1.250 liter
Vuilwater:	235 liter boeg en 160 liter achter
Boordnet:	24 Volt
Generator:	Kohler 5kW
Service accu's:	400 Ah type gel accu
Prijs:	787.500 ex. btw



Deep Water Yachts
 Tel.: +31(0)70/427.50.49
 E-mail: info@deepwateryachts.com
www.deepwateryachts.com