

# Moderne vlet met klassiek karakter

**Brandsma Jachten in Sneek heeft zijn stalen knikspantvletten gemoderniseerd. De nieuwste Brandsmavlet, de 1100 met open kuip, heeft als meest opvallende vernieuwing een andere opbouw. De rest zit in de details. Dat bleek bij een proefvaart, die we onlangs met deze boot maakten.**

Albert Eefting

**D**e Brandsmavlet begon als Wolfvlet, werd vervolgens Dompvlet en nu - na ruim dertig jaar - is het al jaren de Brandsmavlet. De Wolfvlet was met zijn multi-knikspant-romp destijds een alternatief voor de dure rondspant en was voor die tijd ook uitzonderlijk breed. Dat laatste geldt overigens nog steeds, hoewel het nu minder opvalt. Een derde bijzondere kenmerk is het lage vrijboord waardoor de opstap gemakkelijk is. De familie Ten Cate, die de Brandsmawerf enkele jaren geleden overnam, heeft de hele serie vletten door het ontwerpbureau Vripack laten moderniseren. Dat komt met name de koersvastheid en de snelheid ten goede. Ook de opbouw is veranderd, waardoor er verschillende indelingen mogelijk zijn. Er is bijvoorbeeld een bewuste keus gemaakt voor meer ruimte in de kajuit, hoewel dat ten koste gaat van de stuursalon en de kuip. Tenslotte is uitgebreid aandacht besteed aan geluid- en trillingsisolatie. Ondanks deze veranderingen lijkt de nieuwe Brandsmavlet 1100 OK nog steeds veel op de eerste Wolfvlet. Wij maken een proefvaart met de boot die is gebouwd voor Ten Cate zelf.

## Casco

Het is een gedegen casco dat gemaakt wordt door Abma in

Sneek, die ook het schilderwerk verzorgt. De knikspant-romp heeft vier gangen per zijde en om de vijftig centimeter spanten van acht millimeter dik. Boven de schroef zitten extra spanten om de trillingen in het vlak daar tegen te gaan. De romp is gemaakt van vijf millimeter dikke en gestraalde plaat en de opbouw is vier millimeter. De afmetingen zijn: lengte 10,90 meter, breedte 3,93 meter, diepgang 1,00 meter en doorvaarthoogte 2,40 meter. Het gewicht bedraagt 11.500 kilo.

Er zijn drie waterdichte schotten: een piekschot en twee motorschotten. De kettingbak wordt er apart ingezet, op rubbers bevestigd en voorzien van een afvoer. De ketting van het

poolanker voor de boeg is 25 meter lang en de ankerlier wordt in de standaard uitvoering met de hand bediend.

De smalle dooskiel loopt onder de hele boot door en eventueel kan een zwemplatform geleverd worden, wat bijzonder is voor een vlet.



★ Instrumentenpaneel.



★ Stuurstand.



★ Salonbank.



★ Kombuis.

De houten mast staat fier midden op de kajuit. Die heeft drie patrijspoorten. Het stuurhuis heeft drie ramen aan elke zijde. Onder het voorste raam - het kleinste - is plaats voor een naambord. Er is een aluminium schuifdak.

Op de 45 centimeter brede gangboorden kun je goed bewegen en voor de veiligheid zijn er handrelingen op het kajuit- en salondak. Zo'n praktische handgreep missen we bij de instap. Het is namelijk de bedoeling om halverwege de kuip in of uit te stappen. Daartoe zijn aan beide kanten (afsluitbare) openingen in de kuiprand gemaakt. De eerste stap naar de kuip is dan op de bank en de tweede op de vloer. Oorspronkelijk is deze doorstap naar het gangboord bedoeld voor de handen van de eigenaar, maar in de praktijk blijkt deze voorziening de instap naar de kuip aanmerkelijk te vergemakkelijken, hoewel de stap op de bank nog altijd een forse is.

De kuip wordt afgesloten met een cabrioletkap. Daar kunnen alle zijstukken uitgeritst worden, waardoor een zonnetent overblijft, die alleen met twee slanke poten verbinding heeft

Het balansroer heeft een visstaartvorm en de meestal gebruikte uitslag van tweemaal 35 graden. De kabelaring met leguaan is standaard. Alleen het voordek heeft een boeisel. Alle afvoeren en goten zijn van rvs gemaakt.

De dubbele reling staat, zoals het hoort op een vlet, recht op en meelopend met de zee. Die reling is van stevige rvs gemaakt. De opbouw is strak en eenvoudig.

met het achterdek. Ook dat is praktisch, maar een vlet zonder tent blijft toch een stuk mooier om te zien.

Het casco wordt nabewerkt, ontvet en opgeruwd en vervolgens voorzien van een tweecomponenten verfsysteem van International.

### Techniek

In het motorruim wordt standaard een 75 pk Yanmar viercilinder dieselmotor met oplading, type 4JHTE gemonteerd. Dat vermogen wordt gerealiseerd bij 3800 omwentelingen per minuut. Als alternatief wordt ook een Volvo D2-75 aangeboden, die 75 pk levert bij 3000 toeren. De boot van de proefvaart heeft een Volvo TAMD-31S, die goed is voor 100 pk bij 3000 toeren.

De hydraulische keerkoppeling van Hurth heeft een vertraging van 2:1. De watergesmeerde schroefas is daarmee verbonden via een homokinetische koppeling van Aquadrive en de afdichting is van Volvo. De vierbladschroef heeft een diameter van 20 duim en een spoed van 16 duim.

Onderdeel van de maatregelen om resonantie te voorkomen is ook een extra stevige motorfundatie. Niet alleen de dikte (tien millimeter) speelt daarbij een belangrijke rol, ook de verbindingen met het casco zorgen voor vermindering van geluid.

De uitlaat heeft een waterseparator en komt opzij uit de boot. Dat is, vooral bij een open kuip, een belangrijk detail, omdat er dan geen uitlaatgassen meer in de kuip kunnen waaien en het geluid - water dat uit de uitlaat komt - ook minder is.

Het motorruim wordt belucht via relatief kleine openingen in de opbouw, afgedekt door een schelp. Het hoeven niet noodzakelijk grote roosters te zijn bij deze kleine motoren.

Voor de opslag van brandstof zijn er twee stalen tanks van elk 350 liter, voorzien van waterzak en inspectieluik en een tankoverloop van Vetus.

De twee rvs drinkwatertanks staan ook naast de motor. Dat is op zich ongunstig voor de waterkwaliteit, maar ze zijn zorgvuldig geïsoleerd met warmte-isolerend schuim en

een hittedek. De hydrofoor is daar (ongeisoleerd) ook geplaatst maar die kan beter ook achter het schot staan. Voor vuilwater is er een rvs tank van 250 liter. Brandsma heeft er geen driewegkraan ingezet, zodat je niet overboord kunt lozen. Je moet dus altijd naar een afzuiginstallatie. De tank ligt tussen de twee dieseltanks. Een Webasto-luchtverwarming is standaard.

Bij de geluidsisolatie is ook aan details gedacht. Alle naden en kleine openingen worden afgedicht. De salonvloer bestaat uit een sandwichplaat van twee maal zes millimeter multiplex en zes millimeter ontdreuning ertussen. Die vloer wordt gelegd op stroken vlokken-schuim en aan de onderzijde komt nog een vijf centimeter dikke schuimlaag (Merford). Aan de bovenkant wordt de salonvloer belegd met teaklaminaat - Brandsma verkoopt het ook apart als 'Agdervloer' - een geïmporteerde en volgens de werf superharde en onderhoudsvrije kunststofvloer.

De motor is goed bereikbaar. Er zijn drie motorluiken in de salon. Een daarvan, het middelste, heeft gasveren en kan dus gemakkelijk open. De andere twee hoeven maar een enkele keer open en zijn voorzien van scharnieren en uitzetters. Het voordeel hiervan is dat ze lichter opengaan. Je tilt maar de helft en het luik hoeft niet meer (moeizaam) verplaatst te worden. De luiken worden tegenwoordig immers steeds zwaarder door de geluidsisolatie.

### Elektriciteit

De boordspanning is 12 volt en de accu's, gescheiden door een diodebrug, zijn verdeeld over drie groepen: de startaccu heeft een vermogen van 108 ah, voor de standaard boegschroef is 165 ah geïnstalleerd en de gebruikersgroep omvat drie accu's van 108 ah. Deze onderhoudsvrije accu's worden gevoed door de dynamo van 90 ah en een acculader van 60 ah. Standaard wordt een aparte omvormer van 1200 watt gemonteerd.

Indien - als extra - een hekschroef wordt gemonteerd, is een extra groep met een accu van 165 ah noodzakelijk. Dan moet er ook een extra dynamo

## Brandsmavlet 1100: geluid en snelheid

Toeren per min.	snelheid		geluid in decibels	
	km/u	knopen	binnen	buiten
700	4	2,1	54	56
1200	8,3	4,4	59	59
1400	9,2	5,0	61	61
1600	10,6	5,7	62	65
1800	11,6	6,3	65	67
2000	12,5	6,8	68	71
2400	13,9	7,5	69	73
2800	16,5	8,9	76	78

700 is het stationaire toerental. Decibelwaarden: tot 60 stil; 60-70 niet hinderlijk; 70-80 aanvaardbaar; boven 80 decibels onaanvaardbaar. De rompsnelheid is 13,5 kilometer per uur.

(100 ah) op de motor gezet worden.

De elektrische installatie is overzichtelijk gelegd in kabelgoten. De verbruik- en conditiemeting van Mastervolt op deze boot is niet standaard. De Brandsmavlet heeft twee lenspompen.

### Gas

Een gasbun voor twee gasflessen van vijf kilo zit in het gangboord. Ze zijn alleen bestemd voor het koken. De plaats, direct naast de kombuis heeft het voordeel van uiterst korte leidingen.

### Ventilatie

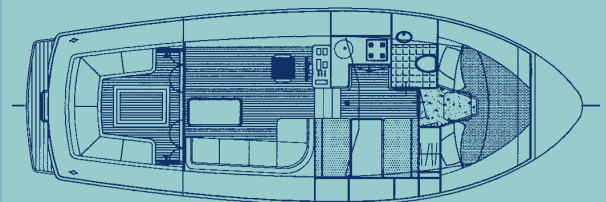
In het voorschip zitten twee pa-

trijspoorren en een vluchtluik. Permanente ventilatie ontbreekt hier. De kombuis heeft samen met de dinette drie patrijpspoorten en een luchthapper. De toilet/doucheruimte heeft een patrijpspoort en een luchthapper. In de stuurhut kan een klapparaam aan de voorzijde open. Er zijn deuren naar de kuip en het schuifdak kan opengezet worden.

### Interieur

Standaard wordt de Brandsmavlet uitgevoerd in mahonie, maar onze proefboot is betimmerd met teakhout. De uitvoering is sober en strak met fraaie paneeldeuren. Er zijn verschillende aflegplanken

## Brandsmavlet 1100 kort



Belangrijkste kenmerken van de Brandsmavlet 1100 OK.

- Afmetingen: lengte 10,90 meter, breedte 3,93, diepte 1,00 en kruiphoogte 2,40 meter. Gewicht 11.500 kilo.
- Casco: multiknikspant met vier gangen per zijde, spanten om de 50 centimeter en drie waterdichte schotten. Romp vijf millimeter staal en opbouw vier millimeter.
- Motor: standaard Yanmar viercilinder diesel, type JHTE, 75 pk bij 3800 toeren. De boot van de proefvaart: viercilinder Volvo Penta-diesel met drukvulling en laadluchtkoeling van 100 pk bij 3000 toeren (type TAMD-31S). Hurth keerkoppeling (reductie 2:1), vierbladschroef 20x16 duim.
- Tanks: diesel (staal) 2x350 liter, water (rvs) 2x250 liter en vuilwater 250 liter.
- CE-markering: B (kustwateren).
- Prijs: vanaf 182.957 euro inclusief 19 procent btw. Proefschip 220.000 euro.
- Bouw en informatie: Brandsma Jachten, Sneek, telefoon 0515-425000, fax 0515 - 420505, internet [www.brandsmajachten.nl](http://www.brandsmajachten.nl).



★ Spiegel met zwemplateau.

en open vakken gemaakt. Dat voorkomt grote saai vlakken en maakt, als de eigenaar daar boeken en accessoires heeft neergezet, het geheel ook gezellig.

- In het voorschip zijn twee kooien in V-vorm. Je kunt er redelijk goed op komen, maar de opstap zou beter iets hoger kunnen zijn. Verder is er een hangkast en een bergruimte onder de kooi. Boven de bedden zijn aflegplanken aangebracht.

- Aan stuurboord is het toilet met een toiletmeubel met wasbakje en een douchemogelijkheid.

- Daarachter, ook aan bakboord, is de kombuis. Het aanrecht is aan de kleine kant,

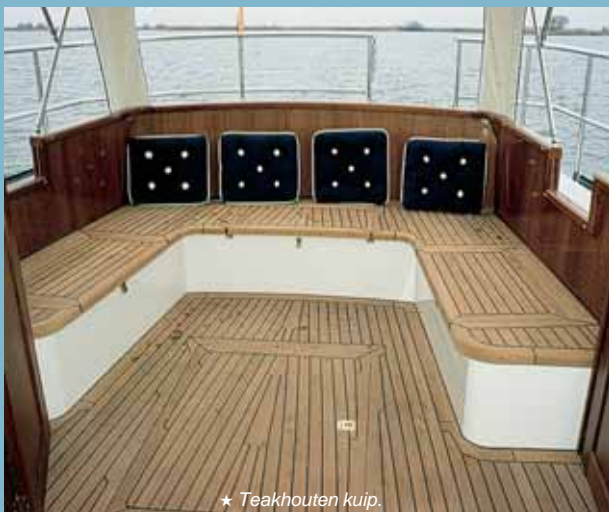


★ Motor.

maar dat is gedeeltelijk opgelost door een afdekbaarheid van de spoelbak en het driepitsgaskomfoor. Daardoor ontstaat meer werkruimte. Er is ruimte genoeg voor een magnetron. Onder het gangboord en onder het aanrecht zijn kastjes. Daar staat ook de elektrische koelkast van 65 liter.

- Aan stuurboord tegenover de kombuis is een ruime dinette, waar ook nog een tweepersoonsbed van gemaakt kan worden.

- Twee treden hoger ligt de salon. Die treden kunnen open en de ruimte kan bijvoorbeeld gebruikt worden voor afval. In het stuurhuis staat meteen aan bakboord de stuurstand. Onder het gangboord zijn kasten. De stuurstand staat vrij in de ruimte en is bescheiden van afmeting. Optisch is dat prima, trouwens ook fysiek wordt maar weinig ruimte gebruikt, maar je kunt nu nergens een kaart kwijt, tenzij het grootste deel van de instrumenten wordt afgedekt. Het uitzicht rondom is goed.



★ Teakhouten kuip.

Aan stuurboord is op dezelfde hoogte een handig meevaarbankje aangebracht, waar je dwars op de vaarrichting op kunt zitten. Een prima plaats. Er is een voetensteun aangebracht op de deur van het kastje onder de bank.

Daarnaast is een bank met ervoor een salontafel. Er staat ook een houten poef. Het is in feite een bergkistje met een bekleed zitkussen. Je kunt hem op de zitbank in de kuip zetten en daar als buitenstuurstoel gebruiken.

- Twee dubbele klapdeuren geven toegang tot de kuip. Bij deze boot blijft het paneel aan stuurboord dicht. Daarachter staat de tweede stuurstand. Van daaruit kijk je niet alleen langs de boot, er is ook een behoorlijk zicht door de boot. Aan de kuip is relatief weinig ruimte besteed: minder dan een kwart van de lengte. De wanden zijn betimmerd en het grootste deel van die ruimte wordt ingenomen door een U-bank. Ruimte voor losse stoelen - waarop je beter zit - is er niet. De, overigens mooie en brede, banken hebben ook tot gevolg dat je vanuit de kuip slechts met moeite kunt aanleggen. De werf is natuurlijk graag bereid een en ander aan de wensen van de klant aan te passen. Onder een luik zit een flinke bergruimte.

- Een zwemtrap geeft toegang tot het zwemplateau, maar dat laatste is een extra.

### Varen

We varen op het Sneekermeer op een sombere dag. Desondanks is het plezierig varen. De Brandsmavlet voelt meteen vertrouwd aan en laat zich gemakkelijk hanteren. Het schip reageert goed, ook op kleine correcties van het roer en is koersvast. Dat betekent dat de boot zonder correcties lang rechtuit blijft varen zonder zich veel van golven (voor zover aanwezig) en wind aan te trekken.

Voor bochten heb je wel wat ruimte nodig: twee lengten over stuurboord en anderhalve lengte over bakboord. Ook het achteruitvaren is een beetje lastig, omdat de boot al snel zijn rechtse schroef achterna gaat. Als je een boegschroef hebt - die is standaard - en bovendien ook nog een



★ Tweede stuurstand.

hekschroef, dan is dat natuurlijk geen probleem. Maar het moet ook zonder kunnen.

Tot ongeveer elf kilometer per uur is er geen hekgolf. Dat is een mooie snelheid en met 1600 toeren ook een economische. Het geluid blijft dan beperkt tot 62 decibel (binnen) en dat is ongeveer 'aangenaam gebrom'. Tot de rompsnelheid (13,5 kilometer) loopt dat op naar 69 decibel en dat is fors op een modern schip, maar nog niet in het gebied 'niet hinderlijk'. Die snelheid wordt bereikt bij 2400 toeren.

Bij 2800 toeren per minuut, het maximum dat wij gevaren hebben, is het geluidsniveau 76 decibel en wordt de snelheid 16,5 kilometer per uur. Dat is 3 kilometer boven de rompsnelheid. Daardoor ga je wel veel water verplaatsen. Het naar verhouding grote verschil in geluidsniveau - 7 decibel, een verviervouding van het geluidspeil - is opvallend en ook niet goed verklarbaar.

### Extra's

De boot van de proefvaart bevat onder meer aan extra's: zwemplateau (door Brandsma ook 'tribbak' genoemd omdat er een negatief vlak onder zit), teakinterieur, hekschroef, teakvloer in de kuip, elektrische ankerlier, dubbel glas, Master-volt-installatie en tweede stuurstand.



★ Bolder.