



Eigengereid schip voor verre tochten

Wie eenmaal een Bravoure 34 heeft zien varen, vergeet haar beslist niet meer: een beetje vlet, een beetje trawler, een beetje bakdekker, een beetje klassiek en zelfs een beetje pilot, maar boven alles 'eigengereid'. Het 10,20 meter lange schip is de jongste loot aan de stam van De Drait, maar dat zal niet lang zo blijven, want de werf heeft inmiddels alweer enkele nieuwe modellen in ontwikkeling.

ALBERT EEFING

Het ligt misschien niet direct voor de hand, om bij een temperatuur van zeven graden Celsius tegen een werfmedewerker te zeggen: „Haal de tent er maar af.“ Het is vandaag zonnig, maar de wind is guur. Dat we in de openlucht willen varen is dan ook niet zozeer vanwege het fraaie weer, maar gewoon omdat je zo'n mooie boot als de Bravoure 34 niet moet ont-

sieren met een tent. En al helemaal niet, als je er ook nog foto's van wilt maken.

Eigenlijk zou je met een schip als dit altijd zonder tent moeten varen. „Dat vindt de ontwerper, Martin de Jager, ook,“ vertelt werfdirecteur A.J. Bloemhoff. Aan de andere kant: in koude periodes en vooral als het regent, is zo'n tent natuurlijk wel degelijk een praktische aanvulling. Bij De Drait is hij als optie leverbaar.

ONTWERPOPDRACHT

De Jager kreeg bij de ontwerp-opdracht voor de Bravoure 34 bepaald geen eenvoudige wensenlijst mee. „De markt vraagt boten met open kuip, maar wij willen dan wél iets bijzonders“, zegt Bloemhoff. „Een Bravoure mag vooral niet op andere boten lijken en moet zowel binnen als buiten veel ruimte bieden. Op deze 34 wilden we twee aparte slaaphutten en een goede detaillering (dat wil zeggen: snuljes die een ander niet heeft). En dat alles moest dan ook nog eens voor een redelijke prijs kunnen worden gebouwd, onder CE-categorie B (zee).“ Dat De Jager erin is geslaagd

een boot te tekenen die aan al deze wensen beantwoordt, mag een klein wonder heten.

MARKANT

De Bravoure 34 is een markante boot geworden. Het schip heeft wel iets weg van een vlet, maar ook van een trawler, van een bakdekker en van een pilot. Van een look-a-like is echter geen sprake, want bovenal is de boot een 'eigengereid' schip, met een heel eigen gezicht. Vooral de zware kabelaring valt op, doordat die niet helemaal doorloopt tot de boeg.

Opvallend zijn ook de hoge verchansing op de voorplecht

(vandaar die kniphoog naar de bakdekker) en de bijzondere reling, waarbij goed gebruik is gemaakt van de verspringende onderdelen van de boot. Het levert een rustig en evenwichtig beeld op.

Het dak van het stuurhuis heeft een brede schuin aflopende overstek en op het kajuitdak staan twee luchthappers. Bij zo'n stoer uiterlijk hoort een 'pilotmastje': een compacte mast die achter op het stuurhuis staat. Die staat ook op de ontwerp-tekening, maar op onze proefboot ontbreekt hij. De Drait wil hem op volgende modellen nog gaan toepassen.

JACHTWERF DE DRAIT

Jachthaven De Drait in Drachten bestond al jaren, toen het bedrijf in 1983 werd overgenomen door de familie Bloemhoff. Na de overname begon Bloemhoff een verhuurbedrijf met drie schepen. Later werd deze vloot uitgebreid, met schepen die in eigen beheer werden gebouwd. Tegenwoordig heeft De Drait een chartervloot van 30 ruime en vooral luxe uitgeruste boten, waarvan er twee in Zeeland en zes in Duitsland worden verhuurd. Sinds een aantal jaren bouwt De Drait ook jachten voor de verkoop, want door de verhuur ontstond vraag. Al met al is zo een totale vloot van 73 schepen gebouwd, met acht modellen in verschillende lengtes.

De verkoop is tegenwoordig een aparte poot van het bedrijf, met Riëks Bultenhuis als speciale medewerker. Hij gaat voor de werf onder meer ook de exportmogelijkheden verkennen.

ZWEMTRAP

Een kort zwemplateau is standaard op de Bravoure 34. Je bereikt het via een zware stalen deur in de spiegel. Tegen het onderschip zijn rvs buizen gelast, die als zwemtrap dienen. Meestal steekt zo'n zwemtrap niet diep genoeg om gemakkelijk uit het water te komen. De Draht heeft daarom een handige extra trede op het roerblad gelast.

Aan weerszijden van de spiegeldeur zitten de beluchtingkanalen voor het motorruim, met de roosters op veilige hoogte boven het water. Ze lopen taps uit en de bovenzijde vormt een handige bak, waar de landvasten kunnen blijven liggen. De achterborders staan er ook op. Handig is ook, helemaal aan de andere kant van het schip, het opstapje op de punt. Als het dichtgelast was, zou het een klappertje zijn geweest. Bij de Bravoure is over een stukje van de punt een plaat gelast. Soms moet je in een haven over de punt aan boord stappen en dan is zo'n hoge verschansing echt vervelend. De verschansing wordt er niet lager door, maar je stapte er zo wel veel beter overheen. Overigens kun je zo op de punt ook prima zitten.

Voor de boeg van de Bravoure 34 hangt een luxe rvs poolanker en in de kettingbak ligt 30 meter ketting, om ook op diepe gronden te kunnen ankeren.

SALON

De Bravoure 34 heeft, zoals ook het uitgangspunt was bij het ontwerp, opvallend veel ruimte in de stuursalon. Tegen de stuurstand aan bakboord staat een forse hoekbank met ruim plaats voor vier personen. Bij de bank staat een stevige tafel, waaraan kan worden gegeten. Onmisbaar zou je zeggen, maar op deze boot is het wel een extra. In de salon is nog ruimte voor een extra stoel, maar echt nodig heb je die niet.

Je kijkt vanaf de zitbank rechtstreeks in de kuip of naar de stuurboordwand, waar een meubel is gemaakt met een variëteit aan kasten. Eén van de kasten bevat de brandstoftank en de handpomp. Ook kan in het wandmeubel een tv worden geplaatst.

In het plafond van de salon zijn twee extra grote (vlucht)luiken geplaatst, zodat je hier ook nog een beetje buiten bent.

BRAVOURE 34

Toerental per min.	Snelheid km/u	Geluid in decibels binnen	Geluid in decibels buiten
800	4,1	54	64
1200	5,1	56	68
1400	7,8	57	70
1600	9,1	60	73 (63)*
1800	9,9	61	74 (64)
2000	10,7	64	75 (64)
2200	11,3	67	77 (65)
2400	11,8	67	79 (68)
2600	12,6	67	79 (68)
2800	12,7	71	79 (68)
2950	13,2	75	82

* metingen van Martin de Jager Jachtdesign op Bravoure met motoromkisting

ROMPSNELHEID: 13,7 km/u

Decibelwaarden: tot 60 stil; 60-70 niet hinderlijk; 70-80 aanvaardbaar; boven de 80 onaantvaardbaar. Elke 3 decibel meer betekent een verdubbeling van het geluid.

STUURSTAND

Bijzonder aan deze boot is de stuurstand, of beter gezegd: de stuurbank erachter. Deze bank staat op een verhoging – ook nodig om hoogte te krijgen in de slaaphut onder de salon – en biedt plaats aan twee personen. Op lange tochten moet je immers samen kunnen varen.

Deze stuurbank is een vondst en een uitstekende oplossing van het probleem van 'de tweede stuurstoel'. Het is een beetje afgekeken van de polyester zusjes, met name die uit Scandinavië. Het instrumentenpaneel zit wel een beetje (te) hoog en is te vlak om alle meters goed in de gaten te kunnen houden. Zo iets kan echter altijd veranderd worden, al zal in dit geval dan misschien een concessie moeten worden gedaan voor wat betreft de hoogte van de onder de stuurstand gelegen douche-ruimte.

Het plateau waarop de bank staat, wordt afgesloten met een veilige rvs reling. Dat staat (zee)scheeps – ook weer een beetje pilot – en toch blijft het open karakter van de ruimte bewaard.

KOMBUIS

Twee treden lager sta je midden in de kombuis. Die is royaal uitgerust, met een vierpits gaskomf, een spoelbak, een koelkast van 110 liter en veel opbergruimte. Ook is er lekker veel werkruimte op het aanrecht. In de bovenkastjes zit



1 Zonder tent komt de Bravoure het beste tot zijn recht. 2 Op het kajuitdak staan twee luchthappers. 3 De salon is opvallend ruim. 4 Via de zware spiegeldeur is het zwemplateau bereikbaar.

een afzuigkap. Deze is voorzien van een op de luchthapper aangesloten elektrische ventilator; een belangrijk onderdeel van de permanente ventilatie aan boord. In deze boot is als extra ook een magnetron geplaatst. Onder het gangboord zitten opbergruimtes achter een paar schuifdeurtjes. Een echte afvalbak ontbreekt nog, maar daar wordt door de werf nog iets voor bedacht.

DOUCHE EN TOILET

Aan de andere kant, aan bakboord dus, is de toilet- en douche-ruimte. De douche bevindt zich in een afgescheiden ruim-

te, maar het is jammer dat die afscheiding een gordijn is. Dat had ook een (halfhoge) deur kunnen zijn. Dat is niet alleen mooier en luxer, maar vooral ook praktischer.

Naast de toiletruimte zit op gelijke hoogte met de vloer de toegang tot de extra 'hut'. Een groot deel van de ruimte onder de salonvloer wordt hiervoor gebruikt. Hier staat een ruim tweepersoonsbed, maar vanwege de geringe hoogte kunnen we beter spreken van een hondenkooi. Het bed is geschikt voor een paar (klein)kinderen; die zullen het waarschijnlijk zelfs leuk vinden. Voor volwas-

senen is de ruimte aan de krappe kant. Ook is de ventilatie in deze hut niet optimaal, maar dat wordt volgens de werf in de volgende versie nog verbeterd.

EIGENAARSHUT

In de voorpiek van de Bravoure 34 bevindt zich de eigenaars-hut. Deze is ruim voor zo'n korte boot, maar niet ruim genoeg voor een vrijstaand bed. Daarom zijn er twee kooien in V-vorm. De hut heeft een smalle hangkast en onder de bedden en de kast zijn extra laden en kastjes. Tussen de twee bedden is een zitplaats gemaakt en zoets is altijd handig bij het aankleden. In de opening daarvoor is nog voldoende bewegingsruimte.

KWALITEIT

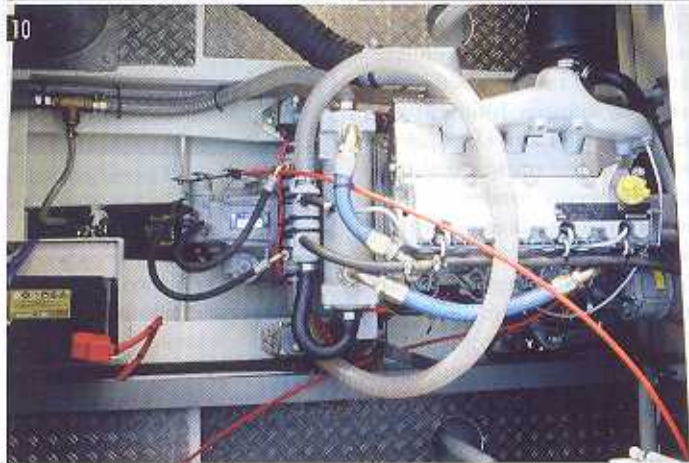
Het interieur is uitgevoerd in blonde teak. De met veel rondingen en zware massieve lijsten afgewerkte betimmering is, net als het lakwerk, van goede kwaliteit. Dat geldt overigens voor de hele boot. De Draht zegt op dat punt geen concessies te doen en dat is hier duidelijk zichtbaar. De deuren zijn dik en met zwaar beslag uitgevoerd.

TECHNIEK

Kwaliteit vinden we ook terug in de machinekamer. De hele installatie ziet er netjes uit en op materiaal is niet bespaard. De roerinstallatie is extra zwaar uitgevoerd en een boegschroef is standaard. Zelfs de combi-lader en scheidingstrafo behoren tot de standaarduitrusting. Dat kom je in deze prijsklasse maar zelden tegen.

Om ruimte te winnen voor de hondenkooi in de tweede hut is de motor onder de kuip geplaatst. Standaard is het een Volvo Penta D2.75, die 75 pk levert bij 2800 toeren. Onze proefboot is uitgerust met een Venus DT4.29, die 83 pk levert bij eveneens bij 2800 toeren. Dit vermogen is meer dan voldoende. Voor deze boot was 50 pk ook genoeg geweest. In deze tijd van hoge oliepijzen is dat iets om rekening mee te houden.

Om het motorgeluid te reduceren zijn bij deze boot tegen de stalen kuipvloer een schuimlaag (vier centimeter) en een ont-dreuningsplaat aangebracht. Op de kuipvloer ligt - als extra



5 De stuurbank 6 De Draht heeft gekozen voor een grote open kuip. 7 Handig: opstapje op de punt. 8 De douche en toiletruimte. 9 Op zo'n stoer schip hoort eigenlijk een pilot mastje. 10 De machinekamer. 11 Multifunctionele beluchtingkanalen. 12 Markant detail: het 'bakdek'.

- een teaklaag. In de volgende modellen zal de motor standaard worden omkist. Dat betekent dat om de motor wanden met isolatieschuim worden geplaatst, met daarop aparte deksels. Dat heeft twee voordelen: het geluid van de motor wordt veel beter afgeschermd en de ruimte links en rechts naast de

motor kan nu beter worden gebruikt. Ook kun je in de machinekamer dan van alles opbergen, zonder dat deze spullen te warm worden (de temperatuur in het motorruim loopt al gauw op tot zo'n 60° C) of ongewild tegen de motor aanschuiven. Ook de accu's (ze zijn van het type semi-tractie en kunnen

dus wel wat hebben) blijven bij een lagere temperatuur beter in conditie.

TANKS

De Bravoure heeft een stalen dieseltank van 600 liter, met overloopbeveiliging. Voor het drinkwater zijn er twee tanks (rvs) van 200 liter. Daarnaast is er nog een vuilwatertank (eveneens rvs) van 100 liter. De tanks liggen allemaal onder de salonvloer, voor het waterdichte motorschot en dus gescheiden van de motor. Dit alles betekent dat er heel veel gewicht in het achterschip zit. Daarom is er in de voorpiek 350 kg loodballast gelegd.

OPEN KUIP

De open kuip is bij dit type boot de belangrijkste ruimte en De Draht heeft er op de Bravoure 34 voor gekozen die zo groot mogelijk te maken: geen gangboorden naast de kuip en ook geen achterdek. De eerdergenoemde bakken voor de landvasten zijn extra uitgebouwd en gaan dus evenmin ten koste van de beschikbare leefruimte. Al met al is er bijna een kwart van de bootlengte beschikbaar om te zitten en te luieren.

De U-bank tegen de boorden en de spiegel wordt in het midden onderbroken door de zware deur naar het zwemplatform. Een stevige vergrendeling sluit die deur zeevast af. Dat is nodig, want voor een B-certificaat worden nogal wat extra eisen gesteld. Vandaar ook de grote looscapaciteit bij overkomend water. Zowel onder de deur als door de luikgoten kan veel water weg.

De banken zijn niet hoog, waardoor ze goed kunnen dienen als opstap naar het 35 centimeter brede gangboord. Midscheeps is er een opening in de reling om op de wal te stappen. De reling rond de kuip is een stuk lager, dus voor mensen die goed ter been zijn is een stap van de bank direct naar de wal ook mogelijk.

In de banken zit uiteraard bergruimte en bovendien een gasbun voor een kleine (5 kg) fles.

COMFORT

De Draht brengt de Bravoure in twee types: een standaard- en een Comfortuitvoering. De standaarduitvoering is al een



compleet schip waar je zo mee op een lange vakantie kunt, maar er kan natuurlijk altijd nog luxe worden toegevoegd. De Comfortuitvoering omvat een indrukwekkende lijst aan nuttige extra's. Zo wordt de elektrische installatie op de Comfortuitvoering uitgevoerd in 24 Volt, met ruim twee keer zoveel accucapaciteit (4 x 230 Ah). Ook heeft het schip in die uitvoering een extra ruitenwischer, een log, dieptemeter, kompas en roerstandaanwijzer. Verder omvat het Comfort-pakket onder meer een elektrisch toilet, teakhout en een kussenset voor de kuip, de salontafel, een radio/cd installatie met vier luidsprekers en een televisie met schotelantenne. Dat alles voor een (relatief) laag bedrag: 25.000 euro.

VAARGEDRAG

Belangrijk voor het varen van lange tochten is: hoe vaak moet je corrigeren om een rechte lijn te blijven varen. Hoe koersvaster een schip, hoe beter. En dat is bij de Bravoure prima in orde. Met zijwind hebben we dat overigens niet kunnen vaststellen, maar we verwachten geen bijzondere problemen. Ook de manoeuvreerbaarheid is goed, mede dankzij de standaard boegschroef. In een haven kom je zo gemakkelijk op elke plek die je wordt aangewezen. Achteruitvaren is wat lastiger, omdat dan het schroefeffect duidelijk merkbaar is. Ook hier biedt de boegschroef echter uitkomst, hoewel je er altijd rekening mee moet houden dat het achterschip wordt verplaatst door de stuwschroef. De uitkomsten van de geluidsmetingen zijn binnen (met

gesloten deuren) prima. Buiten zijn de geluidswaarden op deze boot echter aan de hoge kant en eigenlijk te hoog om tijdens het varen comfortabel in de kuip te kunnen zitten. Hier breekt zich het ontbreken van de motorkist. Volgens de werf - die zich daarbij baseert op metingen van Martin de Jager - zal een motorkist het geluid in de kuip met 10 tot 12 dB(A) doen afnemen. Daarmee wordt de Bravoure een behoorlijk 'stille' boot. Ook in de stuursalon maakt de kist volgens De Jager een behoorlijk verschil: van 2 dB in de lage tot 14 dB in de hoge toerentallen.

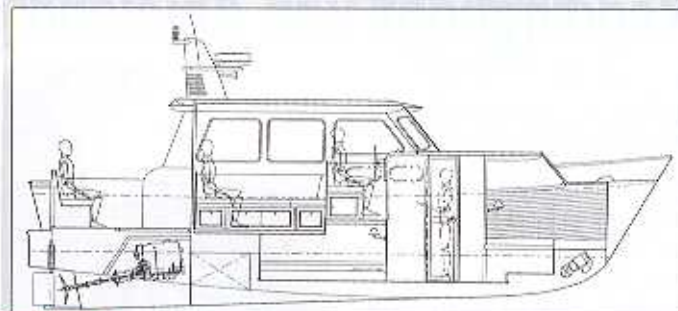
In de hoogste toerentallen treedt bij de proefboot overigens enige trilling op.

CONCLUSIE

De ruime Bravoure 34 is bij uitstek geschikt om lange tochten te maken met twee personen. In het algemeen zal dat ook de standaard bemanning zijn. Als er meer mensen mee gaan, zullen dat doorgaans jonge kinderen zijn. Zij vinden in de 'tweede hut' een prima slaapplek. Een voordeel van deze 'slaapcabine' is, dat hij geen wezenlijke ruimte in beslag neemt. Met andere woorden: je raakt er geen oppervlakte aan kwijt. Bovendien kan hij ook heel goed worden gebruikt als extra bergruimte.

Dankzij de CE B-markering heeft de boot een groot vaargebied. Je kunt er heel Europa mee door, inclusief de Oostzee, Denemarken en Zweden, al zal men er altijd rekening mee moeten houden dat een boot nooit zeewaardiger is dan zijn bemanning. Een compliment aan Martin de Jager is op z'n

BRAVOURE 34



AFMETINGEN

Lengte:	10,20 m
Breedte:	3,65 m
Diepgang:	1,00 m
Kruiphoogte:	2,45 m
Gewicht:	9.000 kg

CASCO

Materiaal:	staal; romp 5 mm, opbouw 4 mm
Constructie:	multiknikspant, 3 gangen, spanten op 40 cm, wrangen en stringers
Schotten:	piek- en motorschal
Schilderwerk:	nabewerking: slijpen en AlwGrip tweecomponent coating
CE-markering:	B (zee)

TANKS

Diesel:	600 l (staal) met overloopbeveiliging
Drinkwater:	2 x 200 l (rvs)
Vuilwater:	100 l (rvs)

VOORTSTUWING

Motor:	Volvo Penta D2.75, viercilinder, 75 pk bij 2800/min. (Proefschip: Vetus 83 pk)
Keerkoppeling:	hydraulisch Hurthi (reductie 2,5:1) flexibele koppeling, schroefas met Volvo seal rechte vierbladschroef 20x18 duim
Blusinstallatie:	Fire-Pro automaat

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet:	12 Volt (24 V in extra pakket)
Accu's:	1 x 140 Ah (starten) 2 x 180 Ah verbruikers (semi-tractie) combilader 35 Ah en 2000 W bij 220 V, voltmeter en scheidingstrafo walsroom met 30 m kabel boegschroef 2 lenspampen plus 1 handpomp

PRESTATIES

Topsnelheid:	13,2 km/u
Kruissnelheid:	11 km/u
Draaicirkels:	over stuurboord 1,5 scheepslengte over bakboord 1 scheepslengte
Stopweg:	1 scheepslengte

PRIJZEN

Standaarduitvoering:	vanaf 170.000 euro, inclusief BTW
Proefboot:	195.000 euro, inclusief BTW
Belangrijkste extra's:	kussens en teakvloer kuip, teak laminaat binnen, 24 V installatie (andere accu's), hekschroef, log/kompas/diepte/roerstand, cabrioletkap

BOUW EN INFORMATIE

Werk:	De Drait Yachting, Drachten, telefoon 0512-513276. Internet www.dedrait.nl
-------	--

plaats. Hij heeft heel veel bruikbare functies samengebracht op een kleine ruimte, zonder dat het ten koste is gegaan van

de bewegingsruimte aan boord. En dat alles voor een - in de huidige marktverhoudingen - zeer aanvaardbare prijs.