

Beoordelingsrapport “Cavalier”

Naam schip:	Cavalier
Type schip:	Lymington II
Ontwerper:	Jack Laurent Giles
Ontwerpjaar:	L-class I 1931 (design no. 8); L-class II: 1955; design no. 203
Bouwer:	A.A.Coombs; Wight
Bouwjaar:	1964
Lengte over dek:	7,20 m.(versie I 7.10 m.)
Lengte c.w.l.:	Versie I: 5,95 m. (zonder motor) Huidig schip ca. 6.10 m.
Breedte:	2,08 m.
Diepgang:	Ontworpen 1,15 m.; huidig schip ca. 1,20 m.
Displacement:	Ontworpen gewicht 2,740 kg.; huidig schip ca. 2,9 ton
Ballast:	1120 kg
Type romp:	s-spant
Bouwwijze romp:	Karveel
Bouwwijze dek:	Hechthout
Bouwwijze opbouw:	Massief mahonie
Tuigvorm:	7/8, sloepgetuigd
Rondhouten:	spruce
Zeiloppervlak:	Grootzeil plus voordriehoek 25,58 m2

Beschrijving

De Lymington 'L' class heeft al menig hart van houten-bootjes-liefhebbers sneller doen kloppen! Natuurlijk denken we bij de VKSJ in eerste instantie aan scherenkruisers; meterklassen etc; maar wat meer 'down-to-earth' kleinere schepen hebben zo hun eigen fans, waaronder de schrijver dezes. Design no. 8; designer Jack Laurent Giles! Dat kan al niet elke eigenaar van zijn boot vertellen! Als we aan Laurent Giles denken, dan is het voor de hand liggend dat de 'Vertue-class' als eerste op je netvlies komt. Het waren boten als de Vertue, de Wanderer II, maar daaraan voorafgaand allereerst de 'L'-class en natuurlijk de onvolprezen 'Etain' (design no 1) die Giles in de begin jaren dertig op de kaart zette.

De L-klasse was ontworpen als een eenheidsklasse dagzeiler of een weekend toerjacht, welke financieel haalbaar moest zijn voor een ruime clientèle. Om de bouwkosten zo laag mogelijk te kunnen houden was de constructie van de boot zo simpel mogelijk gehouden; door de gekozen spantenvorm was het mogelijk dat de planken van de romp van voor naar achteren zo goed als parallel aan de diagonalen van het lijnenplan konden lopen, waarbij zo weinig mogelijk 'tapering' nodig was, hetgeen een belangrijke besparing op de te gebruiken hoeveelheid hout opleverde. Tevens maakte deze simpele constructie het mogelijk dat een dergelijk jachtje op elke locale werf vervaardigd kon worden; hetgeen eveneens belangrijke kostenbesparingen kon opleveren.

Het resultaat was een zeewaardig klein jachtje met een voor die tijd relatief fors vrijboord, dat goede aan-de-windse zeileigenschappen bezat, en de bemanning droog hield. Zoals de meeste ontwerpen van Giles zeilde ze licht op het roer en was ze, zoals de eigenaren zeiden "a pleasure to sail". Aanvankelijk bestond de bouw prijs £8,- per ft. oftewel £ 150,- in totaal, waarvoor men een schip kreeg dat uitgerust was met twee langsbanken in het interieur; twee aflegplanken onder het gangboord, en een houten emmer in het voorschip. Verder hoorde een tuig met fok en grootzeil tot de standaard uitrusting.

Deze prijs lijkt in onze ogen wellicht belachelijk laag, maar U dient daarbij te bedenken dat het weekloon voor een werkman £2,- was, en dat een "skilled-worker" hooguit met het dubbele per week naar huis ging, en dus een jaarloon van ca. 208,- verdiende. Een 3-kamer-nieuwbouwhuis kostte destijds zo'n £500,-! Dat het een "low-budget"-boot was, is dus relatief!

Geen wonder dat de namen van de eerste eigenaars ons dan ook zo fraai in de oren klinken: Brigadier General Lubbock; Colonel Bland-Strang; Lt. Col. HG Grace; Major Richard Gatehouse (directeur van Brookes & Gatehouse); Admiral W.B. Price; Major Allott; Admiral Fairey en Colonel TR Ursdell. Na deze namenreeks neemt de militaire titulatuur van de clientèle wat af, maar staat er nog altijd "Esq." achter de naam van de meeste opdrachtgevers!

Elkins & Son (Christchurch) bouwde de meeste vooroorlogse versie 1. exemplaren (11 ex.); Berthon Boat Company leverde 3 vooroorlogs exemplaren en Dixons, Sandbanks en Woodnutt bouwde er elk een van; totaal 17 vooroorlogse versies 1.

In 1955 past Laurent Giles een wijziging toe in het ontwerp, en wordt het vervolgens als 'ontwerp no. 203' genoteerd, onder de naam "revised 'L' ". De l.o.a. is met 10 cm. toegenomen doordat het vrijboord iets opgetrokken is; de zeeg is iets afgevlakt en de opbouw loopt tot voorbij de mast en is achteraan voorzien van een hondenhok met grotere (en moderner vormgegeven) ruiten. Van deze 'revised version' werden vanaf 1956 tot en met 1964 in totaal 8 schepen gebouwd, waarvan 1 exemplaar in Zuid-Afrika. In Engeland bouwde Souter er twee; Valere een; Coombes bouwde er drie; van 1 naoorlogs engels exemplaar is niet meer te achterhalen waar deze boot gebouwd is.

De Cavalier (de oorspronkelijke naam van deze boot) is de laatstgebouwde "L". Maximum rompsnelheid van het ontwerp onder ideale omstandigheden werd geklokt op 5,75 knoop; de beste aan-de-windse snelheid werd genoteerd op 4,5 knoop. Door haar diepe, weke

spantvorm was haar natoppervlak relatief klein en bezat het ontwerp uitstekende lichtweer eigenschappen.

In 1964 vroeg een eigenaar Laurent Giles naar de zwaar-weer-eigenschappen.

Deze antwoordde:

“.. Ik betwijfel of ze nog veel ruimte naar loef maakt bij meer dan Bft. 6 als ze opkruist op de Atlantic zonder enige beschutting aan loef. In meer beschut water kan ze nog steeds naar loef komen bij belangrijk hogere windsnelheden, maar tijdig en voldoende reven is daarbij essentieel: ze presteert niet optimaal onder sterke hellingshoeken. De ‘L’ is een niet erg stijf schip dat bij een plotselinge windstoot flink helt, maar ook weer snel terugkomt, hetgeen beter is dan een rompontwerp met een hoge aanvangsstabiliteit die bij de meeste windstoten weliswaar relatief goed overeind blijft totdat zo’n boot getroffen wordt door een nog zwaardere stoot die haar dan zowat doet kapseizen..”

Hoe handzaam deze bootjes zeilen blijkt uit het volgende verslag van de heer Smudge Smith uit Rudcorn: In Augustus 1985 vertrok hij met zijn net aangeschafte ‘L’ *Wavecrest*” vanuit Liverpool richting Douglas op het eiland Man. Vol grootzeil en de fok no. 1 waren gezet; de wind bedroeg Bft 4/5 vanuit het noordoosten; het was overwegend halfbewolkt. Na twee uur zeilen vroeg hij aan de stuurman of deze de kompascoers wilde opgeven. Geen antwoord. De stuurman bleek met opgetrokken benen in de hoek van de kuip te zitten; schijnbaar al een hele tijd diep in slaap. *Wavecrest* bleek echter precies op koers te liggen met een snelheid van ca. 4 kopen; e.e.a. met de helmstok los in de middenstand. Daarop liet de eigenaar de boot op dezelfde manier maar verder gaan; slechts na 3,5 uur kwam er een eind aan deze “automatische piloot-toestand” doordat de wind wegviel....

De beoordeling

Het zal U niet verbazen dat uit esthetisch oogpunt gezien ook alles klopt aan deze boot. Minimum vrijboord 1/9 van de l.w.l.; lengte kajuit 50 procent van de l.o.a.; hondehok niet langer dan 1/3 van de opbouw en niet hoger dan 100 procent van het minimum vrijboord; Giles hield zijn verhoudingen prima in de gaten. Wel is ze met haar jaren-50-vormgeving omgetoverd tot een echt naoorlogs vormgegeven jacht; Giles tekende geen “klassiekers” maar “good-lookers”!

Ze is prachtig; echt waar!

Met deze kwalificatie komt ze als waardig representant terecht in de “Classic-klasse; het daarbij vereiste minimum authenticiteitspercentage van 70% haalt ze hierbij nog met de ogen dicht!

Namens de toelatingscommissie,

Sander Bakker, Dick ten Cate, Maarten Lampe, Govert Munter, en Gert van Soest.

Heemskerk, 4 mei 2010