

Beschrijving:

Wij kennen deze boot persoonlijk door de vele malen bezoek aan uit de haven te Marken, waar ze weliswaar (ondanks destijds haar matige staat van onderhoud) steevast opviel door haar voortreffelijke lijnen!

Deze boot staat vermeld in het oude VKSJ-boek "Klassieke Scherpe Jachten in Nederland" (zie blz. : 212), waar weliswaar een foto en een spantentekening en een zij- en bovenaanzicht inrichtingsplan plus een tuigplan staan afgebeeld, maar helaas geen enkele toelichtende informatie wordt gegeven. Toch bieden deze illustraties voldoende om een goede beschrijving te geven. Met name de opengewerkte tekening van het zijaanzicht en het spantenplan laten zien dat het om een relatief zwaar schip gaat; de opgegeven waterverplaatsing van 4,5 ton lijkt ons een zeer redelijke inschatting; wij verwachten dat het (onbekende) gewicht van de ballast circa 1,5 ton zal bedragen. Deze waterverplaatsing van ca. 4,5 ton op een waterlijn van 6,00m. levert voor zijn lengte dus een relatief zwaar schip op, dat derhalve in zijn rompsnelheid relatief sterk begrensd zal zijn.

Echter: het gaat hier om een vooroorlogs toerschip, waar destijds vooral ook eisen aan handzaamheid in zeilgedrag belangrijk was; destijds stonden eisen als 'zelfsturend' vermogen (dus géén toenemende loefgierigheid bij toenemende helling) zo ongeveer gelijk aan de 'heilige graal' voor de toerzeiler. De britse amateur-ontwerper T. Harrison Butler was daarbij in de dertiger jaren zo ongeveer de grootste voorvechter van de zogenaamde "metacentric analysis" daartoe; hetgeen het effect heeft dat voor- en achterschip met elkaar in balans zijn, en het onderwaterschip bij sterke helling geen extra oploevend moment veroorzaakt.

Dat leidde in de praktijk vaak tot vollere lijnen in het voorschip en schralere lijnen in het achterschip dan gebruikelijk, hetgeen meestal het gewenste effect had. Echter: de vollere lijnen voor hebben doorgaans het nadeel van extra weerstand in flinke golfslag, en schralere lijnen in het achterschip leveren bijna altijd steilere lijnen in de senten op, hetgeen niet bevorderlijk is voor een zo laminair mogelijke afvloeiing in het achterschip, waardoor doorgaans een nogal forse hekgolf op snelheid te zien is.

Dit alles is ook zichtbaar in de tekeningen en de foto van de *Pleiade* in het oude VKSJ-boek. Daarmee is de *Pleiade* feitelijk een typisch schoolvoorbeeld van een goed doordacht vooroorlogs toerjacht. Ook haar tuigplan getuigt daarvan: een grootzeil met losse broek is daar ingetekend: handig bij reven. Ook de ingetekende fok in het 7/8^e tuigplan zal menig toerzeiler een glimlach op zijn gezicht geven: zó enorm makkelijk bij het opkruisen!

Dan is er –zeker bij een toerzeiljacht- nog het aspect van de esthetica. Nou, de *Pleiade* heeft op dit gebied zo ongeveer alles in huis om een doorgewinterde toerzeiler ook op dit gebied tot een trotse eigenaar te maken: een fraaie, volle zeeg, gekoppeld aan een passend stoer boegprofiel en een zeer fraaie, positieve kleine spiegel. Ook de opbouw (zonder hondhok) is geheel perfect in verhouding, zo ook de drie patrijspoortjes per zijde; het geheel is een plaatje gewoon.

De beoordeling

Gezien de bovenstaande beschrijving zal het niemand verbazen dat de toelatingscommissie bijzonder gelukkig is dat de *Pleiade* opnieuw ingeschreven wordt bij de VKSJ.

Wij wensen de eigenaar bijzonder veel zeilplezier met dit mooie en belangwekkende jachtje toe!

Namens de toelatingscommissie,

Gert van Soest, Maarten Lampe en Govert Munter,

De secretaris van de VKSJ