

ЛУЧ СОЛНЦА НА БЕРЕГАХ СОЛЕНТА

К 20-м гг. XX в. Альфред Уэстмакотт, яхтенный конструктор и директор небольшой верфи, уже прославился в парусном мире множеством проектов дейсейлеров, но созданный им класс Sunbeam, видимо, — лучший из них. Чертежи были готовы в конце 1922 г. Sunbeam разрабатывался вскоре после появления класса X One Design (см. статью в № 2 за 2017 г.), и специалисты отмечали их схожие черты. Первую яхту, названную Dianty, построили в 1923 г. на верфи Woodnut & Co. Вскоре за ней последовало еще восемь.

Яхты класса Sunbeam имели привлекательный внешний вид: длинные свесы, высокую для их размера мачту, — чем сразу же вызвали большой интерес у яхтсменов с берегов пролива Солент. Первые восемь лет флот базировался на реке Хамбл, а потом перебрался в Бембридж, на о. Уайт, где большинство лодок и оставалось до Второй мировой войны. Еще один флот появился в яхт-клубе Итченор. В него вошло шесть вновь построенных яхт и четыре, выкупленные в Бембридже. К 1939 г. общее число лодок достигло 39.

Конструкция корпуса

Обшивка классических деревянных яхт изготавливалась из сосновых досок, а набор — из американского вяза или дуба. Для комингсов, банок и некоторых других элементов использовали тик.





Основные размерения Sunbeam:

Длина 8,00 м
Длина по ВЛ 5,60 м
Ширина 1,80 м
Осадка 1,20 м
Водоизмещение 3 т
Площадь парусности 27,9 кв. м

Дальние походы Sunbeam

В 1947 г. яхта *Danny* с командой, состоящей из братьев Джона и Франка Брексвеллов, совершила успешный поход к островам в проливе Ла-Манш. В 1999 г. 11 лодок отправились из Фалмута в Корнуэлл, чтобы принять участие в местной регате. Десять из них буксировали за автомобилем, а вот одна прошла больше 200 морских миль своим ходом, причем члены экипажа по очереди спали на борту во время перехода.

Настоящая катастрофа постигла класс в 1948 г., когда верфь Woodnut сгорела, унеся с собой единственный полный комплект документации и оснастки для постройки Sunbeam. Однако в 1965 г. Боб Уайт, один из сотрудников известного конструктора Уффы Фокса, восстановил чертежи, вернув возможность строить новые яхты. В результате с 1976 по 1983 г. на воду сошло пять новых корпусов, теперь уже — на верфи Curtis & Pape.

Всего две потери

Более чем за 100 лет существования класса только одна яхта из числа первых погибла в 1939 г. во время регаты в Каусе — легла парусами на воду во время сильнейшего шквала и затонула. Такая же участь, по иронии судьбы, ожидала в 2022 г. самую первую стеклопластиковую Sunbeam. Злые языки утверждают, что владельцы деревянных лодок очень злорадствовали по этому поводу.

В 80-е гг. интерес к классу стал угасать, однако в 90-е довольно неожиданно вернулся. Возобновились регулярные гонки флота. В 1999–2002 гг. было построено еще три яхты, а 2008 г. ознаменовался спуском на воду последней деревянной Sunbeam под № 48. Класс долго сопротивлялся использованию новых материалов, но начиная с 2010 г. стеклопластиковые корпуса все-таки появились, что вызвало затяжной конфликт среди членов ассоциации.



Сайт класса Sunbeam прослеживает историю всех яхт, и кроме 48 деревянных, в регистре числятся 13 стеклопластиковых, последняя из которых впервые коснулась воды в 2025 г. Их нумерация начинается с числа 61, оставляя промежуток в 12 чисел для возможных будущих деревянных корпусов.

Регаты яхт Sunbeam проводятся регулярно. Так, в календаре 2026 г. насчитывается шесть основных соревнований, а кроме того, они участвуют и в гонках с гандикапом с яхтами других классов.