



Брошенная перчатка

Сергей Афонин

Выражение «бросить перчатку» не требует дополнительных пояснений — оно означает вызов. И именно с этим выражением напрямую связаны название и история появления яхты.

Яхтенный конструктор Гарри Мэй слыл человеком с непростым характером. Являясь владельцем судовой верфи, он был очень строг и требователен со своими подчиненными, постоянно демонстрируя неудовольствие их работой. Немногословный Мэй часто приходил в состояние крайнего раздражения и, сдерживая себя, замыкался; надувая щеки, он по несколько раз издавал на выдохе громкое «пу-ф-ф-ф...». За это работники дали ему прозвище Puffer. А еще он постоянно курил трубку.

Совсем иначе Мэй вел себя с заказчиками верфи: был любезен и обаятелен, тратил на переговоры немало времени и всегда оставлял о себе очень приятное впечатление.

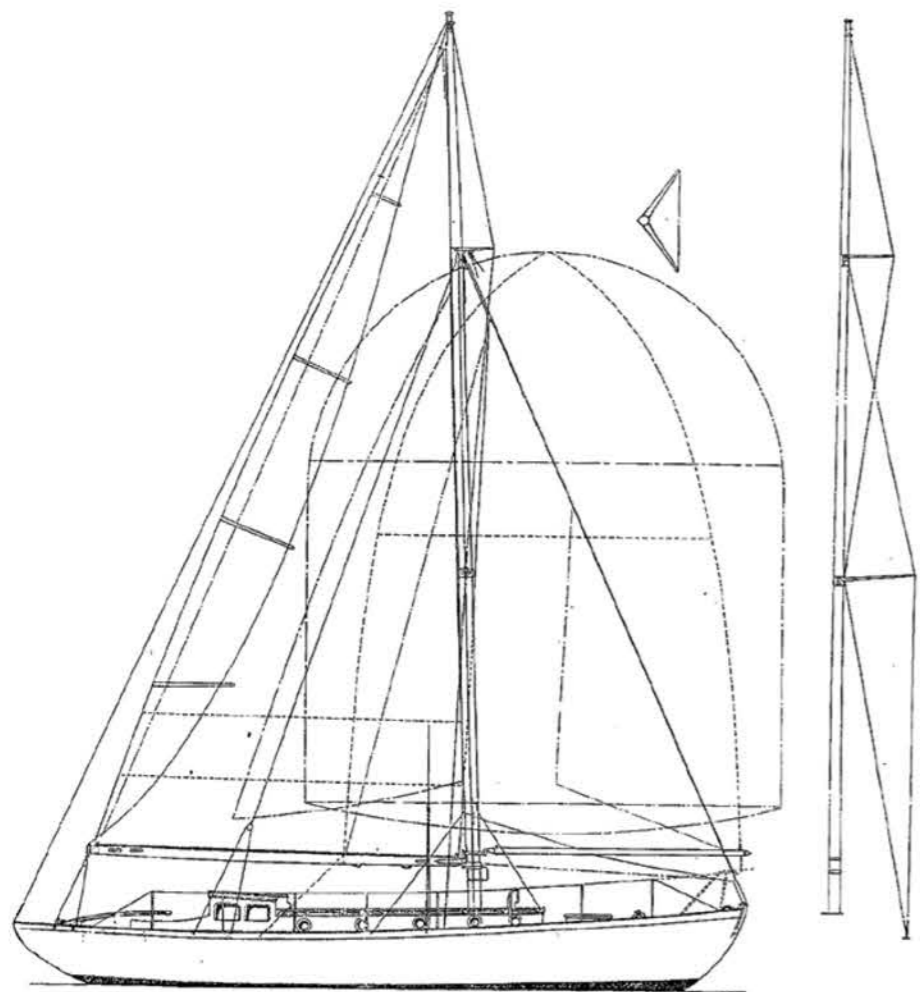
Конструктором он был отличным и в клиентах недостатка не испытывал. На его верфи строились и ремонтировались яхты и коммерческие суда. Лодки Гарри Мэя славились не только красотой, но и прекрасными ходовыми качествами, вызывая приток желающих иметь конкурентоспособное судно для гонок.

Со временем, о котором пойдет речь, у него был огромный опыт и целый ряд очень успешных проектов — от совсем небольших швертботов до яхт «метровых» классов. Особенно полюбился яхтсменам монотип, разработанный им по просьбе яхт-клуба Лимингтона и вошедший в историю как West Solent One Design (WSOD). Изящный шлюп с бермудским вооружением пользовался большой популярностью, и многие из 37 выпущенных по этому проекту яхт были построены на верфи Мэя Berthon Boat Company в Лимингтоне.



Гарри Мэй

В 1934 г. к конструктору обратился некто господин Бердж и попросил спроектировать и построить для него яхту, подходящую как для круизов, так и для гонок. В своей манере обволакивать заботой возможного клиента Мэй с вниманием отнесся и к этому делу, приложив немало усилий в работе над проектом новой яхты совместно с главным конструктором своей верфи Родни Полом. Заказ был особенно интересен и потому, что в Великобритании только начали внедрять новую систему обмера



Основные размеры 12-тонного «Gauntlet»

Длина наиб.	11,20 м
Длина по ватерлинии	9,30 м
Ширина	2,90 м
Осадка	1,70 м
Водоизмещение	9,80 т
Площадь парусности	68,5 кв. м

на собственные деньги и бросил перчатку, вызвав яхту бывшего клиента «на дуэль» — предложив состязание на гоночной дистанции. Неудивительно, что свою новую лодку Мэй назвал «Gauntlet» (перчатка, англ.).

Эта матчевая гонка действительно состоялась, и «Gauntlet» с блеском выиграла ее. Победа принесла Мэю новые заказы: история получилась громкая, а новая яхта оказалась и вправду великолепной.

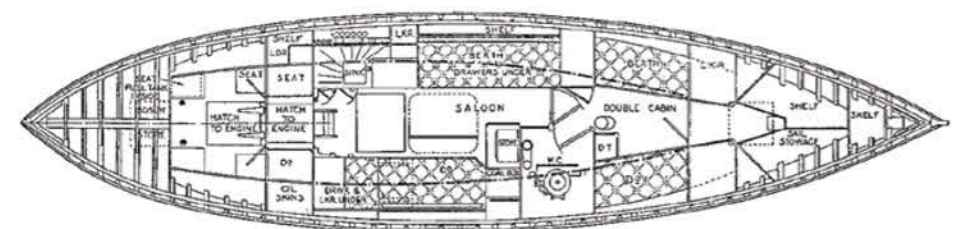
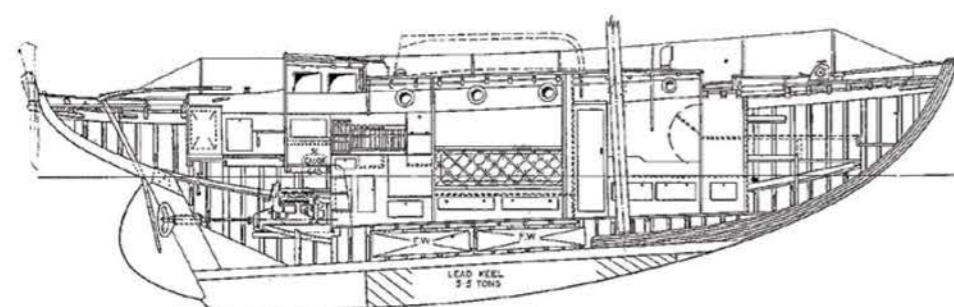
Первый «Gauntlet» был изящным 12-тонным бермудским тендером (обмерный, темзинский тоннаж). При относительно небольшой осадке (длинный киль) яхта была тяжелой, потому как, несмотря на достаточно легкий корпус, имела солидный балласт, который был необходим с учетом ее небольшой ширины. Свинцовый фальшкиль составлял 45% водоизмещения судна. Высокобортный корпус с небольшим носовым свесом, классической седловатостью линии борта не имел транца: кормовая оконечность была типа каноэ. Помещения получились просторными и с большой высотой.

Глубокая узкая лодка с короткими свесами была экономична в постройке. Прочная конструкция не только обеспечивала уверенность в море, но и служила залогом долговечности и сокращения затрат на техническое обслуживание. Как и все яхты подобного типа, лодка под воздействием ветра

легко кренилась, но по мере того как вес кия вступал в игру, все больше сопротивлялась дальнейшему росту крена.

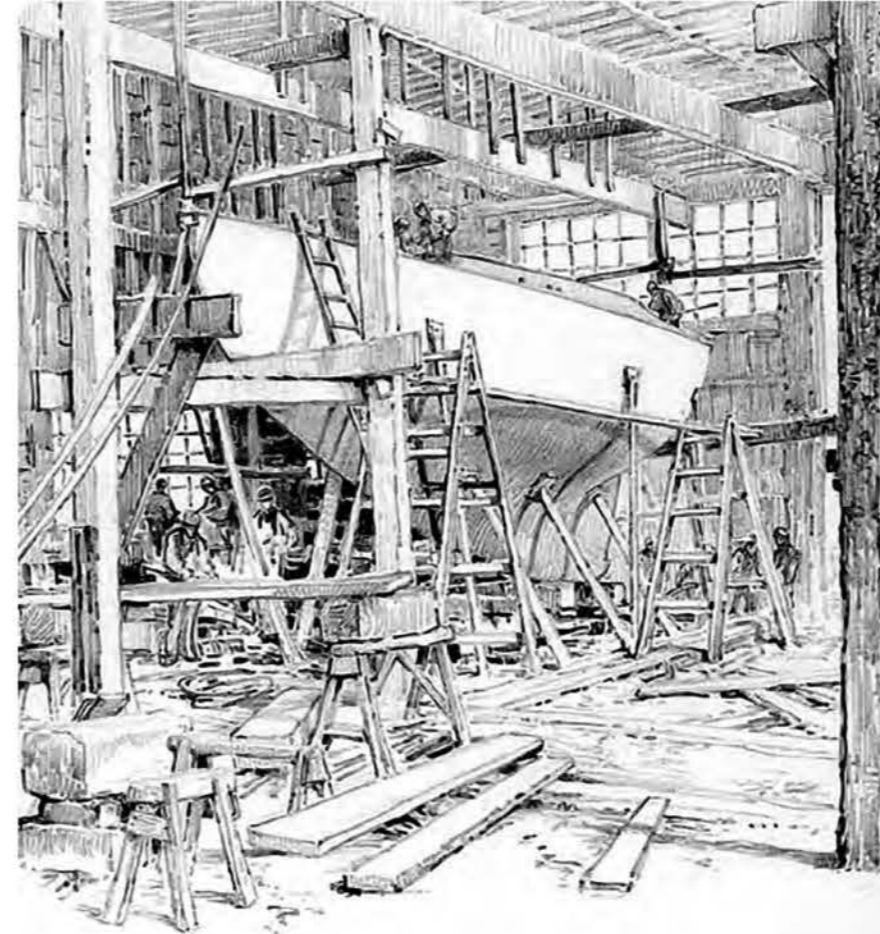
«Gauntlet», по оценке яхтсменов 30-х гг. XX в., имел слегка «квадратный» вид из-за высокого борта и коротких свесов. К этому нужно было привыкнуть.

Лодка прекрасно вела себя при слабом ветре и сильном волнении, показывая в различных условиях плавания хорошую скорость. Эта «ровность» позволяла отлично выступать на гонках, при каких бы условиях они ни проводились.



яхт, принятую в RORC (Royal Ocean Racing Club). Клуб всячески поощрял парусные гонки на длинные дистанции, и эти правила обмера должны были, по задумке их создателей, способствовать развитию проектирования и строительства быстроходных яхт, в которых это качество не наносит ущерба мореходности.

Как итог решения этой задачи виделась очень гармоничная яхта. Ее созданию было отдано много времени и сил, и когда Мэй узнал, что его клиент все-таки решил заказать себе яхту у другого конструктора, он был оскорблен до глубины души. Мэй решил построить эту яхту



«Gauntlet» на стапеле верфи

18- и даже 25-тонные «Gauntlet». За пять лет до начала Второй мировой войны их было построено шестнадцать, и все они очень хорошо зарекомендовали себя в офшорных гонках и полюбились своим владельцам. Эти лодки оказались не только успешными в самых разных соревнованиях, но и удобными в крейсерских плаваниях, являясь прекрасным образцом того симбиоза, что получил название «крейсерско-гоночная яхта».

Строительство «Gauntlet» продолжилось и после войны. Две яхты сошли со стапеля в Австралии и Новой Зеландии. Всего было построено шестнадцать 12-тонных, пять 8-тонных, десять 14-тонных и еще пять большего размера, вплоть до 26-тонной. Последняя из яхт «Gauntlet» была спущена на воду в 1951 г.

Сегодня, благодаря прекрасной конструкции и заботам своих владельцев, многие из них остаются на ходу, продолжая радовать любителей яхтенной классики. По данным английского регистра яхт, 33 яхты «Gauntlet» до сих пор выходят в море. 🚩

Успех «Gauntlet» привел к появлению ряда проектов, сделанных Мэем по просьбе заказчиков; с использованием принципов, заложенных в эту яхту, были разработаны лодки других размеров. Так появились 8-, 14-,

