



Что за ящик?! Это скоу!

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Что делать, если все вокруг залито водой, а на килевой лодке не пройти — мелко?

Ответ очевиден: делать плоскодонку, осадка у нее минимальная. Мест с обширными мелководьями на нашей планете не счесть. Вот и распространились повсеместно самые разные типы плоскодонных судов. Один из них называется «скоу».

Название это родилось в Нидерландах. Скоу (голл. *schoouwe*; англ. *scow*) в своем изначальном виде и представляло собой плоскодонное судно, практически прямоугольное в плане, с характерным тупым носом. Такие использовались для перевозки различных грузов в Голландии, как баржи. Мелкосидящие лодки были очень удобны для обслуживания больших торговых судов, которые из-за своей осадки не могли подойти к берегу. Дешевые и простые в постройке, скоу были востребованы до появления достаточного числа оборудованных портов и глубоководных гаваней. В движение их приводили где веслами, где бечевой, где парусом. Для последнего варианта стали применять шверцы.

ПРЕКРАСНЫЙ ИММИГРАНТ

Из Голландии этот тип судов попал в Северную Америку времен колоний и прижился там. Мелководий было достаточно, а вот оборудованных портов не хватало. По мере освоения американских просторов скоу «продвигались» на запад. Незамысловатая конструкция, дешевизна изготовления, хорошая грузоподъемность — что еще нужно колонисту для перевозки груза? На них, поставив на палубе палатку или некое подобие хижины, подолгу обитали, выбирая



в путешествии место для поселения. Грузовые скоу хорошо прижились в мелководном Чесапикском заливе, став родоначальниками некоторых местных типов судов, которые в основном использовались на морских промыслах: ловле рыбы, омаров и добыче мидий. На Великих озерах появились очень большие грузовые шхуны-скоу, составлявшие в какое-то время чуть ли не основную массу местного флота. Эти шхуны имели широкий мелкосидящий корпус





и использовали для плавания под парусами один или несколько швертов. Широкий корпус был остойчив, а убирающийся шверт позволял им выходить на мелководье и в устья небольших рек. Прямоугольный в плане корпус был удобен для размещения груза: не требовал тщательного распределения веса. Популярны парусные скоу были и на американском юге — минимум по двум причинам: мелководные заливы вдоль побережья Флориды и Мексиканского залива, а также тот факт, что доски из местной сосны плохо гнулись, и «ящикообразные» скоу как нельзя

лучше подходили для обшивки ими. Обводы этих судов, как сказал бы современный конструктор, разворачивались на плоскость.

Интересно, что и после заселения Америки европейскими переселенцами этот тип судов продолжил свое движение на запад, став неожиданно востребованным в Новой Зеландии.

В 1873 г. капитан Джордж Спенсер, американец, который когда-то работал на скоу на американских Великих озерах и прекрасно знал о возможностях этих судов, увидел, что подобные им можно с успехом эксплуатировать во внутренних водах обширного залива Хаураки, находящегося в северной части острова. Быстрорастущий город Окленд требовал большого объема

местных грузовых перевозок. Спенсер заказал скоу на одной из верфей. В память о днях своей молодости, проведенной на Великих озерах, владелец дал ему имя «Lake Erie». Сообщение о спуске необычного судна появилось в газете, и его описание дало читателям наглядное представление о его уникальной конструкции и преимуществах.

«Lake Erie» имел длину 18,5 м, ширину 4 м и осадку менее метра. Для плавания под парусами он был оснащен боковыми швертами, находящимися в колодцах, расположенных параллельно диаметральной плоскости. Как показала прак-





На новозеландских скоу появилось подобие острого носа

тика, центральный шверт был бы эффективнее, и поздние суда такой конструкции имели уже именно такой плавник.

Этот парусник породил целый флот грузовых скоу. Их строили самых разных размеров, с одной или двумя мачтами, вооружали кэтом, шлюпом, кечем, шхуной, а то и вовсе какой-то причудливой оснасткой. У новозеландских скоу появился заостренный нос. Обводы по-прежнему были очень просты, но в носу появилась скула, подобная той, что можно видеть на наших старых лодках типа «Казанки» или «Прогресса». Это были грубые суда для грубой работы. Из Окленда они везли скот, генеральные грузы, оборудование, назад возвращались груженые бревнами, галькой, песком. При отливе грузовые скоу спокойно стояли на осушке, забирались по рекам и протокам в самые глухие уголки, обеспечивая поселенцев всем необходимым. Золотой век этих судов в Новой Зеландии длился до 20-х гг. XX в. Здесь было построено около 130 грузовых скоу длиной от 14 до 40 м. Бывало, их рейсы тянулись к Австралии и Америке, но основная работа ждала в местных водах.





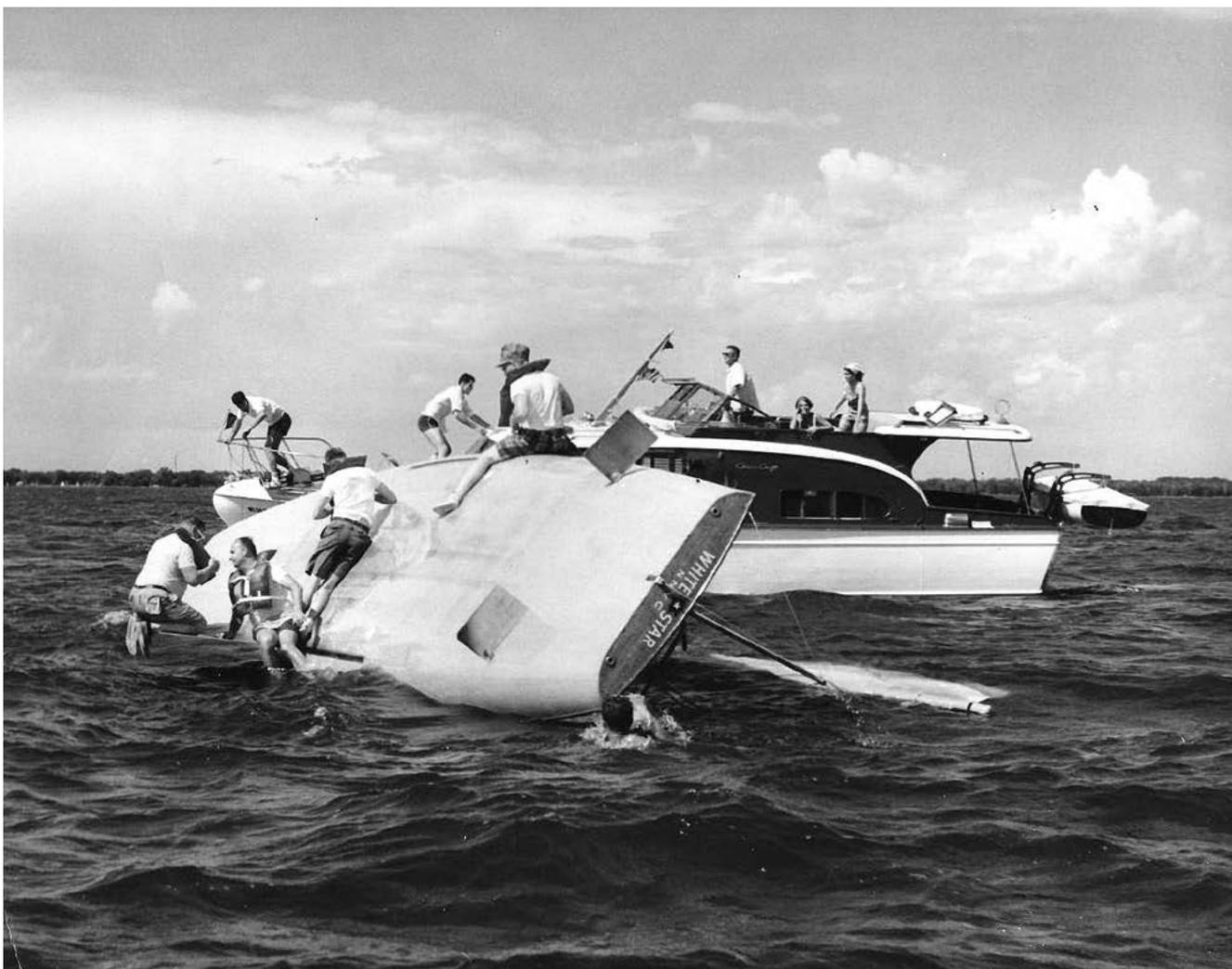
В ПОГОНЕ ЗА СКОРОСТЬЮ

Простая конструкция сделала скоу популярной лодкой для самостоятельной постройки. Различного вида динги часто создавали по их подобию. Прогулочные скоу появились в большом количестве в Великобритании, в Кембридже они встречаются и сегодня. Обводы такого типа были удобны и для изготовления разборных или складных лодок. На тихой воде под парусом скоу ходили вполне успешно. В нашей стране тоже был опыт постройки таких лодок. Чаще они встречались на Волге. За характерную форму их стали называть лаптями. Кстати, всем известный швертбот «Оптимист» — по сути тот же скоу. Этот конструктивный тип словно бы приобрел второе дыхание с появлением фанеры.

Особенно много прогулочных скоу строили в США. Удивительно, но примитивное грузовое судно со временем превратилось здесь в быстроходную гоночную яхту. Родоначальником многих принятых сегодня классов яхт этого типа смело можно считать компанию Johnson Boat Works, базирующуюся на берегу озера Уайт-Бэр-Лейк в штате Миннесота. Компания была основана в 1896 г. Именно здесь в большом количестве разрабатывали и производи-

ли эти гоночные парусники. Построенный в 1900 г. 38-футовый скоу «Minnezika» стал чемпионом в озерных гонках. Быстроходный парусник породил класс самых больших гоночных яхт этого типа — A-Class. Постепенно весь флот скоу был разбит на классы — на любой вкус и кошелек. Появились





В-, С-, D- и E-scow. В середине 1950-х был разработан J-scow, за ним — класс МС. С годами дерево заменялось фанерой, фанера — стеклопластиком.

Все эти классы успешно развивались: оттачивались правила постройки, технические требования. Несмотря на то что это были свободные гоночные классы, соревнования часто напоминали гонки яхт-монотипов: все участники выступали на лодках, построенных по одному проекту. Быстроходные яхты снискали большую популярность. Еще бы, ведь однажды скоу A-Class развила скорость 33 узла, а это не шутка!

Через 102 года после основания компания Johnson Boat Works была продана. Все оборудование для постройки гоночных скоу, чертежи приобрела Melges Boat Works (теперь Melges Performance) в Висконсине, единственная продолжавшая строить лодки класса «А», по сути давно уже превратившиеся в монотип. Но правила говорили о свободном классе, и в 2002 г. компания Victory by Design начала выпускать в этом классе свою V38. Она оказалась значительно быстрее, что вызвало протесты со стороны владельцев старой лодки. Конфликт развивался, трехгодичный опыт гонок совместного флота, битвы в Интернете и судах привели к тому, что весь флот A-scow разделили надвое: монотип и свободный класс. Оба они по-прежнему популярны, и не только в Америке.





СОВРЕМЕННЫЕ КЛАССЫ ЯХТ СКОУ

- **A-scow** — самая крупная яхта этого типа длиной 38 футов, с экипажем 6–7 человек. Вооружение шлюп, в дополнение к гроту и стакселю (общая площадь 46,5 кв. м) имеет большой асимметричный спинакер площадью 111,5 кв. м. Яхта не из дешевых: в 2005 г. новая лодка (с парусами и трейлером) стоила 125 000 долларов.
- **E-scow** — меньшая версия предыдущей яхты (28 футов, экипаж 3–4 человека).
- **M-16** — 16-футовая яхта-«двойка», гоняется без спинакера.
- **M-20** — увеличенная версия M-16 с корпусом туннельного типа. В гардероб входит симметричный спинакер.
- **C-scow** — 20-футовый кэт с парусом большой площади. Имеет руль достаточно большой площади. Экипаж 2–3 человека (необходим для откренивания).
- **MC-scow** — это «мини-С», 16-футовый кэт с более высоким и более узким парусом. «Одиночка». Очень популярен в США.
- **Melges 17** — относительно недавняя разработка Melges Performance, представленная в 2005 г. Современная гоночная яхта. Вооружение шлюп, имеет асимметричный спинакер и убирающийся бушприт, экипаж 2 человека.
- **Butterfly** — маленький скоу с вооружением кэт, рассчитанный на 1–2 человека.

Все современные скоу — очень быстрые яхты. Широкий плоский корпус позволяет им легко выходить на глиссирование и достигать высоких скоростей. В массе своей эти лодки перегружены парусами, что требует от экипажа очень слаженной работы. Интересно наблюдать, как определенные черты скоу все чаще появляются на моделях, спроектированных для океанских гонок, — их все смелее применяют современные конструкторы.

Корпуса по мотивам грузовых скоу тоже не теряют популярности. Их нередко выбирают для постройки плавучих домов и дач, судов для дайвинга. Что ж, эта конструкция действительно проверена временем.

