



Такой простой румпель

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Мне нравится писать о простых вещах. Вот, скажем, румпель. Обычное устройство, служащее для поворота руля. Румпель хорошо известен всем яхтсменам. Но стоит задаться вопросом о времени его появления, о различных его конструкциях, о плюсах и минусах его применения, как тут же понимаешь: он не так прост, как кажется поначалу.

Румпель — рычаг, закрепленный на головке руля судна и предназначенный для его поворота. Термин этот произошел от голландского «гоереп», где «гоер» — весло или руль, а «реп» — шпенек. Известно, что привычный сегодня руль, расположенный в диаметральной плоскости судна, появился не сразу, не вдруг. Когда-то для управления лодками и кораблями использовалось рулевое весло. И такая рулевая система просуществовала очень долго, около 4000 лет. Рулевым веслом управлялись лодки египтян, финикийцев и греков, ладьи викингов и суда раннего Средневековья. И так продолжалось до конца XII века, пока, судя по историческим свидетельствам, в Европе не появился руль на ахтерштевне. Скорее всего, сюда он пришел с Востока, потому что китайские джонки имели руль задолго до этого. От китайцев его переняли арабские корабли, дальше его

стали использовать мореплаватели на Средиземном море, а потом и на северных морях, омывающих Европу.

Преимущества руля, закрепленного на ахтерштевне, были признаны большинством судостроителей, и в XIII веке он стал обычным в конструкции кораблей. Для управления таким рулем и был необходим румпель, который крепился в его верхней части. Схема проста и понятна. Чем больше становилась площадь руля, чем большие нагрузки от давления воды при повороте он испытывал, тем длиннее становился румпель.

По мере увеличения размеров суда росли и в высоту. В носу и корме появились высокие надстройки-крепости, что вызвало необходимость усовершенствовать существующую рулевую систему. Румпель, находящийся в продольной оси судна, пришлось соединять еще с одним рычагом — колдерштоком, который вертикально шел от первого на верхнюю палубу. Наклон колдерштока поворачивал румпель, а тот, в свою очередь, руль.

Потом, много позже, появилось рулевое колесо — штурвал. Случилось это только в XVIII веке. Рулевое устройство со штурвалом состояло из длинного деревянного румпеля, расположенного в трюме перед рудерпостом (вертикальная ветвь ахтерштевня, служащая для навешивания руля), и вращающегося деревянного барабана со штуртросами и системой блоков. Из-за ограниченного расстояния между рудерпостом и транцевой доской или кормовым свесом румпель со временем стали делать более коротким; в качестве материала для него использовали железо. Иногда рычаг баллера заменяли металлическим сектором.

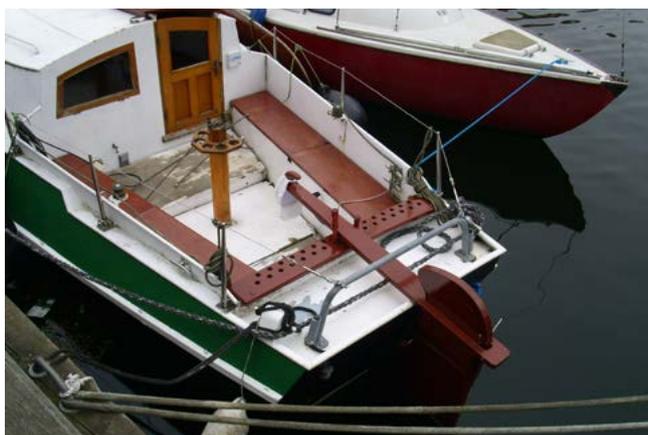






Понятно, почему румпель уступил место штурвалу при увеличении размеров судов. На это оказала влияние не только подросшая высота. Румпель не мог бесконечно расти в длину, делая возможным поворот пера руля силами одного человека, — оно становилось все больше и больше. Румпель сохранился, но уже в ином виде — как важная и необходимая деталь в общей системе рулевого устройства. Он по-прежнему был соединен с баллером руля и служил для его поворота, только на него уже не ложились руки рулевого, а были закреплены штуртросы, передающие через систему блоков усилие от вращения штурвала. Сектор на баллере — все тот же румпель. А на любом судне с рулем обязательно есть румпельный отсек.

Но вернемся к «классическому» румпелю. Кроме более распространенного одноплечего рычага, так называемого



Норвежский румпель. Поморы тоже пользовались таким

продольного румпеля, использовался и румпель поперечный (двуплечий рычаг). Он часто применялся на севере Европы, у норвежцев и поморов, и поэтому его сейчас иногда называют норвежским румпелем.

Поморы румпель называли погудалом, а если на руле стоял поперечный румпель, то погудалом назывался его удлинитель, та часть, которая являлась связью между рукой рулевого и рулем. В словаре Даля слово это упоминается еще и как название смычка музыкального инструмента. Такое значение было известно и поморам. Вот, к примеру, маленький отрывок из сказки замечательного поморского сказителя Бориса Шергина: «Видит Вавило рябинку, высек тесинку, сделал гудок с погудалом. Не успел погудальце на гудок наложить, запел из гудочка голосок жалобно, печально...». Интересно, что дало румпелю такое название: звуки (скрип и гудение) руля во время движения карбаса или сравнение рулевого с музыкантом, смычком извлекающим чарующую музыку? Кстати, движение погудала очень напоминает движение смычка. А язык поморов очень богат и образен. Здесь «матица» — киль судна, «дрябь» — легкая, еле заметная рябь на воде от слабого ветра, «заморная кость» — клыки мертвого моржа, найденные на берегу, «отбор» — дрейф...

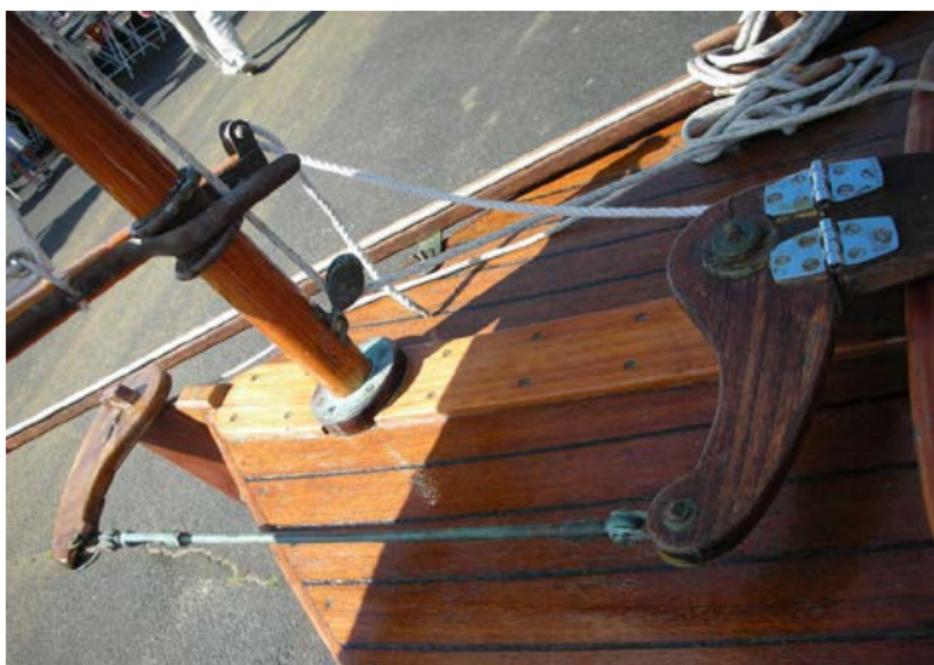
Румпель, которого непосредственно касается рука рулевого, — самая короткая связь при управлении яхтой. Любое его движение тут же находит отклик и несет рулевому массу информации о ходе судна. Становится тяжело «ворочать» — значит скорость велика; волна растет — не пора ли брать рифы? Тянет в сторону — что-то не так с центровкой — трави-выбирай шкоты.

Огромная ценность этого простого устройства в том, что благодаря короткой связи, чувству руля опытный рулевой может моментально отреагировать на любые изменения обстановки. Эти свойства и позволили румпелю дожить до наших дней. Он применяется на шлюпках, большинстве небольших парусных судов и особо любим яхтсменами-гонщиками.

Есть в управлении румпелем одна особенность, которая часто вводит в ступор человека, далекого от морского дела. Румпель отклоняется в сторону, противоположную повороту, и для новичка это бывает определенной преградой, ведь

Закрепить руль с румпелем просто, здесь возможны разные схемы, слева — кофель-нагельная планка, справа — «гребенка»





Устройство румпеля на речных швертботах и байдарках

руль автомобиля или штурвал поворачивают в сторону поворота, а не наоборот!

Интересно, что в снабжение шлюпок входит два вида румпеля: прямой и изогнутый. Первый применяется при плавании под парусом, второй — при гребле (в этом случае изогнутый румпель позволяет командиру шлюпки сидеть на правом борту, обратившись лицом к команде). На спортивных парусных яхтах чаще применяют прямой (продольный) румпель. В конце XIX – начале XX века часто встречался так называемый вильчатый румпель, или «румпель-лира», который был особенно удобен на швертботах. Он постепенно исчез, что связано с появлением удлинителя румпеля на кардане, но в нашей стране подобный румпель можно было увидеть вплоть до 70-х годов XX века на многих швертботах класса «М». На речных гоночных швертботах с длинным ютом для укорочения румпеля применяли тросовую или рычажную передачу с поперечного рычага, закрепленного на рулевой коробке. Такая же система была и на маленьких яхтах с вооружением иол — парусных байдарках и гигах.

Часто конструкция румпеля позволяет поднимать его и управлять яхтой стоя на палубе или, наоборот, сидя глубоко в кокпите и перенося румпель над головой, не пригибая ее.

В морской практике порой бывает необходимо закрепить перо руля в диаметральной плоскости или под тем или иным углом к ней. Румпель легко позволяет сделать это. Тут применяют разные приспособления: оттяжки на борта или так называемую гребенку — закрепленную на палубе или комингсе металлическую пластину с часто нарезанными пазами, в один из которых опускается пластинка-стопор, стоящая на румпеле. Если перо руля на яхте подъемной конструкции, то на румпеле обязательно крепится утка для сорлиня — снасти, с помощью которой перо руля поднимается из воды.

Румпель на многих парусниках являет собой настоящее произведение искусства. Это в первую очередь касается тех судов, где он остается главным приспособлением для поворота руля. Его любовно шлифуют, покрывают затейливой резьбой, применяют для его изготовления самые экзотические материалы.

По мнению многих яхтсменов, использование на яхте длиной 12–15 м штурвала ничем не оправдано, хотя штурвал, конечно, более фотогеничен и производит на гостей неизгладимое впечатление.

