



КЛУБ ПАРУСНОГО СПОРТА И СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА

«ШКИПЕР»



УСТРОЙСТВО ШЛЮПКИ

ЯЛ-6

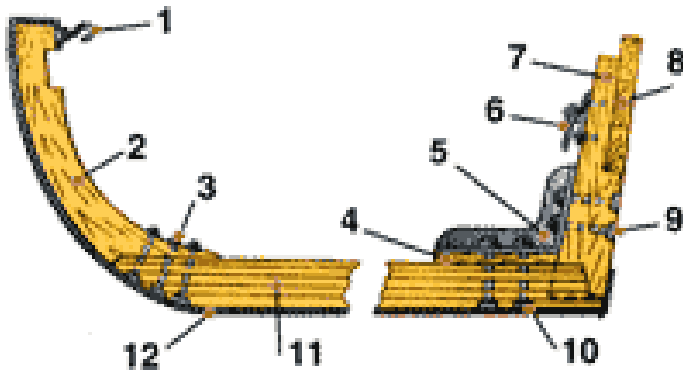
МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ

г. Астрахань

КОРПУС ШЛЮПКИ

Остов

Остовом корпуса служит набор, состоящий из продольных и поперечных дубовых или ясеневых брусьев. Набор придает корпусу яла необходимую форму и обеспечивает его прочность. Основная часть набора — киль.



Киль — это сплошной дубовый или клеенный из двух дубовых и трех сосновых досок прямолинейный брус, проходящий по всей длине шлюпки. В носовой части с помощью латунных болтов с килем скреплен **форштевень** —

криволинейный брус, клеенный из нескольких дубовых досок. Он образует носовую оконечность шлюпки. С наружной стороны шлюпки киль и форштевень защищены от повреждений металлической **подкильной полосой**.

Кормовую оконечность шлюпки образует врезанный в киль под углом около 100° прямоугольный клеенный из дубовых досок брус — **ахтерштевень**. Ахтерштевень надежно скреплен с килем стальной оцинкованной **кницей** на латунных болтах. В ахтерштевень заподлицо врезана транцевая доска (**транец**), изготовленная из двух-трех дубовых досок. С внутренней стороны по периметру к транцу крепится деревянный ободок — **транцевый брус**.

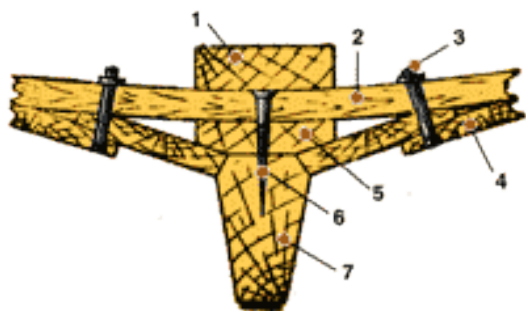
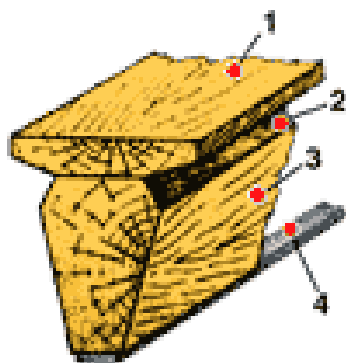
На рисунке: 1 - гак для крепления кливер-галса (галсовый гак); 2 - форштевень; 3, 9, 10 - болты; 4 - подкладка; 5 - кница; 6 - кормовой рым; 7 - ахтерштевень; 8 - транцевая доска; 11 - киль; 12 - подкильная полоса.

Конструкция киля

К килю сверху оцинкованными гвоздями прикреплен **резен-киль** — дубовая доска, придающая килю дополнительную прочность.

По всей длине киля с обеих части вырезаны пазы (**шпунты**) первого пояса обшивки (**шпунтового пояса**).

На рисунке: 1 - резен-киль; 2 - шпунт; 3 - киль; 4 - подкильная полоса.



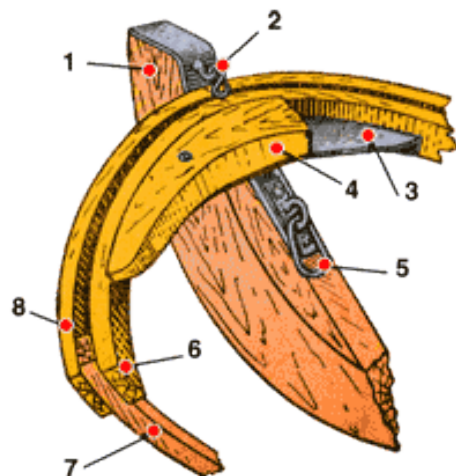
Крепление шпангоутов

К резен-килю стальными оцинкованными шурупами прикреплены **шпангоуты** - поперечные ребра из твердых пород дерева, предварительно выгнутые по форме обводов шлюпки. На шестивесельном яле **25 шпангоутов**. Поверх шпангоутов на резен-киле лежит **кильсон** — съемная доска, скрепленная с килем латунными болтами.

На рисунке: 1 - кильсон; 2 - шпангоут; 3 - гвоздь с шайбой; 4 - обшивка; 5 - резен-киль; 6 - шуруп; 7 - киль.

Обшивка

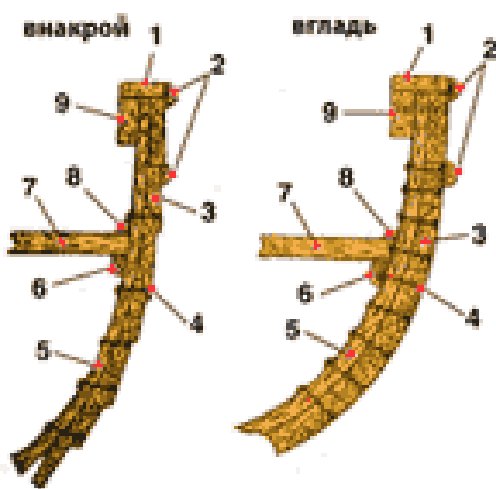
Верхние концы всех шпангоутов скреплены двумя дубовыми, изогнутыми по форме борта **привальными брусьями**. Носовые концы привальных брусьев врезаны в форштевень и прочно скреплены с ним и между собой **брештуком** — стальной горизонтальной кницей с деревянной накладкой. Кормовые концы



привальных брусьев скреплены металлическими кницами с транцевым брусом.

К набору яла оцинкованными или медными гвоздями прибита обшивка из сосновых и дубовых досок. Носовые концы обшивки утоплены в специально вырезанный шпунт на форштевне, кормовые концы скреплены с ахтерштевнем, ободком транца и транцевой доской. Обшивка состоит из **14 поясов**. Первый пояс — **шпунтовый**, изготовлен из 16-мм дубовых досок (толщина остальных досок — 12 мм). Верхний пояс обшивки — **ширстрек** — тоже изготовлен из дубовых досок. Между ширстреком и привальными брусьями — деревянный наполнитель. Пояса обшивки яла уложены внакрой.

На рисунке показано крепление привальных брусьев: 1 - форштевень; 2 - гак для крепления кливер-галса; 3 - стальная кница; 4 - деревянная накладка (брештук); 5 — носовой рым; 6 - привальный брус; 7 - шпангоут; 8 - ширстрек.



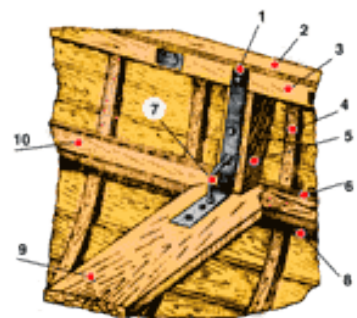
Привальные брусья, оконечности шпангоутов и верхние кромки ширстрека закрыты сверху дубовой доской — **планширем**.

Два **буртика** — полукруглые дубовые или ясеневые бруски — защищают борта шлюпки от ударов при швартовке. Верхний буртик прикрывает паз между планширем и ширстреком. Нижний буртик находится на поясе, который ниже ширстрека. Буртики крепятся к обшивке латунными шурупами, что дает возможность быстро заменить их. В планшире и деревянном наполнителе имеются отверстия для уключин (по три на каждом борту).

На рисунке показаны варианты обшивки (внакрой и вгладь): 1 — планширь; 2 - буртики; 3 - доски обшивки; 4 - гвозди с шайбами; 5 - шпангоут; 6 - подлегарс; 7 - банка; 8 - штапик; 9 - привальный брус.

Банки

На продольные дубовые брусья — **подлегарсы** — опираются **банки**, которые служат сиденьями для гребцов и элементами поперечного крепления шлюпки.



В яле четыре банки: носовая, баковая (мачтовая), средняя и загребная (кормовая). Стальными оцинкованными кницами они скреплены с привальными брусьями. Чтобы банки не прогибались под тяжестью гребцов, их средние части укрепляют стойками — **пиллерсами**. Верхний конец стойки входит в гнездо на банке, нижний — в башмак на кильсоне.

Между банками по бортам находятся распорки, называемые **чаками**. Поверх банок и чак вплотную к шпангоутам уложена дубовая планка — **штапик**.

На рисунке: 1 — металлическая кница; 2 — планширь; 3 — привальный брус; 4 — шпангоут; 5 — деревянный наполнитель; 6 — штапик; 7 — фасонный обушок для заводки кливер-шкота; 8 — подлегарс; 9 — банка (средняя); 10 — чак.



Рыбины

Для предохранения шпангоутов от повреждений, удобства передвижения по шлюпке и равномерного распределения нагрузки дно яла прикрыто съемными деревянными щитами — **рыбинами**, а на участке между загребной банкой и кормовым сиденьем — состоящим из двух частей **кормовым решетчатым люком**.

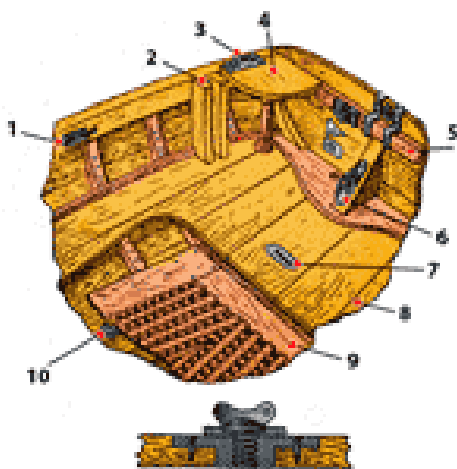
На рыбинах и задней, узкой части люка имеются упорки для ног гребцов. Вода, попавшая на рыбину и люк, не задерживается на них, а стекает на дно шлюпки. На рисунке: 1 — рыбина; 2 — упорка; 3 — стропка.

Носовая и кормовая части

В носовой части шлюпки на подлегарс опирается съемный **носовой решетчатый люк** с отверстием для фонарной стойки (или гоночного номера). Нижний конец стойки входит в гнездо башмака на форштевне.

В носовой части на привальном бруске правого борта прикреплена металлическая табличка с указанием типа шлюпки, завода-изготовителя, заводского номера и года постройки.

Швартовное устройство состоит из носового (на форштевне) и кормового (на ахтерштевне) **рымов**, к которым крепятся огнем **фалини** — тросы из растительных или синтетических волокон. Предназначено для швартовки и буксировки шлюпок.



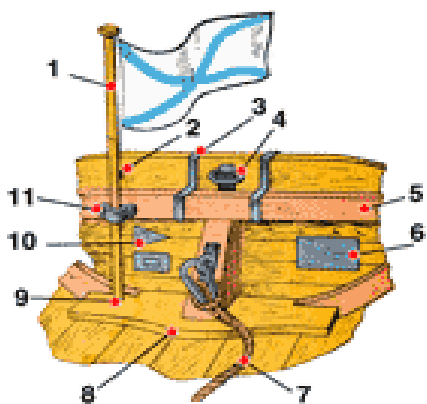
В кормовой части шлюпки на подлегарс опирается **кормовое сиденье**, на котором при движении под парусом размещаются пассажиры, командир и старшина шлюпки. Параллельно транцевой доске в вертикально расположенные направляющие вставлена съемная **заспинная доска**. Между заспинной и транцевой досками у правого борта — место для старшины шлюпки при движении на веслах. Сиденьем ему служит деревянная накладка — **кница**, опирающаяся на привальный и транцевый брус. Вторая кница находится у левого борта. Для слива скопившейся на дне воды под кормовым люком в обшивке имеется отверстие с вывинчивающейся **пробкой**.

На рисунке: 1 — утка; 2 — направляющий башмак; 3 — разрезной фасонный обушок для заводки фока-шкота; 4 — деревянная кница (место старшины шлюпки при движении на веслах); 5 — транцевый брус; 6 — кормовой рым; 7 — отверстие для цепного подъемного рыма; 8 — кормовое сиденье; 9 — кормовой решетчатый люк; 10 — пробка.

На внутренней стороне транцевой доски находится обойма, а на кормовом сиденье — гнездо (или башмак) для крепления флагштока.

Для подвески мотора на транцевой доске установлены две металлические планки. Для крепления леера при зачехлении шлюпки имеется **фасонный обушок**.

Слева от ахтерштевня на транцевой доске прибита металлическая пластинка с данными о мореходности и пассажироместимости шлюпки, а справа окрашивается **флажный позывной** данной шлюпки. Флажный позывной присваивается шлюпке приказом командира корабля (части) и состоит из сочетания двух флагов Шлюпочной сигнальной книги: верхний флаг обозначает букву, нижний — «Шлюпочный». Таким образом, флажные позывные имеют вид: А. Шл, Б. Шл, В. Шл и т. д. Кроме флажного позывного циркуляром начальника штаба флота шлюпке присваивается цифровой позывной, который окрашивается на гоночном номере и пришивается к парусу. Порядок пользования позывными изложен в Шлюпочной сигнальной книге.

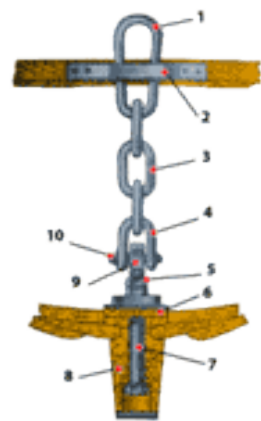


На рисунке: 1 — флагшток; 2 — утка на флагштоке для крепления фала флага; 3 — металлические планки для крепления подвесного мотора; 4 — фасонный обушок для крепления леера; 5 — транцевый брус; 6 — металлическая пластинка с данными о мореходности шлюпки; 7 — кормовой фалинь; 8 — фасонная доска 9 — гнездо для флагштока; 10 — флажный позывной; 11 — обойма для флагштока.

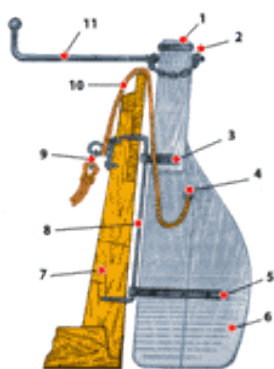
Снаружи обшивки в носовой части и на транце с обоих бортов расположены круглые с деревянной окантовкой **флюгарки** — знаки особой расцветки, указывающие, какому кораблю (части) принадлежит шлюпка. Флюгарки присваиваются циркуляром начальника штаба флота.

Цепные подъемы

При спуске и подъеме шлюпки на борт корабля используются **цепные подъемы** (подъемные рымы). Цепной подъем состоит из обуха, наглухо прикрепленного к килю, такелажной скобы, отрезка цепи и рыма. За рымы закладываются гаки шлюпочных талей. Чтобы шлюпка при спуске (подъеме) не кренилась, носовой рым пропускают через стопорную планку на носовой банке, а кормовой — через специальное отверстие в кормовом сиденье.



На рисунке: 1 - рым; 2 - стопорная планка; 3 - цепь; 4 - такелажная скоба; 5 - гайки; 6 - кильсон; 7 - болт; 8 - киль; 9 - обух; 10 - штырь.



Рулевое устройство

Для удержания шлюпки на заданном курсе или изменения направления ее движения служит рулевое устройство, состоящее из **навесного руля**, деталей для его навески и **румпеля** (при движении на веслах используется изогнутый румпель, при движении под парусом — прямой).

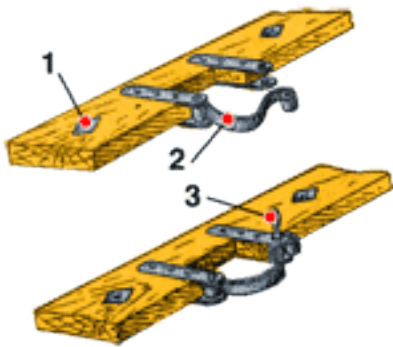
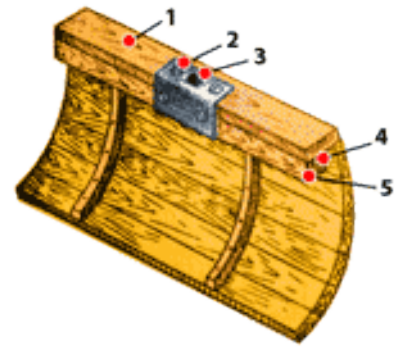
Руль изготовлен из дуба и состоит из головки, пера и петель с оковками. Он навешен на стальной оцинкованный стержень, укрепленный на транцевой доске и ахтерштевне яла. В головке руля имеется квадратное отверстие для румпеля. Чтобы румпель не выпал, он крепится чекой, связанной цепочкой с головкой руля или румпелем. В пере руля имеется отверстие для **сорлиня** — небольшого отрезка линя окружностью 25 мм. Один конец сорлиня, пропущенный в отверстие на руле, заделан специальным узлом (кнопом), а второй привязан к рыму на ахтерштевне.

На рисунке: 1 - головка руля; 2 - чека с цепочкой; 3, 5 - петли с оковками; 4 - отверстие для сорлиня; 6 - перо руля; 7 - ахтерштевень; 8 - стержень; 9 - рым кормового фалиня, 10 - сорлинь; 11 - румпель.

Детали

Для крепления весел, мачты и снастей при управлении парусами, а также для других надобностей на корпусе шлюпки имеются следующие детали.

Подключины — врезанные заподлицо в планширь угловые металлические оцинкованные планки с отверстиями для уключин (на рисунке). На рисунке: 1 — планширь; 2 — подключина; 3 — отверстие для уключины; 4 — заполнитель из дерева; 5 — привальный брус.

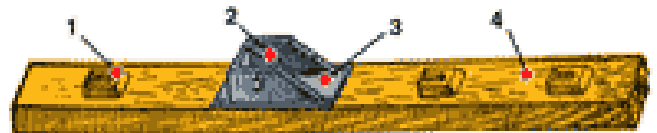


Наметка — откидная металлическая скоба на шарнире, служащая для удержания мачты в вертикальном положении. Один конец наметки закреплен на мачтовой банке, другой свободен или крепится к банке с помощью нагеля. На рисунке: 1 — отверстие для нагеля;

2 — наметка; 3 — нагель

Степс — наглухо прикрепленная к кильсону металлическая наделка, служащая

для крепления нижнего конца (**шпора**) мачты. В углублении степса находится горизонтальный штырь, на который садится мачта желобом шпора. На рисунке: 1 — башмак для стойки (пиллерса); 2 — штырь; 3 — степс; 4 — кильсон.



Степсами называются также металлические наделки с отверстиями для уключин, которые иногда устанавливаются ниже привального бруса.



Вантпутенсы — металлические планки с проушинами, служащие для крепления вант. Расположены с внутренней стороны привальных брусьев по два с каждого борта.



Разрезные **фасонные обушки** служат для закладки фокашкотов. Расположены на планшире между заспинной и транцевой досками. На кницах средней банки имеются фасонные обушки, служащие для заводки кливер-шкотов.



Галсовый гак (гак на форштевне) — служит для осаживания и крепления кливер-галса.

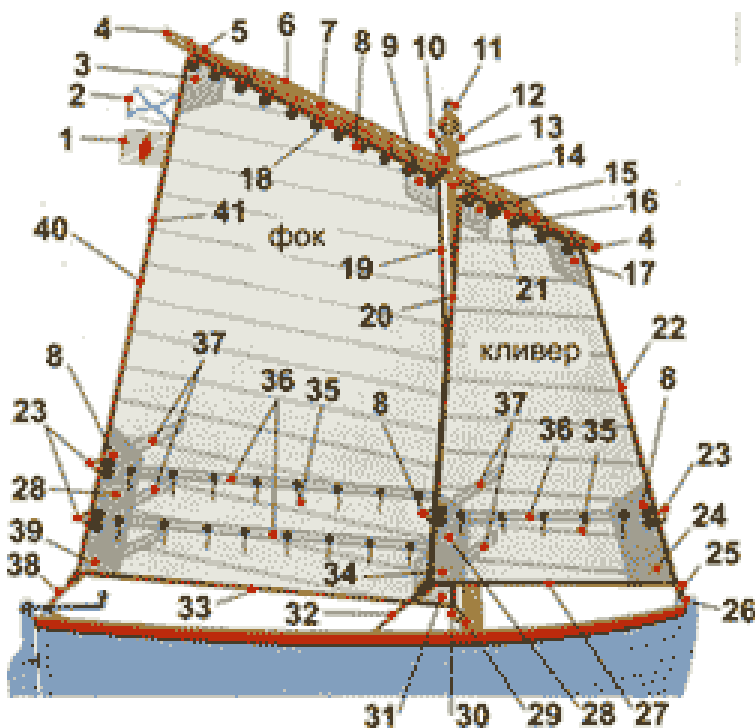


Утки — металлические двурогие планки для крепления кранцев.

ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ ЯЛ-6

Общий вид

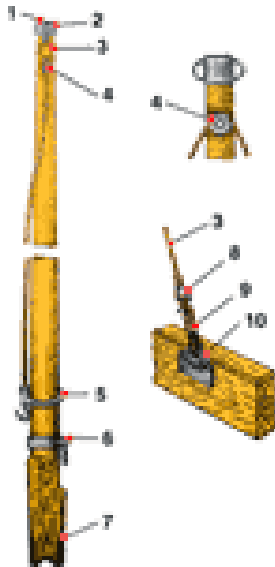
Шестивесельный ял имеет одномачтовое рейковое разрезное парусное вооружение, основными частями которого являются **рангоут** — мачта и реек, **паруса** — фок и кливер, **стоячий такелаж** — снасти для поддержания рангоута, **бегучий такелаж** — снасти для подъема и управления парусами.



На рисунке: 1 - флюгарка; 2 - флаг; 3 - задний нок-бензельный угол фока; 4 - нок рейка; 5 - реек; 6 - шкала; 7 - слаблинь; 8 - люверс; 9 - бензельный угол фока; 10 - ракс-бугель с гаком; 11 - бугель с обушками; 12 - фал; 13 - третняя стропка; 14 - мачта; 15 - бензельный угол кливера; 16 - полубензель; 17 - передний

нок-бензельный угол кливера; 18 - верхняя шкаторина фока; 19 - передняя шкаторина фока; 20 - задняя шкаторина кливера; 21 - верхняя шкаторина кливера; 22 - передняя шкаторина кливера; 23 - кренгельс для переноса шкотов; 24 - галсовый угол кливера; 25 - кливер-галс; 26 - галсовый гак; 27 - нижняя шкаторина кливера; 28 - банты; 29 - бугель с гаком; 30 - фока-галс; 31 - галсовый угол фока; 32 - кливер-шкот; 33 - нижняя шкаторина фока; 34 - шкотовый угол кливера; 35 - риф-штерты; 36 - риф-банты; 37 - боуты; 38 - фока-шкот; 39 - шкотовый угол фока; 40 - задняя шкаторина фока; 41 - слаблинь.

Рангоут



Мачта на шестивесельном яле одна, называется фок-мачтой и служит опорой для парусов. Изготавливается из сосны или ели (клееная). Её длина — **5,5 м**. Нижний конец мачты — **шпор** выполнен четырехгранным и для прочности обшит металлической оковкой.

На рисунке: 1 - топ мачты; 2 - бугель с обушками для крепления верхних концов вант; 3 - вантина; 4 - шкив для фала; 5 - ракс-бугель; 6 - бугель с гаком для крепления фока-галса; 7 - шпор мачты в оковке; 8 - коуш; 9 - крепление штерта к вантпутенсу (талрепный узел); 10 - вантпутенс.

Для плотного прилегания мачты к банке нижняя часть ее спереди имеет плоскую форму. Выше банки сечение мачты круглое с постепенным уменьшением диаметра по высоте. Наибольшая толщина мачты — в районе наметки (100 мм). В этом месте она воспринимает основную нагрузку парусов. Выше наметки на мачте укреплен **бугель с гаком** для осаживания и крепления фока-галса.

На верхний конец мачты — **топ** — в уровень с ее верхним срезом надет и закреплен шурупами **бугель с обушками** для крепления вант. Ниже бугеля в мачте вырезано сквозное

отверстие, в которое помещен шкив. Через шкив пропущен ходовой конец **фала** (фока-фала).

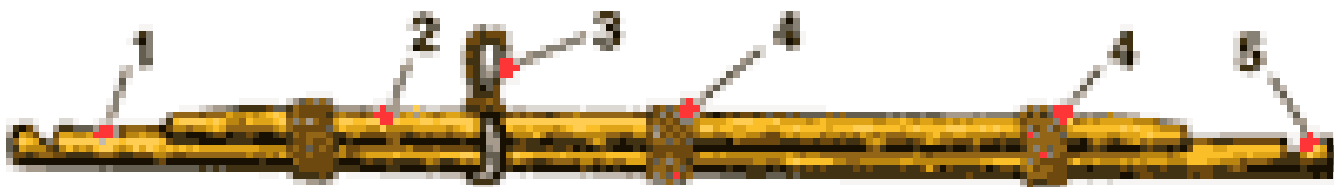
Ванты служат для крепления мачты. Делаются из пенькового троса окружностью 50 мм или стального троса диаметром 4—6 мм. В оба конца вант вплеснены **коуши** — металлические кольца с желобками. Верхние концы вант крепятся к обухам бугеля. К нижним коушам вант крепятся **штерты** — концы линия окружностью 25 мм, служащие тросовыми **талрепами** для обтягивания и крепления вант к вант-путенсам. Длина вант должна быть такой, чтобы в обтянутом состоянии тросовый талреп был не короче 20 см. Запрещается укорачивать ванты с помощью узлов.

Фал делается из растительного троса окружностью 40 мм и служит для подъема рейка с парусом. Коренной конец фала крепится к обуху **ракс-бугеля**, а ходовой пропускается через шкив в мачте и крепится за **нагель**.

Ракс-бугель — металлическое кольцо с гаком, надевается на мачту и служит для удержания рейка с парусом у мачты. Кольцо ракс-бугеля обшивается кожей.

Мачта с вантами и фалом хранится на банках в диаметральной плоскости шлюпки слева от паруса.

Реек — изготавливается из сосны или ели. Имеет длину **4,3 м**. Оконечности рейка называются ноками. На концах реек имеет зарубки, с помощью которых полубензелями по рейку растягивается верхняя шкаторина паруса. Для усиления прочности на реек наложена дубовая желобообразная планка, называемая шкалой. Шкала крепится к рейку в трех местах полубензелями. На расстоянии одной трети от переднего нока рейка укреплен **третняя стропка**, служащая для соединения рейка с ракс-бугелем. Третняя стропка изготавливается из тонкого стального оцинкованного гибкого троса и обшивается кожей. При подъеме паруса третняя стропка очком надевается на гак ракс-бугеля.



На рисунке: 1 - реек; 2 - шкала; 3 - третная стропка; 4 - полубензели; 5 - зарубка на ноке рейка.

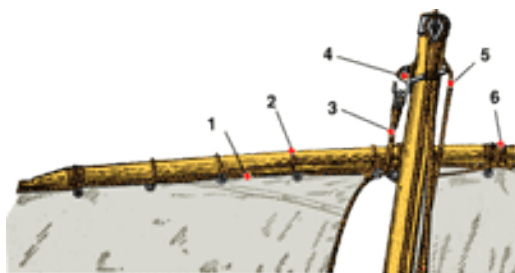
Паруса

Парус изготавливают из лучших сортов парусины, имеющей специальную водоупорную пропитку. Разрезной парус состоит из двух парусов — **фока** и **кливера**, имеющих форму неправильных четырехугольников площадью **14,6** и **5,8 кв.м.**

Паруса сшиты из отдельных полотнищ двойным швом. Передняя, задняя, верхняя и нижняя кромки парусов, называемые **шкаторинами**, окантованы тросом особого пологого спуска — **лик-тросом**. Лик-трос пришивается к лицевой стороне паруса целым концом и имеет только один сплесень, располагаемый в месте, где парус испытывает наименьшее напряжение — вверху.

Углы парусов при их работе испытывают наибольшее натяжение и поэтому дополнительно укреплены кусками парусины — **бантами** и полосами из парусины — **боутами**, нашитыми с обеих сторон паруса.

Верхний передний угол фока и верхний задний угол кливера называются **бензельными**. Верхний передний угол кливера называется **передним нок-бензельным** углом, задний верхний угол фока — **задним нок-бензельным** углом. Передние нижние углы фока и кливера называются **галсовым**, а задние — **шкотовыми**.



По всей длине верхней шкаторины фока и кливера пробиты отверстия — **люверсы**, которые для прочности по краям обметаны ниткой или окованы

латунью. Через люверсы, расположенные у верхних углов паруса, вяжутся **полубензели**, которыми парус растягивается по рейку; через остальные люверсы продет **слаблинь**, прихватывающий парус к рейку по всей длине верхней шкаторины.

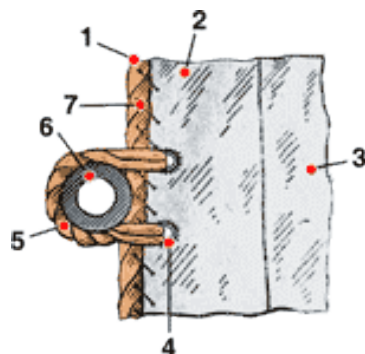
На рисунке: 1 - лик-трос; 2 - слаблинь; 3 - третная стропка; 4 - ракс-бугель; 5 - фал; 6 - полубензель.

В нижней части паруса параллельно нижней шкаторине пробиты у фока два ряда, а у кливера один ряд люверсов, через которые пропущены короткие (до 60 см) отрезки линия — **рифштерты**, служащие для уменьшения площади парусов в свежую погоду. Рифштерты крепятся к парусу с помощью узлов, завязанных на рифштертах с обеих сторон паруса вплотную к нему. Для прочности в районе люверсов с обеих сторон паруса нашиты **рифбанты**.

К шкаторине заднего нок-бензельного угла фока пришит военно-морской флаг, а под ним — флюгарка размером 30x50 см. Поверх бантов к парусине заднего нок-бензельного угла с обеих сторон пришиты четырехугольные отрезки парусины размером 30x30 см, на которых черной краской написан цифровой позывной (номер) шлюпки.

Все нижние углы паруса для крепления галсов и шкотов имеют **кренгельсы** — петли из троса, в которые введены металлические оцинкованные круглые **коуши**, предохраняющие кренгельсы от перетирания. Кренгельсы имеются также на уровне рифштертов и служат для переноса галсов и шкотов при взятии рифов.

Галсы служат для обтягивания и крепления галсовых углов паруса и изготавливаются из растительного троса окружностью 25 мм. Галс фока называется фока-галсом, галс кливера — кливер-галсом. Фока- и кливер-галсы имеют длину 125 см.



Шкоты служат для управления парусами и изготавливаются из

троса окружностью 30 мм. Они крепятся серединой к кренгельсам шкотовых углов и в зависимости от паруса называются фока - шкотами или кливер-шкотами. Фока-шкоты имеют длину 15 м, кливер-шкоты — 9 м.

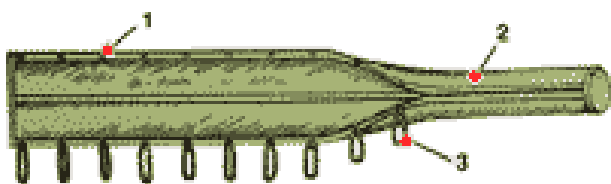
На рисунке – крепление кренгельса к парусу: 1 - лик-трос; 2 - бант; 3 - полотнище; 4 - люверс; 5 - кренгельс; 6 - коуш; 7 - обшивка лик-троса (хлопчатобумажные нитки).

Рангоутный чехол

Рангоутный чехол выкраивается из парусины в виде прямоугольника, сторона которого на 25 см длиннее рейка. С одной стороны (обращенной к корме шлюпки) чехол на 1/3 длины сшит в виде мешка цилиндрической формы. Вдоль несшитых краев симметрично пробиты люверсы.

Для быстрой шнуровки (расшнуровки) удобно применять не штерт, а ряд стропок, вплесненных в люверсы одной из кромок чехла. Длина стропок несколько больше расстояния между люверсами. Шнуровка производится одновременно с обоих концов чехла и поэтому требует меньше времени.

В рангоутном чехле хранится парус с рейком, галсами и шкотами. На рисунке - рангоутный чехол: 1 — люверсы; 2 — сшитая часть чехла; 3 — петли (стропки).



ПРЕДМЕТЫ СНАБЖЕНИЯ ЯЛ-6

Перечень

В комплект шлюпки входят предметы снабжения, необходимые для ее нормальной эксплуатации. На рисунке: 1 - флажки семафорные и ответный



вымпел в чехле; 2 - кисть; 3 - кормовой флаг в чехле; 4 - мат спигованный; 5 - нож со свайкой; 6 - прямой румпель; 7 - изогнутый румпель; 8 - шлюпочный компас; 9 - отпорный крюк длинный со штертом; 10 - отпорный крюк короткий со штертом; 11 - вёсла; 12 - уключина со штертом; 13 - воронка; 14 - сорлинь с кнопком для руля; 15 - кранец мягкий; 16 - спасательный жилет; 17 - штормовое платье; 18 - носовой фалинь; 19 - кормовой фалинь; 20 - рангуот с парусом в чехле; 21 - якорный канат (дректов) в бухте; 22 - адмиралтейский якорь (дрек) со складным штоком; 23 - топор со штертом; 24 - свайка; 25 - фонарь аккумуляторный; 26 - гоночный номер; 27 - лейка; 28 - парусиновый чехол со шлюпочной сигнальной книгой; 29 - трёхцветный фонарь; 30 - остропленный анкер на роостр-блоке; 31 - парусиновое ведро; 32 - нагель; 33 - фонарная стойка с кронштейном.

Описание



Весло — вальковое. Изготавливается из ясеня, бука или сосны (последнее клееное). Части весла: рукоять, валец, веретено, лопасть. Для защиты от намокания и растрескивания весло покрыто олифой. Место упора весла в уключине обшито кожей. Конец лопасти имеет латунную оковку. Длина весла — **3,9 м**. Шесть основных и два запасных весла укладываются на банки по бортам лопастями на нос. На рисунке: 1 - рукоять; 2 - валец; 3 - кожа; 4 - веретено; 5 - лопасть; 6 - оковка.

Уключина — металлическая развилка для упора весел при гребле. Шесть уключин вставляются в отверстия на подключинах и крепятся штертами к подлегарсам или шпангоутам. Одна уключина хранится как запасная. Штерты к уключинам и другим предметам снабжения изготавливаются из бельного троса окружностью 18 мм.

Отпорный крюк служит для задержки шлюпки при швартовке и отталкивания при отходе. Части отпорного крюка: металлический крюк, деревянный шток и его утолщение — клот. Шток изготавливается из дуба. Размеры его таковы, что при падении в воду крюк не тонет. На шлюпке два крюка: один длиной 2,5 м, другой 1,5 м. Длинный крюк через каждые 25 см окрашен в черный и белый цвет и может использоваться для измерения глубины. Короткий не окрашивается. Хранятся крюки у бортов на веслах (длинный — слева, короткий — справа), а после отхода шлюпки от борта корабля кладутся на рангоут (короткий — крюком в нос, длинный — крюком в корму).

Нагель — металлический стержень с рукояткой. На шестивесельном яле два нагеля: один служит для крепления наметки, другой — фала. Вставляются в отверстия мачтовой банки. Штерты нагелей прихватываются к пиллерсу банки.

Якорь (дрек) служит для удерживания шлюпки на месте. Имеет две лапы, веретено, укладываемый шток и скобу. Хранится в сложенном виде (шток прикладывается к веретену и прихватывается двумя штертами) между мачтовой и носовой банками и прихватывается двумя штертами к кильсону. Вес якоря 20 кг.

Якорный канат (дректов) изготавливается из пенькового смоленого троса окружностью 50 мм. Хранится свернутым в бухту под носовым решетчатым люком. Чтобы бухта не распускалась, ее в четырех местах связывают штертами. Длина якорного каната 60 м.

Анкерок — дубовый бочонок емкостью 25 л, предназначенный для хранения пресной воды. К пробке анкерка снизу прикреплен на цепочке ковшик. Два анкерка (каждый на четыре человека) устанавливаются в диаметральной плоскости шлюпки на специальных подставках — анкер-блоках

— и крепятся к рыбакам штертами.

При авариях анкерки могут использоваться как спасательные средства. На этот случай их нужно остропить — взять два линя и втугую обтянуть по окружности, срастить концы каждого, а затем оба линя скрепить между собой двумя поперечными стропками, за которые можно держаться, находясь в воде.

Воронка используется для наполнения анкерков водой.

Парусиновое ведро и **лейка** служат для удаления воды из шлюпки. Ведро хранится под носовым решетчатым люком, две лейки — под кормовым сиденьем.

Мат шпигованный размером 300х500 мм изготавливается из пеньки и манильского троса. Служит для вытирания ног. Два мата укладываются в шлюпке: один — в носу на рыбине, другой — в корме на люке.

Топор предназначен для ремонта корпуса и предметов снабжения шлюпки. Хранится под носовым решетчатым люком и прихватывается штертом к подлегарсу.

Кранец мягкий служит для предохранения борта от повреждения при швартовке. Диаметр кранца — 125 мм. Четыре кранца (по два на борт) хранятся на рыбаках в районе уток.

Фалинь — конец бельного растительного троса окружностью 50 мм. Носовой фалинь, ввязываемый в рым форштевня (12 м), хранится на носовом решетчатом люке; кормовой фалинь, ввязываемый в рым ахтерштевня (8 м), хранится на кормовом сиденье в свернутом виде.

Фонарь трехцветный имеет в середине корпуса белое стекло, слева — красное, справа — зеленое. Источником света служит керосиновая или масляная лампа. Фонарь белый — аккумуляторный. Оба фонаря служат для обеспечения безопасности плавания шлюпки в темное время суток. Трехцветный фонарь надевается двумя скобками на кронштейн

специальной фонарной стойки, устанавливаемой в носу шлюпки. Хранятся фонари в специальном ящике под загребной банкой. Фонарная стойка хранится на банках с левого борта.

Военно-морской флаг изготавливается из специальной шерстяной ткани (флагтуха), флагшток — из дерева. При движении под парусом флаг, свернутый вокруг флагштока, помещается в парусиновый чехол и укладывается на весла с правого борта. При движении на веслах флагшток с укрепленным на нем флагом вставляется в обойму на транце и в гнездо на кормовом сиденье шлюпки.

Гоночный номер — фанерная доска размером 40 на 40 см на деревянном штоке длиной 130 см. На черном фоне доски с обеих сторон покрашен белой краской номер шлюпки. Этот номер соответствует номеру на парусе. При движении шлюпки на веслах гоночный номер вставляется в отверстие для фонарной стойки.

Румпель — рычаг для перекладки руля. При управлении шлюпкой на веслах используется изогнутый румпель, при управлении под парусами — прямой. Оба румпеля хранятся между заспинной и транцевой досками и штертами прихватываются к пиллерсу деревянной кницы.

Пробка (ввертывающаяся) закрывает отверстие в днище шлюпки. Цепочкой пробка крепится к кильсону.

Киса — парусиновый мешок, в котором хранятся мотки ниток и линя, игла, куски парусины, такелажный нож и свайка, необходимые для работы с тросами. В кисе хранятся также запасная уключина, воронка, ответный вымпел и семафорные флажки. Киса крепится к рыму кормового цепного подъема.

Шлюпочный чехол изготовлен из специальной парусины, скроен по обводам шлюпки и имеет в носовой и кормовой части разрезы, а по бортам — пришитые куски парусины

(ушки). Вдоль кромок разрезов и на ушках пробиты отверстия — люверсы, в которые с одного борта заделываются штерты. Чтобы чехол не провисал и в нем не скапливалась вода, между форштевнем и ахтерштевнем натягивают леер с талрепом, который крепится в носу за галсовый гак, а в корме — за фасонный обушок. Чехол кладется на леер и с помощью штертов обтягивается и крепится к шлюпке. При спуске шлюпки на воду шлюпочный чехол аккуратно свертывается и оставляется на корабле (берегу).

Рангоутный чехол сшит из той же парусины. Хранится он вместе с парусом на банках в диаметральной плоскости шлюпки, а при постановке парусов — на кормовом решетчатом люке.

Компас шлюпочный необходим для удержания шлюпки на курсе при движении в тумане, ночью или вне видимости берегов. Хранится под загребной банкой в специальном ящике.

Ответный вымпел представляет собой усеченный красный флаг с белым кружком, посередине. Ткань — флагтух, шток — деревянный. Вместе с двумя красными семафорными флажками служит для сигналопроизводства. Порядок пользования изложен в Шлюпочной сигнальной книге.

Шлюпочная сигнальная книга используется при переговорах шлюпки с кораблями, постами наблюдения и связи и другими шлюпками, а также является пособием по управлению шлюпкой в различных условиях. Хранится в парусиновом чехле с лямкой.

Комплект **дождевого платья** состоит из куртки, брюк и головного убора. Дождевое платье аккуратно свертывается и подвешивается на штертах под банками в тех местах, где сидят гребцы (по комплекту на каждого). Для этого снизу в банки ввернуты специальные обушки.

Спасательный пояс изготовлен из двух слоев парусины и пенопласта (или крошеной пробки). Может быть заменен спасательным жилетом. Количество соответствует численности команды. Хранится по бортам шлюпки под банками.

Морские карты (в пеналах), прокладочный инструмент, средства радиосвязи, продовольствие и другие необходимые предметы берутся на шлюпку в случае необходимости.

Размещение

На рисунке показано типовое расположение предметов шлюпочного снабжения: 1 — мачта; 2 — паруса с рейком в чехле; 3 — якорь (дрек); 4 — руль; 5 — ящик для компаса; 6 — анкерок; 7 — ведро парусиновое; 8 — фонарь трёхцветный; 9 — фонарь переносной аккумуляторный; 10 — весло вальковое; 11 — крюк отпорный длиной 2,5 м; 12 — крюк отпорный длиной 1,5 м; 13 — лейка; 14 — кия; 15 — топор; 16 — воронка; 17 — кранец мягкий; 18 — мат шпигованный; 19 — флагшток с флагом; 20 — якорный канат (дректов).

