



# Салют «шестёрке»

**Иван Смирнов**

*Их действительно можно смело ставить в ряд старинных судов, хотя они повсеместно и успешно эксплуатируются по сей день. Морской шестивесельный ял — по сути лодка из далекого прошлого: деревянная конструкция этой шлюпки практически не изменилась с XVII века.*

**Е**сть в ялах что-то особенное, что неизменно привлекает интерес к ним многих людей. У большинства моряков воспоминания о «шестерках» и шлюпочных практиках на них будят самые теплые чувства. Сколько их, этих шлюпок, было построено в нашей большой стране за многие-многие годы, сколько людей изучали на них азы морского дела!

Шестивесельный ял очень похож на ботик Петра Великого. Чтобы убедиться в этом, достаточно зайти в Центральный военно-морской музей в Санкт-Петербурге.

Точной информации о том, как ботик появился в России, нет. Известно лишь то, что благодаря старому ботику и голландцу Францу Тиммерману у молодого царя возник интерес к морю и морскому делу. Сам же ботик был привезен в Россию из Англии еще при царе Михаиле Федоровиче и имел конструкцию обычной для английских судов шлюпки. Разве что декоративных элементов на нем было больше.

Глядя на конструкцию, сравнивая главные размеры этих двух шлюпок, нетрудно понять, что они — близкие родственники. Схожа и суть: как ботик «Св. Николай» стал школьной партией для молодого Петра, познающего морское дело, так и ялы позволили сделать свои первые шаги многим поколениям российских моряков.

Шлюпки всегда были нужны большому кораблю. Перевозить людей и грузы, высаживаться на дикий берег, заводить якоря, буксировать парусник в штиль — всего и не перечислишь. Экипаж гибнущего судна мог спастись на шлюпках, на них оказывали помощь людям, попавшим в беду. Такая разнообразная деятельность привела к появлению универсальной шлюпки, к которой можно смело причислить и наш ял. Подобные малые суда имелись на судах практически всех европейских стран.

В течение длительного времени разрабатывались различные виды шлюпок. Они были предназначены для решения более узких задач, но именно универсальность ялов позволила им дожить до наших дней.

Классический, деревянный, ял полон деталей. Здесь все как в старину: многочисленные детали набора корпуса из дуба и ясеня, обшивка внакрой из сосновой доски, банки, пиллерсы, вальковые весла, рейковый парус, тросовые талрепы... И все это нужно запомнить, научиться употреблять правильные термины. Неслучайно ялы давно прописались в учебных заведениях, готовящих моряков. Это первое судно, где становится ясной важность слаженной работы экипажа. Популярны эти шлюпки и в клубах юных моряков, и среди любителей водных путешествий.



Ялы и сегодня применяют в повседневной флотской практике. Чаще в качестве гребной шлюпки. Но в ее комплект входит и парусное вооружение, которое с успехом используется в парусных соревнованиях и протяженных плаваниях, для обучения моряков. Парусные и гребные соревнования на шлюпках имеют славную историю. Они теснее сплачивают экипажи и позволяют младшим офицерам, командующим шлюпками, примерить на себя роль командира, капитана.

Русский адмирал Григорий Иванович Бутаков придавал шлюпочным гонкам под парусами и без парусов большое значение. Соревнования молодых моряков, по его словам, — вовсе не простое развлечение, не пережиток былого увлечения времен парусного флота. «Нет, это едва ли не лучший из находящихся в наших руках способов, — говорил он, — чтоб молодым людям узнать себя, начать закалывать свои нервы, изодрать свой глазомер и готовить себя ко всем непредвиденным случайностям нашей службы... Состязание шлюпок, вместе с тем, прекрасное средство нам всем узнавать, кто из нас из какого металла». Он добился ежегодного ассигнования на покупку призов для поощрения состязающихся, сочинил и издал «Правила для шлюпочных гонок», ввел такую гоночную дисциплину, как гонки парусных шлюпок без пользования рулем. По окончании каждой гонки Бутаков отдавал приказы, в которых разбирали ошибки в управлении и поощрял

отличившихся. Однажды он даже велел салютовать шестью орудийными залпами «шестерке» за то, что она отлично управлялась при «гонке без рулей».

Шлюпочные гонки часто устраивались и яхт-клубами. Любопытен призыв, прозвучавший в 1913 году со страниц петербургского журнала «Яхта»: «Господа яхтсмены, помогите Морскому Ведомству сделать из своих офицеров моряков, любящих парусное дело, парусный спорт, помогите тем из них, которые не имеют возможности ходить на гонки — потому что их нет, дайте им возможность полюбить море, и они с благодарностью и любовью вспомнят вас».

Несмотря на внешнюю архаичность корпуса и парусного вооружения, шестивесельный ял вполне успешно ходит под парусами и даже лавирует благодаря своему небольшому брусковому килю. При свежем попутном ветре эта тяжелая мореходная шлюпка может быть удивительно ходкой и развивать приличную скорость.

В последние годы интерес к шлюпочным соревнованиям заметно возрос. Тому есть ряд причин, но мы не будем анализировать их сейчас. Главное то, что эти заслуженные шлюпки с богатой историей снова одним из камней легли в основание фундамента, без которого невозможно воспитать моряка или просто пробудить в человеке любовь к мореплаванию.



*Русские шлюпки перед гонкой в штате Колумбия. 1882 г. Из собрания библиотеки Конгресса США*

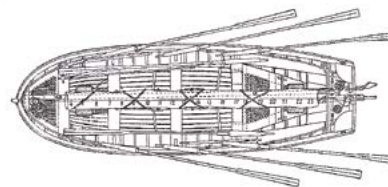


Шестивесельный ял имеет одномачтовое рейковое парусное вооружение. Длина мачты 5,5 м, длина рейка 4,3 м.



Площадь парусов 20,4 кв. м.

По принятым нормам шлюпка «Ял-6» вмещает под веслами тринадцать человек, а под парусами — восемь.



Среди современных шестивесельных ялов есть не только деревянные, но и стеклопластиковые и металлические шлюпки.

Длина весла 3,9 м.

Анкерок — деревянный или металлический бочонок для воды — может использоваться на шлюпке в качестве спасательного средства.