

Материалом для изготовления шлюпок всех типов служат в основном различные породы дерева (дуб, ясень, сосна) и мягкая сталь. Из дерева делаются части набора и обшивка шлюпки, а из стали — отдельные детали, гвозди, шурупы и болты для связывания частей набора и обшивки. Все стальные детали оцинковываются.

Набор является остовом шлюпки. Он состоит из продольных и поперечных брусьев, которые придают корпусу шлюпки необходимую форму и обеспечивают ее прочность. Набор яла изготавливается из дуба и ясеня. Одной из основных частей набора является (). К носовой части киля при помощи () на болтах крепится (). В кормовую оконечность киля врезается прямоугольный брус — (), укрепленный посредством кормовой кницы. В ахтерштевень заподлицо врезана ().

Киль и форштевень снаружи защищены от повреждений стальной (). На киль накладывается длинная доска — (). На нём на расстоянии 225 мм друг от друга устанавливаются (). Поверх шпангоутов на резенкиль кладется длинный съемный прямоугольный брус — ().

Резенкиль и кильсон крепятся к килю специальными штырями. Сверху концы шпангоутов связываются выгнутыми по форме обводов шлюпки (), носовые концы которых врезаются в форштевень и прочно с ним скреплены () на болтах.

Кормовые концы привальных брусьев соединяются с () также при помощи горизонтальных металлических книц на болтах. Ниже привальных брусьев, на некоторой высоте от киля, по одному с каждого борта крепятся (), которые так же, как и привальные брусья, выгнуты по форме обводов шлюпки и скрепляют шпангоуты между собой.

К набору гвоздями крепится () из сосновых и дубовых досок. Доски, прилегающие к килю, воспринимают нагрузку больше других досок и поэтому делаются толще остальных. Для обеспечения водонепроницаемости обшивки доски кладутся способом «внахлёт». При этом способе верхняя кромка нижележащей доски частично накрывается и плотно прижимается к шпангоутам выше расположенной доской. В верхней грани киля вырезается продольный паз, который называется шпунтом. В шпунт входит кромка нижней доски обшивки. Этим достигается водонепроницаемость и прочность соединения досок обшивки с килем.

Концы досок обшивки в носу крепятся в шпунте форштевня, а в корме — к транцевой доске. Самый верхний пояс обшивки для увеличения прочности надводного борта шлюпки выполняется из дубовых досок. Привальные брусья, оконечности шпангоутов и верхние кромки поясов обшивки сверху закрываются дубовыми брусками — (). Для защиты бортов шлюпки от ударов при подходе снаружи к планширям на шурупах крепятся дубовые рейки — ().

Поперек яла устанавливаются три банки для гребцов, которые называются (), (), и ().

Банки опираются своими краями на () и крепятся () к привальным брусьям и к обшивке. Снизу банки поддерживаются съемными стойками — (). Верхний конец стойки входит в гнездо снизу банки, а нижний конец — в () на кильсоне и стопорится от выскакивания планкой. Между краями банок устанавливаются распорки, которые называются (). Кроме башмаков для стоек, на кильсоне укреплен степс, который выполняется из стали или дуба и является гнездом нижнего конца мачты. В корме шлюпки размещаются сиденья для старшины шлюпки — () (при движении ее на веслах) и (), на котором устанавливается съемная ().

На дно яла укладываются съемные щиты — (). Они служат для распределения нагрузки и удобства передвижения по шлюпке. Сверху рыбины имеют поперечные дубовые бруски — (), в которые гребцы упираются ногами при гребле.

В районе загребной банки и кормового сиденья на дно яла кладется съемный () с упорками, а в носу на подлегарсах — съемный (). В носовой решетчатый люк врезано (), пятка которой входит в укрепленный на носовой книце ().

Руль яла изготовлен из дуба и состоит из (), () и (). Руль навешивается на конусообразный стальной (), который укреплен на транцевой доске и ахтерштевне. В головке руля выдолблено квадратное отверстие

для (). Чтобы руль при случайном соскакивании со стержня не был потерян, перо руля посредством сорлиня крепится к шлюпке. Сорлинь — это продетый в отверстие пера руля штерт с кнопом на конце, другой конец штерта вяжется за рым кормового фалиня. Длина сорлиня обеспечивает свободную перекладку руля.

Для спуска из шлюпки попавшей в нее воды на дне около загребной банки установлена (). Вода через нее спускается после подъема шлюпки на берег или на корабль.

На корабле шлюпки размещены на обоих бортах. Принадлежность шлюпки к левому или правому борту определяется по трем признакам: по расположению спускной пробки и штерта сорлиня, а также по окраске ширстречного пояса, прилегающего к планширю.

Шлюпка левого борта имеет спускную пробку на левом борту, а шлюпка правого борта — на правом. В таком случае струя вытекающей из шлюпки воды будет направлена за борт, а не на палубу корабля.

Штерт сорлиня должен быть всегда обращен в сторону наружного борта корабля. В этом случае, если при спуске шлюпки на ходу корабля выпадет румпель, ее руль можно будет отклонить, обтягивая сорлинь. Кроме того, при швартовке, подъеме или спуске шлюпки сорлинь не заденет за выступающие части на борту корабля. Шлюпка левого борта имеет снаружи под планширями красные, а шлюпка правого борта — зеленые полосы.

Для буксировки и швартовки яла применяются носовой и кормовой концы — (), которые крепятся за рымы, вделанные в форштевень и ахтерштевень яла.

Подъемное устройство яла состоит из () и (). Он изготовлен из наглухо прикрепленного к килю обуха, такелажной скобы, цепного подъема и рыма. За рымы закладываются гаки шлюпочных талей. Для того чтобы при подъеме или спуске ял не кренился, цепные подъемы пропускают: носовой — через стопорную планку на носовой банке, а кормовой — через специальное отверстие в кормовом сиденье.

В планшири врезаны и прикреплены шурупами к привальным брусьям по три (). В подуключинах, планширях и привальных брусьях просверлены сквозные вертикальные отверстия — гнезда для уключин. Ниже привальных брусьев, на внутренней стороне обшивки, установлены на шурупах степсы для пяток уключин.

В середину носовой банки врезана () — приспособление для крепления съемной мачты. В этой же банке с каждого борта по одному просверлены и укреплены стальными планками гнезда для ().

На внутренней стороне привальных брусьев укреплены на шурупах (), которые служат для закрепления вант.

Для крепления штертов внутри на привальных брусьях установлены на шурупах (). С внутренней стороны форштевня сверху вделан (), который служит для работы с парусами. На корме яла для управления фок-шкотами прикреплены шурупами к планширю и привальному брусу ().

Для установки на яле подвешенного мотора транцевая доска имеет две стальные планки и для прочности дополнительно подкрепляется стальными кницами. С внутренней стороны транцевой доски укреплены на шурупах обойма и башмак для флагштока. Снаружи с обоих бортов в носу и на транцевой доске яла на круглых деревянных окантовках окрашиваются ().