

# Вітрильництво в Бурії



ст. пл. Ярема Михалович

# Вітрильництво в Бурії

Коли вітри на морі перевищують 25 вузлів, категорія вітрильництва цілком міняється. Збереження життя стає важнішим ніж швидкість. Все міняється та всі обовязки які були приємні в гарній погоді стають вашкими. Для початківців, самохітне <sup>на!</sup> вітрильництво в бурії є ідіотство. Але для тих що мають досвіт у вітрильництві, нема кращого переживання ніж вітрильництво в бурії.

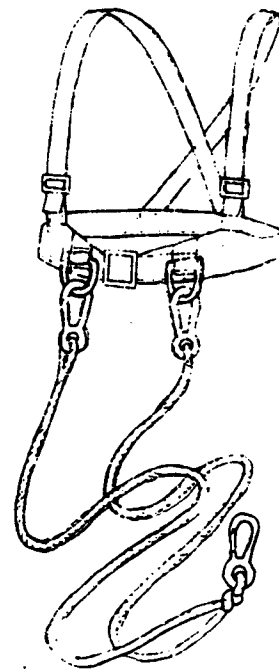
## Підготовка Морців

### Безпечний Упряж (Safety Harness)

Кожний морець повинен мати свій особистий безпечний упряж коли він іде на море. Морець повинен носити безпечний упряж коли існує можливість небезпеки впасти з вітрильника до води. Звичайно в бурії є величезні вітри і хвилі що можуть легко кенути морця до води.

Безпечний упряж є звичайно зроблений з перешиваного найлону (nylon) або з линви. Цей упряж має бути ношений вище пояса під пахами.

Безпечний упряж повинен мати шість



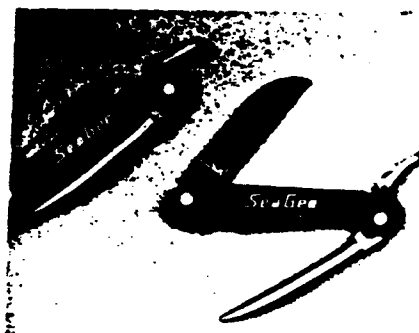
Безпечний Упряж

stopovу линву закінчену залізною пряжкою. Ця пряжка приключується до сильної частини човна - але ніколи до линви життя (lifelines) бо вони можуть урватися під вашим тягаром.

В бурії, линва безпечного упряжу є прикліплена до навітрильного боку човна. То зменшить віддаль що морець може впасти. Також, рекомендується в бурії ходити по човні ниським і широким кроком тримаючися линви життя з навітрильного боку (windward side) човна. Якщо хтось не дотримується того принципу, то ризикує своїм життям.

## Знаряддя Ножі (Rigging Knives)

Кожний морець повинен мати особистий знаряддя ніж. В непередбачений випадок може зайти потреба відрізати шнур або вітрило. Добрі знаряддя ножі також мають залізний шип. Такий шип є необхідний коли потрібно розв'язати тісні вузли. Ніж повинен мати шнур для прив'язання його до дощовика.



Знаряддя Ножі

## Підготовлення Вітрильника

В бурії, вітрильник судно має бокову й кільову качку. В тим стані, все в кабіні що не є прив'язане може літати і когось вдарити або ушкодити вітрильник. Треба особливо важати на тяжкі предмети, наприклад: посуди з паливом, скринки з робочим знаряддям, баняки до

варення, батареї, і.т.д. Рекомендується тримати всі такі речі привязані нисько в кабіні.

## Зменшення Вітрила

Коли вітер стає сильнішим та утруднює кермувати вітрильником, тоді приходить час зменшити вітрила. Є два способи зменшення вітрила. Можна брати рифи або ставити менші вітрила.

## Брати Рифи (Reefing)

Всі більші вітрильники мають вітрила які є способні брати рифи. Головне вітрило (mainsail) знижується кілька стіп і прив'язується до палью (boom). Переважно головні вітрила можна два рази брати рифи. Кожний риф зменшує вітрило приблизно п'ятнадцять процентів.

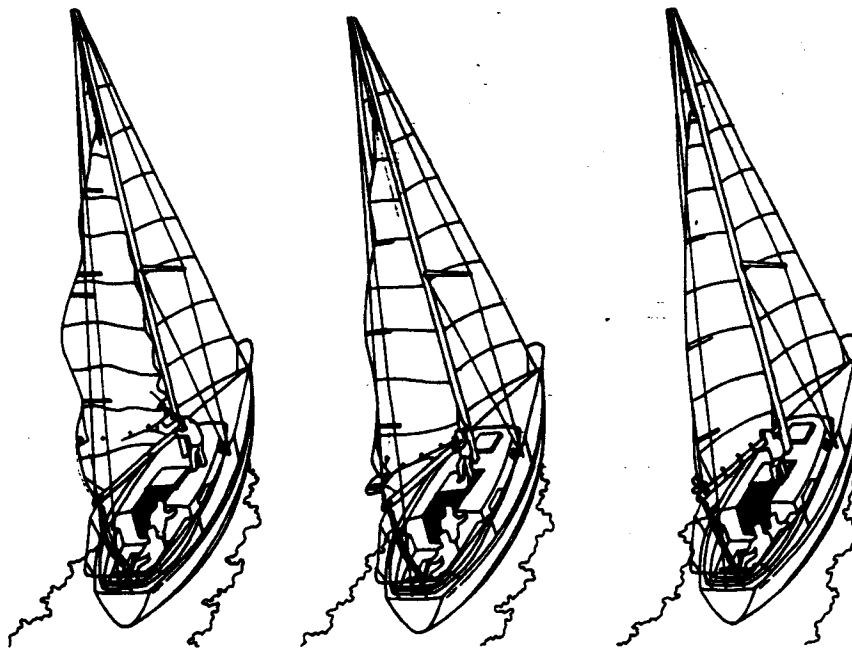
## Коли Брати Рифи

Стає час брати рифи коли вітрильник перехиляється за багато на бік і тратить контролю. Найлібше є тримати вітрильник щоб не похилилося на бік більше ніж п'ятнадцять до двадцять-п'ять ступенів. В тяжку погоду, є лібше кермувати вітрильником в ручним куті (comfortable angle) що є легко контролювати ніж турбуватися про швидкість. Коли сумніваєшся - бери рифи.



## Спосіб Як Брати Рифи

Перше треба зменшити тиск на палю і спустити головне вітрило. Головне вітрило є зпущене до місця рифу. Основа головного вітрила коло щогли (mast) прив'язується до палю і тоді головний шкот (main sheet) є притягнений. Тоді задна частина вітрила, ліч (leech), є притягнена і прив'язана. Коли перед, лиф (luff), і зад, ліч, головного вітрила є тісно прив'язанні, решта вітрила складається на палю. Тоді вітрило зав'язується короткими шнурками що йдуть через малі дірки у вітрилі і прив'язується до палю. В той час, можна знову натягнути головний шкот та легко віддихнути тому що вітрильник є забезпечений на бурю.



Процес як брати рифи.

## Буряні Вітрила (Storm Sails)

Кожний вітрильник що плаває по більших озерах або океанах повинен бути вивінований з буряними вітрилами.

Одне буряне вітрило, зване трайсель (trysail), є приціплене до щогли. Типовий трайсель є п'ятдесят процент менший ніж головне вітрило. Щоб підіймати трайсель, треба перше знизивати головне вітрило і привязати палъ до палуби (deck). Перід трайсель, лиф, є приціпленний до щогли так само як головне вітрило, але ліч є привязаний до палуби (не до палъу). Одна перевага трайсель є що воно не уживає палъу що може когось вдарити або попхати у воду.

Буряне передне вітрило (storm jib) виглядає як дуже мале передне вітрило (jib) та є приціплене до передного штагу (headstay) або міжпередного штагу (forestay) перед щоглою. Найліше є тримати буряні вітрила дуже <sup>3b</sup>ближко до щогли для кращої рівноваги і контролі вітрильника.



Типічний трайсель

↑  
тяжко  
"visualize"

## Кермування з Великими Хвилями

Великі хвилі в бурії є більше небезпечні ніж вітер. Велика хвиля може кенути більше ніж 20,000 фунтів води на вітрильник зі швидкістю 30 вузлів (солена та свіжа вода важить понад 60 фунтів на одну кубічну стопу). Тому капітан повинен уникати великих хвиль коли можливо. Кермування в таких хвилях є дуже небезпечне. Ніс (bow) човна може поринути у хвилю і кенути воду на полубу та в кубрик (cockpit). Також вітрильник може вилетіти понад хвилі і впасти з тяжким ударом та розбитися.



### Хвилі На Носі Вітрильника

Коли кермуєш у великих хвилях, треба зменшити швидкість щоб вітрильник не впав з хвилі. Капітан повинен слідкувати за стрімкою (steep) стороною хвилі де хвилі уриваються. Ці хвилі часом тримаються в групі трьох. Коли капітан не може уникнути ці хвилі,

він повинен зповільнити вітрильник і кермувати де хвилі є менше стрімкі.

Змінити курс на повільному вітрильнику у сильному вітрі є дуже тяжко. Коли вітрильник пробує змінити галс на протилежну сторону вітру, хвиля може вдарити вітрильник в ніс і зкасувати його рух. В таким стані, без руху у вітрі (in irons), хвилі можуть розбити вітрильник і пхати його в зад. Коли пробуєш змінити галс в бурії, треба перше збільшити швидкість і тоді скрутити вітрильник у плоску частину води. Коли вітрильник пливе на новий галс, треба перше збільшити його швидкість перед тим щоб вітрильник знова міг плисти на близький галс під вітер (close reach).

Змінення курсу є навіть тяжче коли хвилі і вітер не є паралельні. Хвилі звичайно пливають в ту саму сторону як вітер. Але коли вітер змінює сторону, потрібно трохи часу щоб хвилі також змінилися на цю нову сторону. В тим часі, старі хвилі що пливають в стару сторону бють і розбиваються в нові хвилі що плиють в ту нову сторону. Вітрильник може бути небезпечно киданий в таким замішеним морі. З часом, всі хвилі будуть знова плисти у ту саму сторону вітру.

## Хвилі на Кормі (Stern)

Кермувати в сторону стрімких хвиль і з вітром (running) є небезпечно. Коли вітрильник падає задом стрімкої хвилі, він збільшує швидкість і ніс його може поринути в долину зі заду хвилі. Коли корма вітрильника підноситься в гору, тоді щогла іде в період і в долину та перевертається у воду. Це є звання пичполінг (pitchpoling).

Пичполінг стається на високих та вузьких хвилях які є дуже

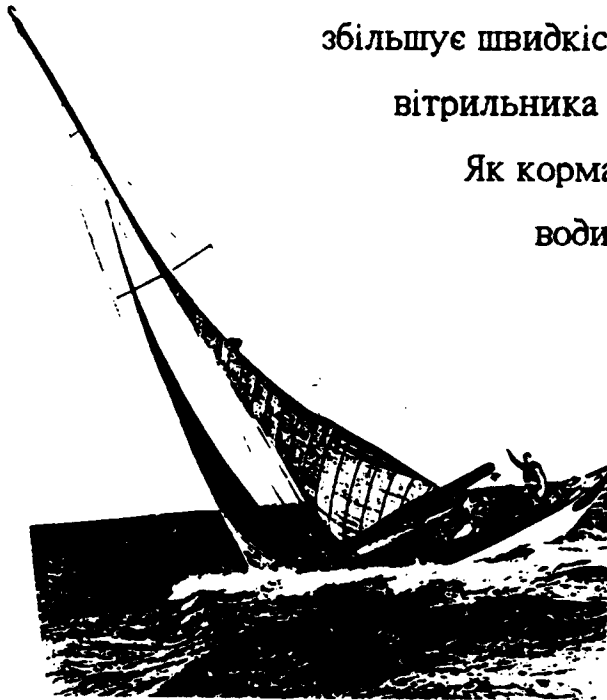
---



стрімкі. Вони звичайно приходять на початку бурії. Найлібша рекомендація на такі хвилі є їх уминати як також зменшити швидкість вітрильника.

Ще одна небезпека з кермуванням в сторону стрімких хвиль і з вітром є звана брочінг (broaching). Коли вітрильник збільшує швидкість на заду стрімких хвиль, ніс вітрильника паде на долину і корма іде в гору.

Як корма є в горі, стерно (rudder) вискакує з води і капітан тратить контроль над вітрильником. Ніс вітрильника хоче прямувати просто у вітер (зване "weatherhelm") і в такій ситуації хвиля може вдарити його з боку і перевернути на бік у воду.



Цей вітрильнук є пичполінг. Дурень нам махає але не дивиться на хвилі.

Щоб контролювати повище описану ситуацію, капітан мусить компенсувати стерно щоб вдержати стерно у воді. Друге, капітан мусить уважати щоб вітрильник не похилився за багато на бік (heeling), але щоб рівно плив. Коли вітрильник схиляється на бік у великих хвилях, він тратить баланс і кермову контроль. Обізнаний з тими двома правилами, капітан повинен кермувати на скіс у сторону хвиль і дивитися за плоскою частиною наступної хвилі. Ця плоска частина хвилі зрівноважить та збалансує вітрильник.

## Шквали - Короткі Бурії (Squalls)

Є два типи великих бурій які діляться на дві категорії: короткі бурії які зветься шквали, або довгі і великі бурії з сильним вітром які зветься воскальники (gales). Найкращим забезпеченням перед шквалами або васкальниками є швидко поплисти до пристані або якщо це неможливо, виплисти як найдалше від берега на відчинене і глибоке море.

Шквали приходять швидко в дуже короткому часі без жадного попередження. Швидкість вітру може сягати аж до 50 вузлів з тяжким дощем.

Шквали звичайно тривають 15 - 30 хвилин.

Звичайно одиноким сигналом чи попередженням є чорні хмари, з ознакою чим нижчі і чорніші, тим сильніший вітер і більша та небезпечна буде буря.



Цей вітрильник має добру контролю в шквалі.

Коли на початку є сильний вітер а тоді пізніше слідує дощ - тоді буря буде коротка.

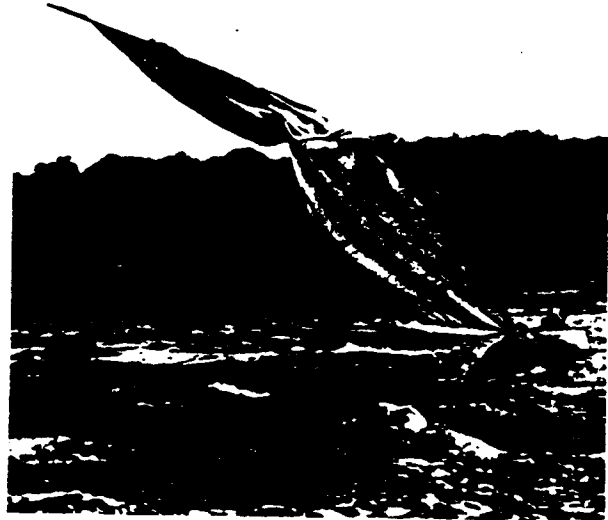
Колу на пачатку є дощ і злива а опісля дує вітер - тоді буря буде дуже довга.

Помимо сильного вітру, найбільшою проблемою є злива яка обмежує видимість.

## Воскальники - Великі Бурії (Gales)

Воскальники звичайно надходять повільніше ніж шквали але мають вітри які сягають до 90 вузлів і тривають довго, часами понад три дні.

Воскальники звичайно є проголошені попередженням по радіо на станції що передає погоду морякам з доскладними відомостями про напрям і час воскальника.



Сильний вітер з воскальника ломить щоглу.

Одна з виглядних ознак є довгі хвилі (ground swells) що зударяються з льокальними хвилями. Вітер звичайно крутиться на вколо депресії.

Рекомендується втікати і плисти як найсвидше під прямим кутом до напрямку/дирекції посуваючогося воскальника як найдалше від центральної депресії.



## Кінцеве Слово

Плавання вітрильником в бурії не мусить застрашувати морця чи грозити великою небезпекою. Коли морець є обзнайомлений з небезпекою бурії на морію і є відповідно вишколений, та має вітрильник гідно вивінуваний та забезпечений, плавання в бурії може бути приємним та незабутнім пережиттям.

С. К. О. Б!

Доброго Вітру,

*Ярема Михалович*

ст. пл. Ярема Михалович

