

Базовые принципы управления Микронезийским проа

Подготовлено Янушем Островским (Janusz Ostrowski) для проа Pjoa Laguna в апреле 2017 г.

Фотографии и рисунки Павла Ковальского (Paweł Kowalski)

Консультанты Вэйд Терзия (Wade Tarzia) и Рето Брехм (Reto Brehm)

*Перевод Максима Мурадяна (maks@tamak.com.ua). Перевод выполнен с разрешения правообладателя.
Все права защищены*



- I. Главные правила – не паниковать, для этого нет причин
- II. Как подготовиться к выходу на воду
- III. Как изменить и удерживать курс
- IV. Как повернуть назад
- V. Что может пойти не так, и как с этим бороться
- VI. Другое в этой серии (написание этой части – у автора в планах):
 - a. Сборка, разборка и подготовка к перевозке
 - b. Подготовка проа к переходу
 - c. Уменьшение парусности (рифление)
 - d. Базовые принципы малой навигации – план удовольствия
 - e. Тонкая настройка паруса
 - f. Базовые принципы Микронезийской навигации

Содержимое этого документа не может быть воспроизведено, кроме как для личного использования. Копирование разрешено для личного использования и только в полном объеме.

Запрещено изменение этого документа без разрешения правообладателя.

Документ подготовлен с максимальным вниманием, но, если Вы обнаружили неясные моменты, ошибки или опечатки, пожалуйста сообщите автору. [Автором подготовлены документы на английском и польском языках. Если Вы нашли ошибку в документе на другом языке, обратитесь к переводчику.]

Содержание документа может быть изменено без предупреждения. За последней версией обратитесь на сайт: www.Pjoa.eu

Названия компаний и изделий в этом документе являются торговыми марками или зарегистрированными торговыми марками своих владельцев.

I. Главные правила – не паниковать, для этого нет причин

Самое главное – безопасность Ваша, Вашей команды и пассажиров.

Не торопитесь – едва ли можно опоздать, выполняя любое действие в этом каноэ.

В случае, если не знаете что делать:

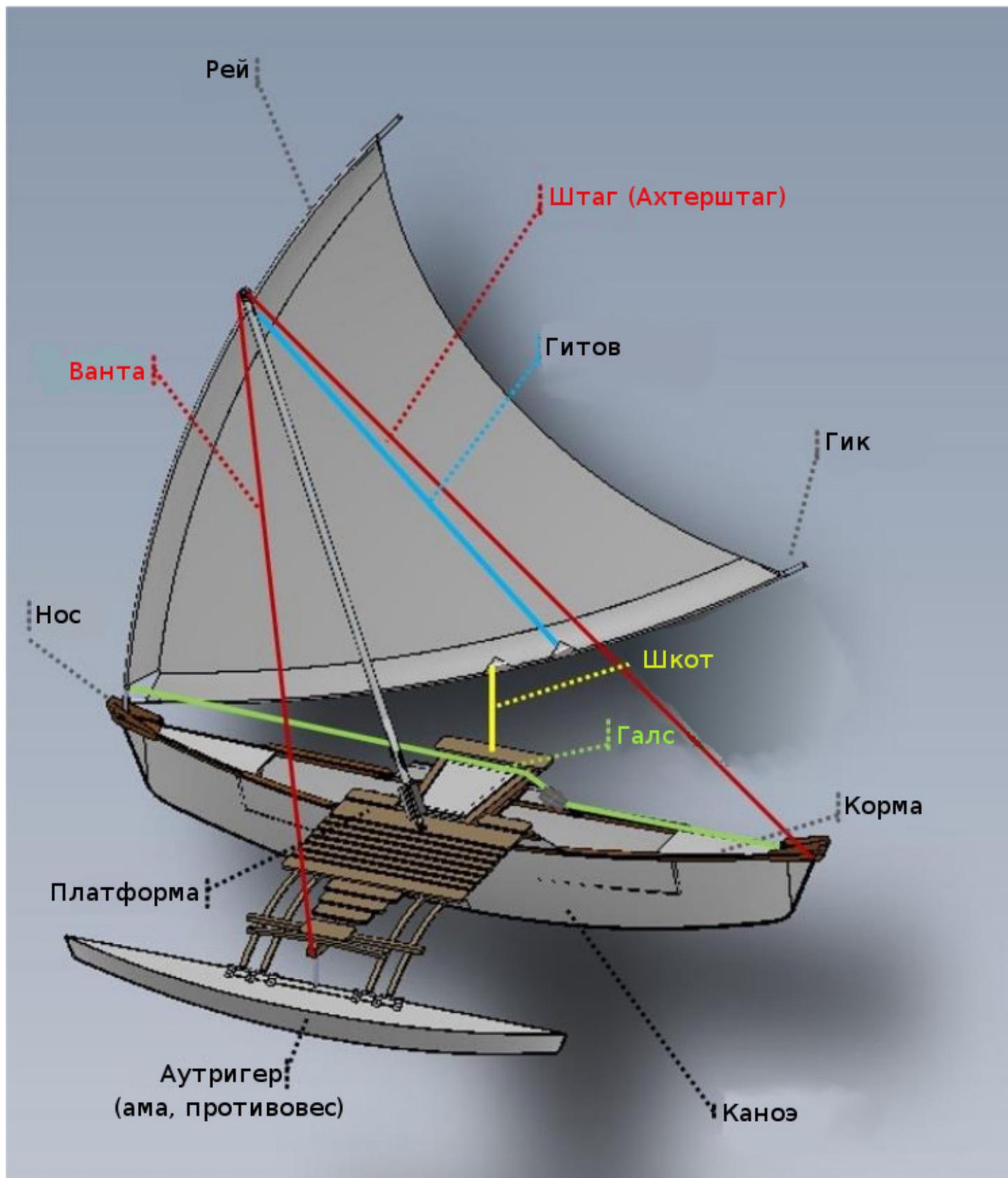
- Дайте парусу свободно провиснуть (потравите шкоты) и сядьте так, чтобы Вы чувствовали себя в безопасности.
- Осмотритесь и подумайте.
- Перед дальнейшими действиями:
 - Предположите, каким будет результат.
 - Расскажите команде о цели и как она будет достигнута.

Каноэ требует времени, чтобы отреагировать на любое действие, ничего не происходит внезапно.

Аутригер должен быть всегда с наветра (со стороны, откуда дует ветер), особенно, когда идете под парусом.



Думайте о том, что делаете, поскольку правила и дальнейшие советы упрощены для доходчивости и, в общем случае, применимы только для обычных (не экстремальных) условий.

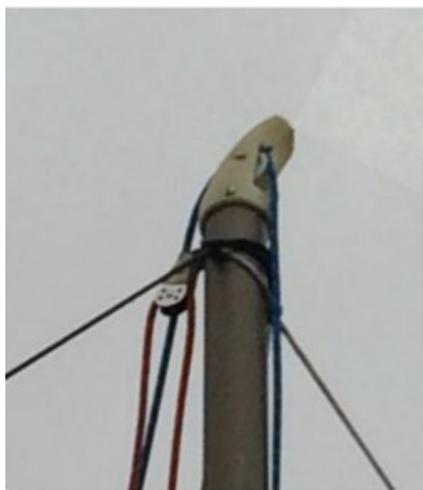


II. Как подготовиться к выходу на воду

Важные советы:

- Обеспечьте страховочным жилетом каждого на борту + один запасной.

- Шкот проходит под галсом и должен двигаться беспрепятственно.



- Убедитесь что концы (веревки) вблизи топа мачты не запутались: фал и гитовы не перекрутились вокруг друг друга, ванты или штагов.

- Галс зафиксирован только в кормовом кокпите. В дальнейшем никто не должен оставлять галс зафиксированным в носовом кокпите.



- Убедитесь, что лодка снабжена двумя веслами и двумя черпаками, по одному в каждом кокпите, чтобы была возможность быстрого доступа к ним из любого места. И они застрахованы от потери с помощью концов, закрепленных на каноэ.

Как спокойно и безопасно поднять парус на берегу

- Разверните каноэ так, чтобы аутригер был с наветра (со стороны, откуда дует ветер).
- Убедитесь, что с подветра (со стороны, где нет платформы) есть свободное место, чтобы гик не зацепился, когда парус развернется по ветру.
- Потравите (ослабьте) галс, иначе будет тяжело поднять парус.

- Поднимайте парус с помощью фала пока рей не будет в самой высокой точке, какая только возможна. Любая слабость будет приводить к тому, что во время плавания каноэ будет разворачиваться на ветер (приводиться).

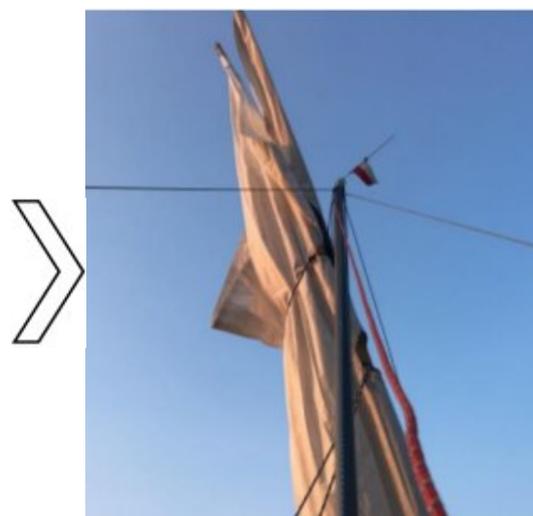


- Парус должен свободно развернуться по ветру, без натяжения шкота, соответственно шкот не должен быть закреплен во время подъема паруса.



Закрепите галсовый угол паруса на носу натяжением галса, галс закрепите в кормовом кокпите.

- Поднимите гик подтягивая оба гитова. Закрепите гитовы на мачте. Парус свернется и не будет создавать тягу.



- Посмотрите на колдунчики на ванте или штагах и убедитесь, что положение каноэ относительно ветра не изменилось. Вы готовы к старту.

Столкните каноэ на мелководье (на глубину, примерно по колено).

- Рулевой и члены экипажа должны по очереди взобраться на борт; если каноэ коснулось дна, столкните на более глубокое место.
- Последний, кто остался в воде, осторожно толкает каноэ перед посадкой на борт, чтобы оно получило небольшую скорость.
- Проверьте, что все расположились удобно и не будут мешать друг другу при выполнении маневра.



Начало плавания:

- Освободите гитовы со стопоров и осторожно опустите гик; парус развернется.

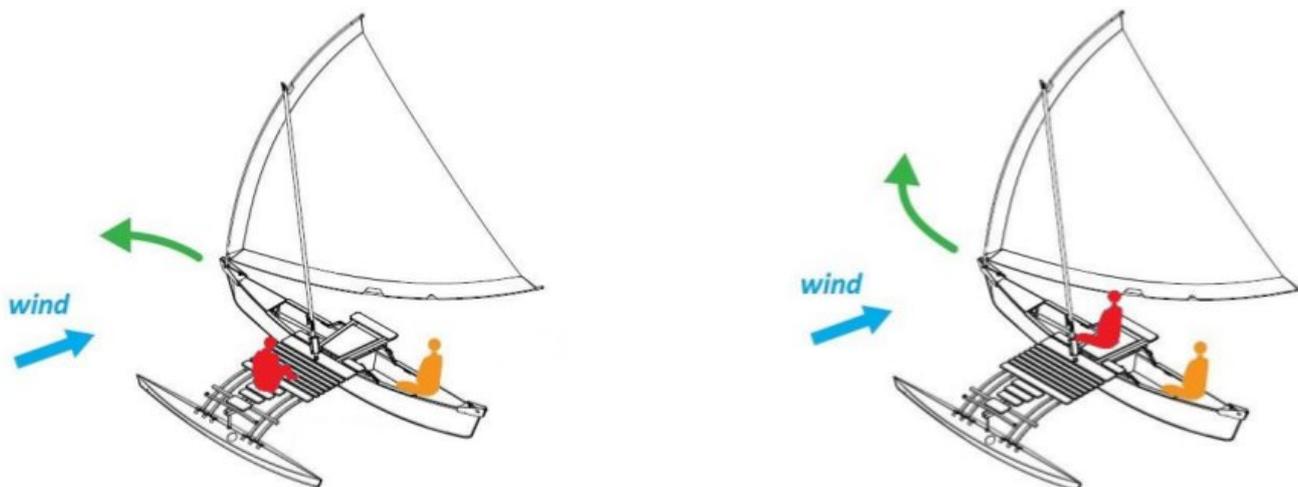


- Если гик не опускается, аккуратно потяните за шкот.
- Как только парус развернется, отрегулируйте натяжение шкота чтобы парус принял правильную форму и положение относительно ветра.
- Положите лодку на нужный курс и отрегулируйте позиции членов экипажа.
- Обычно нет необходимости использовать весло, но пусть оно будет готово для гребли или быстрого изменения направления.

III. Как изменить и удерживать курс (пожалуйста, применяйте указанные ниже методы осознанно)

Экипаж меняет положение на платформе, для управления каноэ:

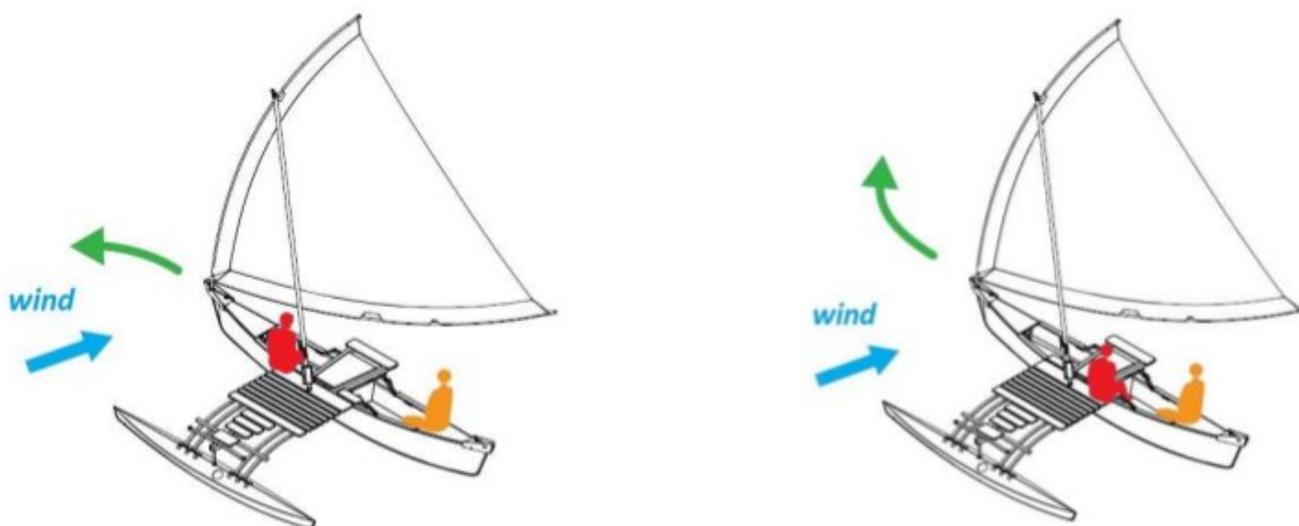
- Если экипаж смещается к аутригеру, каноэ приводится (поворачивается носом к ветру), поскольку аутригер (ама) притапливается, создает сопротивление и разворачивает каноэ.



- Если экипаж смещается в сторону паруса, каноэ уваливается (поворачивает в сторону, противоположную аутригеру), поскольку аутригер (ама) медленно поднимается и уменьшает приводящий момент.

Экипаж перемещается вдоль каноэ – вперед и назад:

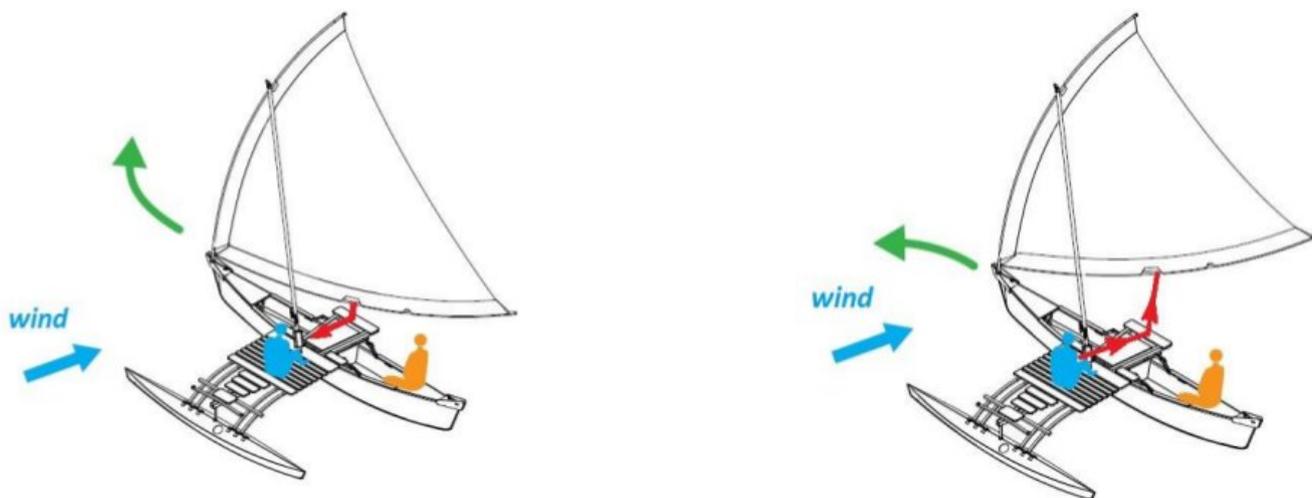
- Если экипаж перемещается вперед, то каноэ поворачивает на ветер (приводится), поскольку центр бокового сопротивления (ЦБС) смещается в нос от центра парусности (ЦП), и каноэ разворачивается подобно флюгеру.



- Если экипаж перемещается в корму, то каноэ стремится увалиться (поворачивает под ветер).

Набить и потравить парус, чтобы поменять направление при ходе острым курсом:

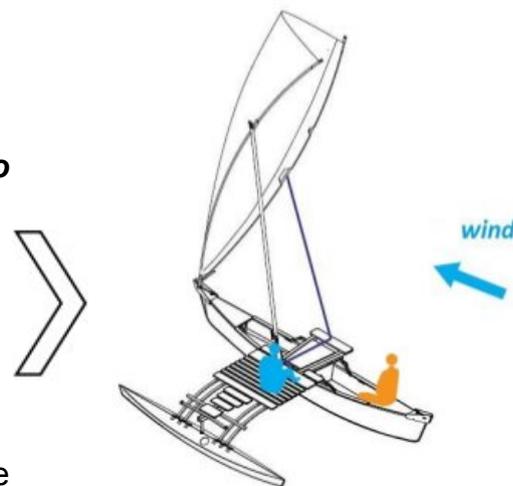
Этот метод эффективен только если парус равномерно наполнен ветром.



- Набивание шкота заставляет нос слегка повернуть под ветер (увалиться), поскольку ЦП смещается вперед.
- Потравливание шкота заставляет нос двигаться на ветер (приводиться), поскольку ЦП смещается наружу (гик работает подобно рычагу, который поворачивает каноэ).

Сворачивание паруса в "морковку" при движении по ветру (фордевинд), чтобы сместить ЦП вперед:

- Поднимите гик с помощью наветренного гитова, это создаст глубокое пузо паруса.
- Естественно, потравите шкот, иначе гик не сможет подняться.



Использование весла для управления:

Весло всегда эффективно рулит и становится еще более эффективным при росте скорости каноэ.

- Опустите лопасть весла в воду с того борта, в какую сторону хотите повернуть.
- Лопасть должна быть параллельна потоку воды, чтобы минимизировать сопротивление.
- Веретено весла должно касаться борта каноэ.
- С помощью верхней руки осторожно разверните лопасть на небольшой угол относительно потока.
- Усилия могут быть значительными, так что не позволяйте веслу "высадить" Вас из каноэ.

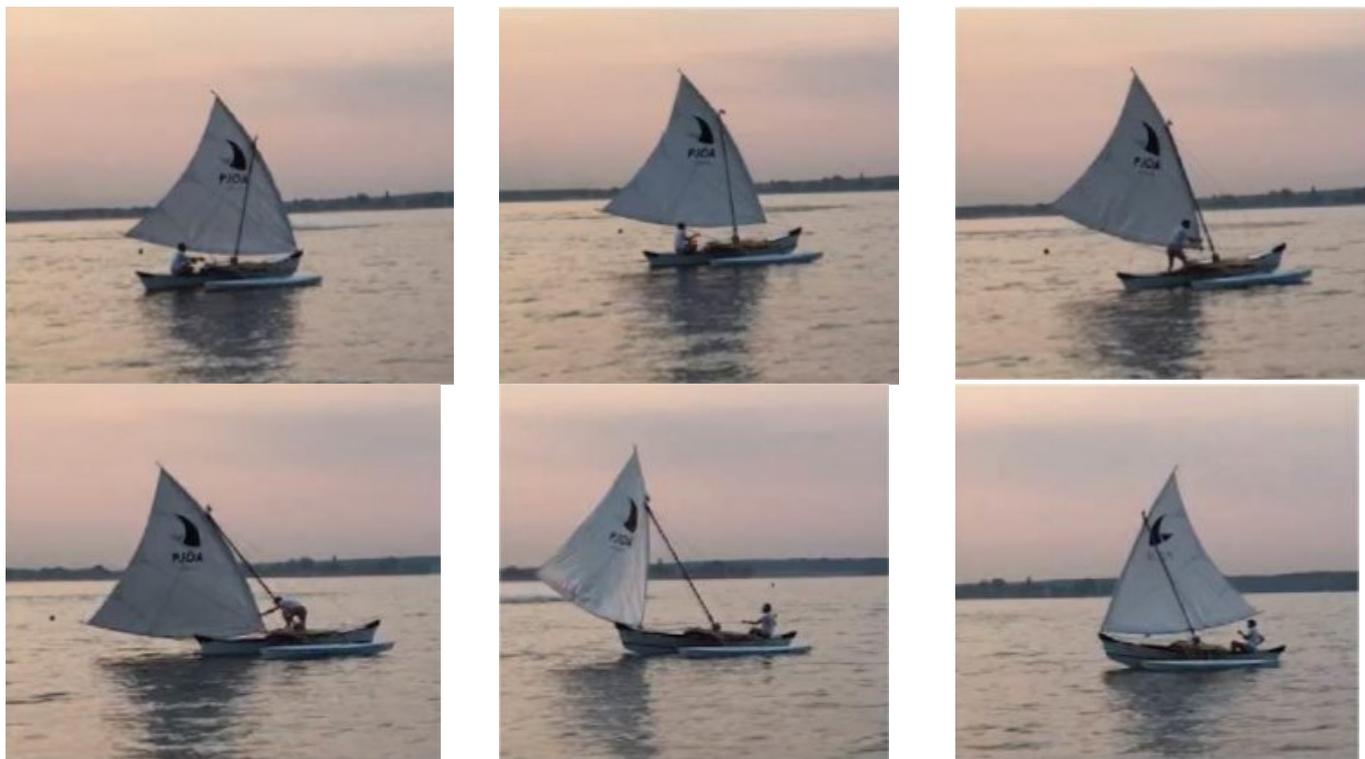
IV. Как повернуть назад

Когда хотите сделать поворот (сменить галс)

Микронезийское аутригерное каноэ НЕ может поворачивать как автомобиль или обычная парусная лодка; вместо этого нос и корма меняются местами, когда меняем направление движения.

- Парус перемещается с одной оконечности вдоль каноэ к другой оконечности, к новому носу, в это время мачта работает как подъемный кран, перемещающий парусное вооружение с одного конца к другому:
 - Позвольте парусу полностью уйти под ветер (в противоположную от аутригера сторону) растранив шкот,
 - Снимите галс со стопора (утки),
 - Сядьте по центру возле степса мачты,
 - Переместите рей вдоль каноэ тягой за галс,
 - Установите пятку рея в гнездо на "новом" носу,
 - Зафиксируйте галс с помощью стопора или утки в нынешнем кормовом кокпите.

Члены экипажа меняют расположение зеркально к предыдущему или просто меняются ролями.



- Проверьте – все ли хорошо :)
- Подтяните парус шкотом, чтобы настроить на новый курс (так же, как и раньше, настраивайте шкот, пока парус не получит правильную форму).

Примечания:

- Маневры должны выполняться медленно, в этом случае Вы сможете наблюдать (используйте глаза :)), как лодка поворачивает,
- Постоянно балансируйте каноэ таким образом, чтобы ни одна оконечность (нос или корма) не погружалась сильнее, в противном случае лодка может повернуть слишком сильно. Кто-то может сесть на платформу рядом с мачтой.
- Шкот должен иметь возможность двигаться свободно, если он стал похож на клубок спагетти в кокпите, то может не дать парусу перемещаться.
- Иногда рей цепляется за один из штагов – растяжек, соединяющих топ мачты с носом или кормой, – впрочем это случается редко. В этом случае прекратите перенос паруса (шунтирование), пока кто-нибудь из экипажа не перейдет на нос и не освободит рей. В это время остальной экипаж должен создать противовес, чтобы нос не погружался.

V. Что может пойти не так, и как с этим бороться

Если приведенных выше приемов недостаточно

Если каноэ постоянно приводится (поворачивает против ветра)

- Обычно это происходит при слишком большом расстоянии между реем и топом мачты, поскольку парус не полностью поднят; набейте фал.
- Мачта слишком наклонена на подветренный борт (на сторону, противоположную аутригеру); необходимо выпрямить ее, укоротив ванту (растяжку, соединяющую топ мачты с аутригером).

Каноэ не идет фордевинд (по ветру)

- Придайте парусу форму морковки, подняв гик к топу мачты с помощью гитова.
- Весь экипаж смещается по возможности назад, чтобы загрузить корму (это превратит каноэ во "флюгер", развернутый по ветру).
- Рулите с помощью весла.

Ветер дует в парус с обратной стороны ("обратный ветер")

- Всеми средствами избегайте "обратного ветра", поскольку парус и мачта могут упасть на платформу и аутригер,
 - Разверните каноэ в позицию, когда ветер дует со стороны аутригера любым способом. Если нет реакции – осмотритесь, а затем
 - С большим усилием примените весло.
- Если все вышесказанное не решило проблему, НЕ СНИМАЙТЕ ГАЛС СО СТОПОРА, но
 - Придавите гик вниз и наружу Вашим весом, или
 - АЛЬТЕРНАТИВНО: быстро поднимите парус к рею с помощью гитовых, зафиксируйте их на стопоре, а затем набейте шкот. Шкот, в этом случае, будет выполнять роль наветренной ванты.
 - Экипаж занимает такое положение, при котором ни мачта, ни гик или рей не упадут на кого-либо.
 - Активно используйте весло, чтобы развернуть лодку.
 - Убедитесь, что каноэ разворачивается в правильное положение – с аутригером на ветре (со стороны, откуда дует ветер).

Подходит шторм или шквал, условия ухудшаются

- Уходите в ближайшее убежище, даже если это просто заросли берегового кустарника.

Попали в шторм или не справляемся с ветром

- Спустите парус и привяжите к каноэ, чтобы не улетел.
- Мачту можно легко опустить и привязать к платформе.
- Экипаж прячется от ветра в кокпиты, чтобы снизить шанс переохлаждения, которое очень опасно и наступает очень быстро. В аварийном снаряжении должно быть шерстяное или флисовое одеяло и дождевик, даже в теплую погоду.
- Управляйте с помощью весла или гребите в сторону ближайшего берега.
- Вызывайте помощь.

VI. Другие темы, которые готовятся к публикации

- a. Сборка, разборка и подготовка к перевозки
- b. Подготовка проа к переходу
- c. Уменьшение парусности (рифление)
- d. Базовые принципы малой навигации – план удовольствия
- e. Тонкая настройка паруса
- f. Базовые принципы Микронезийской навигации