

Повышение комфорта.

Как и в предыдущих статьях будет перечислен весь опыт, полученный в процессе проведения реконструктивных работ, как положительный так и отрицательный.

I. Улучшение спальных мест

1. Спальное место капитана.

С обитанием в капитанском «гробу» все хорошо. За одним единственным минусом: все время сваливается подушка и нормально поспать не удастся даже на стоянке. А вдвигаться до упора, чтобы не падало ничего, не все могут – у нас например один из капитанов длиной 196 см (именно длиной – высотой это когда он стоит, а в данном случае меряем лежа). Соответственно даже в нормальном картерном «гробу» ему тяжело, а уж при наших переделках кокпита из-за которых в ногах капитана появилось дополнительное ограничение по высоте потолка, совсем тоскливо. Забросать это место рюкзаками и парусами (речь про нишу, куда штурман ноги свешивает сидя за штурманским столом) тоже не всегда удастся – рядом борт и у ниши пола совсем мало, зато много наклонной стенки (см. фото 1).



Вообщем надо придумать некую закладушку, которая продлила бы капитанское место до стенки штурманского стола. Конечно мы не первые это придумали, увидел я это вживую впервые на «Поиске», но увидеть одно, а воплотить другое – есть нюансы.

При ночевке в форпике было обнаружено что там очень сильно торчат краснодеревые планки, ограничивающие подвижность подушек. О чем это я? Сейчас все станет ясно – взяли электролобзик и понизили высоту этих планок на 2-3 см.

Фото 1. Упоры для капитанской подушки.

В результате ребра и спины форпичных обитателей приобрели больше комфорта, а закладная для капитанского «гроба» приобрела очень благородные упоры – из обрезков тех самых планок (см. фото 1).



Фото 2, 3. Закладная фанерка и сама капитанская подушка.



Фото 4. Подрезанный двигательный отсек

Тот, который на стенке стола, прикручен болтами насквозь; другой поставлен на уголок, а уголок в свою очередь прикручен к стенке отсека под лежанкой капитана. Сверху на это все кладется фанерка (12мм), а на нее дополнительная подушка (см. фото 2 и 3). Подушку советую сделать чуть больше чем надо – чтобы она вставала враспор, тогда не слетит и не съедет. При кажущейся хлипкости 100 с лишним килограмм сидящего человека выдерживает спокойно. В нашем случае, когда двигатель был утоплен в корму достаточно далеко и как следствие удалось подрезать двигательный отсек, увеличив обитаемое пространство камбуза (см. фото 3 и 4), залезть в «гроб» на ночевку даже плотному человеку нетяжело. А если на борту вдруг возникла перенаселенность, то на капитанское место можно и двоих некрупных положить.

2. Расширение левого спального места в каюткомпании.

Вопрос о подобной операции стоял давно и причин тому не одна, а две: во-первых иногда на борту было многолюдно, а во-вторых левое спальное место уже правого – нормально лежать (на спине) мешают подушки на дверцах бортовых рундуков. Дельтавошь? Вот ее-то иногда и не хватает для комфорта.

Вариантов обсуждалось много. Например:

А. Сделать столу телескопические ножки и убирать его вровень со спальным местом. В идеале можно было бы создать единое лежбище на 3 (а то и 4) человека от борта до борта. Красиво? Безусловно, но есть проблема: для того чтобы убрать стол на нужную глубину двухколенные «ноги» не подходят – не сложатся так низко как надо для вывода столешницы на уровень койки (ноги-«телескопы» самое простое решение). То-есть либо дырявить слани пола, а «ноги» прикреплять к флорам, либо три колена. А три колена это уже вопрос устойчивости стола – зазоров может набежать многовато. Отказались.

Б. Вариант откидного стола, крепящегося к переборке. В этом случае табуретку пришлось бы снести совсем. Стол состоял бы из трех секций. При этом в режиме «стол» он работал бы двумя секциями, а в режиме «койка» - тремя (см. схему 1). Почему отказались не помню, скорее всего потому что увидели простейшее решение (вариант В) и на нем остановились.

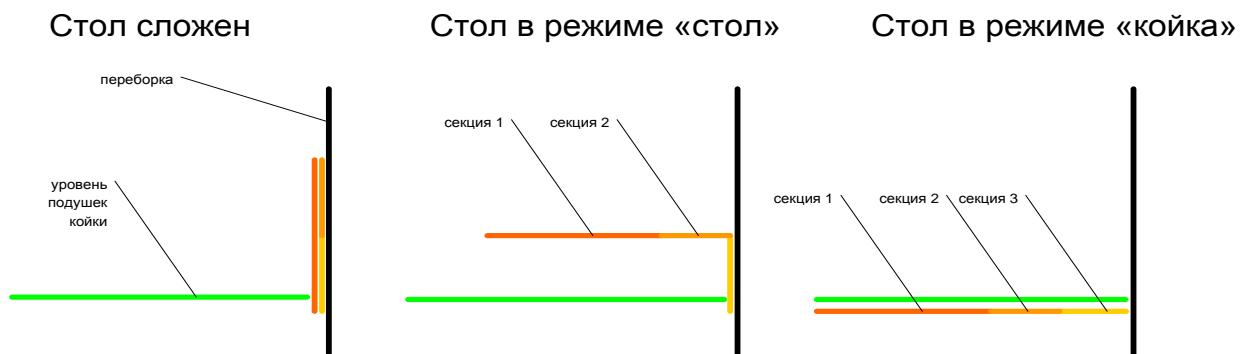


Схема 1. Откидной стол, крепящийся к переборке.

В. Решение по принципу минимального вмешательства (подсмотрено на «Поиске»). Оказывается ширина съемных спинок-подушек, закрепленных на переборке и на полупереборке у камбуза равна расстоянию между ограничительной планкой лежанки левого спального места и ножками стола. Точнее почти равна – разница в 1 см.



В виду того, что новые подушки выше (пышнее) «родных» на 3-4 см, мы были вынуждены модифицировать решение с учетом повышенной комфортности – вместо того чтобы изготовить и прикрепить упоры и на ножки стола и на стенку отсека под левой койкой (по типу капитанской закладной подушки), мы изготовили один упор увеличенного сечения для установки на стол, при этом с другой стороны эти спинки-подушки опираются на ограничительные планки койки (см. фото 5 и 6). При этом в нос укладывается меньшая, а большая укладывается кормовой.

Фото 5. Упор для подушек, укрепленный на ножках стола. Видно поворотное сопло выпускного воздуховода дизельного отопителя.



На «Поиске» для того, чтобы задняя подушка не падала на пол, между сланью пола и подушкой устанавливается дополнительный съемный пиллерсок. Наша практика говорит о том, что это необязательно. В конце концов, если будете падать, изготовите из подручных средств. По длине наш вариант тоже требует установки дополнительного упора (порядка 1-2см толщиной), препятствующего сползанию закладных подушек назад в корму. В случае штатной установки (не на ограничительную планку лежанки а между ней и столом), этот упор не понадобится.

В итоге получилось шикарное одиночное место с которого человек не сваливается и лежит на спине. В случае перенаселенности... не знаю, всетаки наверно тесновато там будет вдвоем.

Фото 6. Левое спальное место с установленными спинками-подушками.

II. Дизельный отопитель.

Безусловно тепло и сухость в лодке, особенно пластиковой, дело серьезное. Однако увидев автономный дизельный отопитель Webasto на «Поиске» и послушав положительные отзывы Абросова, я принял решение по установке далеко не сразу.

Причина заключается в том, что у нас была на камбузе дизельная плита. Два года мы не могли нарадоваться на это чудо враждебной техники – расход смешной, пожаробезопасность высочайшая, открытого огня нет, как и нет проблем с горючим – солярка есть в баке и в канистрах всегда. На третий год плита начала шалить, а на четвертый совсем отказалась работать – то ли датчики у нее поумирали (их там 5 или 6), то ли процессор сошел с ума, но заставить ее работать мы так и не смогли, хотя танцевали с бубнами дня четыре. Как показал опрос людей, использовавших подобные плиты, эта тенденция в наличии у всех таких плит, независимо от производителя (плиту нашей модели, кстати, японцы вообще перестали производить). И симптомы одни и те же – на 3-

4 год плита «сходит с ума». Видимо срабатывает знаменитое «от многие знания многие печали».

Вообщем этот опыт долго тормозил внедрение нужного агрегата. Однако узнав, что на «Поиске» двухкиловатный Webasto без нареканий работает уже 7 лет, я выяснил конкретную модель и в этом году решился. Капитан Абросов установил отопитель в гальюне, при этом выдув теплого воздуха сделал в коридор на уровне около 150-160 см от пола. У нас вследствие разночтений в конструкции пиллерса и более свежей модели этот вариант установки пришлось отменить. Гоняли ее по гальюну долго (в другое место ставить нецелесообразно), но в итоге нашли нишу, которая в обычной ситуации мало того, что неиспользуется – вечно сырая и в конденсате. Это пространство под палубой у борта за дверцей слева от умывальника (см. фото 7 и 8). Там обычно делают «гусей» из подводных и фановых магистралей к унитазу.



Фото 7 и 8. Дизельный отопитель

место установки, разводка выхлопа и выпускного воздуховода.

Повозиться пришлось достаточно сильно, но в итоге все уместилось. Канистру на 5 литров спрятали под умывальник, а горячий воздух с помощью специальных воздухопроводов вывели на уровне ног в форпик и в каюткомпанию (см. фото 5). Туда же, в каюткомпанию, вывели ручку управления отопителем, а с помощью заслонки-тройника создали возможность перераспределения потока теплого воздуха в том или ином направлении.

Основная проблема помимо собственно размещения отопителя и канистры, заключалась в создании магистрали выброса продуктов горения – их надо на безусловной основе выводить за пределы каюты. Нас спасло то, что от дизельной плиты остались гофрированные трубы и «грибок» для прохода рубки. В общем случае об этом придется позаботиться дополнительно. По правилам установки и забор воздуха на горения надо было проводить снаружи, но этого мы делать не стали: по нашему мнению объем и вентилируемость каюты позволяет отбирать и выжигать воздух в таких объемах без какого-либо дискомфорта – это всетаки не кабина тягача дальнобойщика, где соблюдение подобных правил обязательно.

Тем не менее один пункт был выполнен неудачно: нам не удалось разместить «грибок» выхлопа так, чтобы на него не наступили в процессе суеты возле мачты – там практически нет защищенных мест (см. фото 12). По-этому сейчас я усиленно изучаю вопрос о возможности изготовления ногоустойчивого «грибка» из толстой листовой нержавеющей стали типа полусферы с дырками. В стандартную поставку этот грибок (официально называется «проход борта») не входит; он есть в каталогах типа маритима, но стоимость просто беспрельдная – более 100 евро.

Информация организационно-технического плана:

1. Необходимо обеспечить проводку от аккумулятора проводами большого сечения, так как на поджиге потребляются очень приличные (порядка 15) амперы; на фото 7 частично виден отдельный автомат именно на отопитель. В нашем случае провода в 4 квмм было недостаточно – просадка напряжения на бметровом проводе не позволяла мозгам отопителя принять условия старта приемлимыми напряжением падало почти на 1.5

В. В итоге поставили 8 или даже 10 квмм – просадка понизилась до 0.3 В. Аккумуляторы на штатном месте – под головой капитана.

2. В Москве есть официальное представительство и сервисцентр Webasto, в нем можно купить всякого рода поворотные углы воздухопроводов, гибкие гофры (как на впуск, так и на выхлоп), выпускные сопла и тройники. Относительно тройника отдельное замечание – почему-то на требуемый диаметр (60мм) их не выпускают. Есть только на 55мм. Мы решили проблему перехода путем отрезания небольших ободков от штуцеров выпускных сопел с последующим надеванием этих ободков на «ноги» тройника. Телефоны 777-02-47, 777-02-48, координаты представительства на сайте www.webasto.ru

3. Покупать самую железяку советую в компании «Автоматика» (www.nrf.ru). Есть много положительных моментов, и в том числе тот, что там работает очень грамотный инженер-установщик Дмитрий Леонов (телефон +7(926)8269269) – его консультации как по характеристикам, так и по комплектующим, а также личный приезд на лодку нам очень помогли в процессе установки. Работает ли он там сейчас не знаю, но это не реклама – я делюсь полезной информацией.

III. Установка и эксплуатация прокачного унитаза.

Является ли галыонная тема любимой для обсуждения на флоте доподлинно неизвестно, однако в ней замечены такие гранды пера как Виктор Конецкий. А это значит что ваш покорный слуга не первооткрыватель.

Установка прокачного унитаза на деле проще чем кажется: основная проблема видится в том, как создавать точки крепления болтов в корпусе – на пьедестале. Рукой туда не подлезть. На самом деле в пьедестал вформована нержавеющая пластина именно для этих целей – размечаете, сверлите, нарезаете резьбу и все в порядке.

При прокладке фановых и заливных магистралей неукоснительно следуйте инструкции – обязательно сделайте «гусей» (перегибы) шлангов, они должны быть выше ватерлинии. Мы их загнали под самую палубу. Иначе будет самопроизвольное заполнение унитаза и как следствие возможны внеплановые учения по осушению каюты.

Фирм производителей много, тут рекомендаций брать кого-то конкретного дать не могу. Мы используем изделие фирмы Jabsko. Серьезных нареканий нет, кроме одного момента – см. ниже:

ВАЖНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ. Касается унитазов с ручной помпой. В инструкции строго написано, что должны быть отсечные вентили не только на фановой магистрали, но и на заливной. Обычно же в виду того, что рядом умывальник, отсечным заливной магистрали объявляется вентиль на заливном кингстоне - русский человек изобретателен особенно в плане упрощения конструкции. А для отсечки залива в унитаз используется клапан помпы в положении «осушение». Делать этого категорически нельзя. Причина в том, что в положении «осушения» пластиковые детали помпы находятся в напряженном состоянии. Я не могу сказать твердо, что фирма так рассчитала специально, скорее всего проблема именно в несоблюдении инструкции, однако раз в два года помпа выходит из строя – усталость от постоянного «натяга» пластика приводит к появлению зазоров в системе клапанов и как следствие закачки воды не происходит.



Фото 9. Виден дополнительный отсечной вентиль залива; вентиль фановой магистрали находится под ручкой.

Попытка «протянуть» винты крышки и таким образом убрать зазоры, приводит к тому, что лопается пластик корпуса помпы и помпа начинает течь. По-этому не пожалейте денег и установите дополнительный отсечной вентиль на подводящую магистраль рядом с помпой, а флажок клапана оставляйте всегда в состоянии «залив». В этом случае помпа прослужит дольше (см. фото 9).

Вопрос об установке электрического варианта в стадии изучения: стыковочные кромки, плоскости и фланцы стандартизованы и весь унитаз менять нет необходимости. Однако выход из строя «электрокофемолки» или исчезновение заряда в аккумуляторах приведет к остановке всего процесса использования в отличие от ручного варианта и это соображение пока останавливает электрофикацию.

IV. Благоустройство форпика.



Фото 10. Подпалубные полочки форпика.

Изначально есть пустое место под палубой по бортам форпика. С подачи Дмитрия Ляпидовского сделали там простенькие полочки. В итоге появилось много дополнительного места, которое не привело к уменьшению комфорта, а даже наоборот. Это подтверждает практика походов 5 последних лет (см. фото 10).

V. Вентиляция



Фото 11. Грибок для вентиляции форпика.

Установили два дополнительных грибка – см. фото 11 и 12. Конденсат уменьшился, но этого мало – все равно есть. Куплен солнечный вентилятор, однако возникли определенные проблемы с установкой – нет пригодного места. Можно было бы поставить прямо на курышу рубки, но по правилам в случае штормовой погоды все вентиляционные грибки должны задриваться. А у этого вентилятора сверху батарея, а под ней сразу мотор вентилятора - если ее раздавить то в крыше образуется сквозная дыра.



Фото 12. Вентиляционный грибок над камбузом; возле левого вентиляционного короба виден грибок выхлопа отопителя.

Зачем нужен солнечный вентилятор? Затем, что его пропускная способность позволяет прокачивать весь объем каюты в течение суток многократно, а это способствует не просто уменьшению влажности – каюта становится сухой вместе со всем там развешанным (нипромы и т.д.) без вашего участия – практика такова, что за неделю между выходными все вытягивает однозначно. По-этому сейчас в добавок к основному брандеру делаем стояночный, куда и будет вставлен сонечный вентилятор. Решение подсмотрено на Рикошетах Ситникова.