

Чтобы лодка не разбилась о быт

Артем Лисочкин

Продолжаем разговор о бытовой технике на борту и, в частности, о камбузных плитах, начатый в предыдущих номерах. К рассмотрению этой важной темы мы приступили с вариантов, близких к «сухопутным» — с плит газовых и электрических. И если первые (единственное отличие которых от береговых заключается в том, что работают они не на сжатом метане, а на сжиженной смеси пропана и бутана) вполне органичны на лодке практически любых размеров, то электрические плиты могут быть рекомендованы в основном для больших судов класса моторных яхт, обреченных большую часть времени стоять у причала марины, оборудованного береговым электропитанием высокого напряжения.



Но, как уже упоминалось, газом и электричеством источники энергии для камбузных «печек» далеко не исчерпываются, и никак нельзя обойти вниманием такие распространенные разновидности плит, как работающие на спирту, а также на солярке или керосине.

Спирт? Спирт!

Спиртовые плиты — вот это по-нашему! И даже без учета того пиетета, с которым относятся к данному виду горючего в нашем отечестве. По удобству пользования, простоте конструкции, возможности быстро отрегулировать температуру спиртовые плиты ничем не уступают газовым, в то же время значительно превосходят их в плане пожарной безопасности, а также несколько лучше работают в холодную погоду.

Но есть и минусы. Мощность «спиртовки» несколько меньше, чем газовой плиты, так что на готовку понадобится больше времени, да и заправлять ее придется чаще. Кроме того, кому-то может прийти не по вкусу специфический запах, заметный не только при горении плиты, но и когда она потушена, так что необходима хорошая вентиляция.

Устроены такие плиты донельзя

просто. Под конфорку устанавливается съемный картридж, напоминающий плоскую консервную банку. Банка заполнена ворсистым материалом, как бензиновая зажигалка, сверху имеется прикрытое сеткой отверстие. Благодаря наполнителю спирт не вытекает из картриджа, даже если его перевернуть вверх дном. Отверстие служит как для заправки, так и в качестве конфорки — через него испаряются образующие огонь спиртовые пары; сила пламени регулируется заслонкой, уменьшающей или увеличивающей сечение отверстия (заслонка, как правило, приводится обычной поворотной рукояткой). Кстати, если топливо заканчивается (что видно по уменьшению силы пламени), но есть запасной картридж, «перезарядить» плиту можно буквально в считанные секунды, не дожидаясь, пока она остынет.

Казалось бы, идеальный вариант для «похода выходного дня», но и здесь есть свои трудности и тонкости, связанные в первую очередь с самим топливом. Военным и штатским интендантам, имеющим неограниченный доступ к запасам «шила», проблема может показаться надуманной, но факт есть факт: хороший спирт приобрести трудно, а то, что удастся раздобыть, не лишено тех или иных недостатков.

«Фирменный» спирт в пластиковых бутылках, рекомендованный производителями импортной техники (которые предпочитают использовать нейтральное слово «жидкость»), можно найти только в специализированных «морских» магазинах, да и то не во всех, не говоря уже о том, что во многих городах и весях такие торговые точки попросту отсутствуют. В общем, приходится выкручиваться любыми доступными способами. Раньше хоть





как-то выручали аптеки, пока медицинский спирт не стали продавать по рецепту. Кстати, об аптеках: если вам удалось приобрести так называемый салициловый спирт, используйте его только по инструкции — для наружного применения, и плиту им не заправляйте, иначе на лодке будет вонять, как в приемном покое районной больницы.

Да и вообще на сопутствующих запахах — одном из главных недостатков спиртовых плит — следует остановиться особо. Есть мнение, что упомянутая уже фирменная «жидкость» относится к категории денатуратов, т.е. представляет собой обычный этиловый спирт со специальными добавками, делающими его непригодным для питья (да-да, подобная мера

борьбы с алкоголизмом применяется не только в России!). Отсюда, похоже, и запах. Не знаем, как там за границей, но в отечественный денатурат ко всему прочему добавляют и ядовитый метиловый спирт, которому на камбузе не место — даже в виде паров.

На зарубежных интернет-форумах мы не раз встречали обсуждения проблемы топлива для спиртовых плит, и совет «практиков» использовать вместо рекомендованной производителем жидкости чистый этиловый спирт, чтобы уменьшить неприятные запахи («там», видать, с этим попроще!) встречается слишком часто, чтобы не принять его во внимание. Другое дело, где этот этанол взять... В итоге многие поступают по принципу «льем все, что горит» — приходилось слышать о том, что спиртовые плиты заправляли далеко не дешевой «жидкостью» для бензиновых зажигалок «Zippo»!

Надо сказать, что спиртовые плиты могут работать не только на спирту. В частности, помимо картриджа-«консервной банки» на некоторые модели плит фирмы «Cam» можно установить чашечку, заполненную специальным горючим гелем и имеющую тот же посадочный диаметр. Стоит оторвать защитный язычок на крышечке из фольги, открывая доступ к гелю, и горелка готова к действию. «По-походному» хранятся герметично упакованные стаканчики в цилиндри-

Вместолищем для горячего и одновременно горелкой у спиртовой плиты служит сменный картридж, набитый ворсовым материалом, как бензиновая зажигалка. Сила пламени регулируется простейшей заслонкой, увеличивающей или уменьшающей сечение конфорки.



ческих тубах, что практически исключает их повреждение и вероятность возгорания. Принцип регулировки силы пламени тот же — за счет изменения сечения «конфорки» при помощи простейшей заслонки.

Язычок на крышке из фольги позволяет открыть чашечку и полностью, и наполовину — чтобы обеспечить экономичный режим, а сами емкости выпускаются как стандартного (80 г), так и увеличенного (160 г) размера. Первая в полностью открытом состоянии горит 30–40 мин, в «экономичном» — примерно один час; у второй, соответственно, оба показателя вдвое больше.

Непроливающийся (или почти непроливающийся) гель, конечно, безопаснее жидкого спирта при хранении и при использовании, а главный минус у него тот же — неприятный запах (хотя он, по крайней мере, отсутствует, пока картридж запечатан). Есть у спиртовой «печки» и еще один минус — разжечь ее несколько сложнее, чем газовую (скорее всего, понадобятся специальные «каминные» спички, особенно если розжиг осуществляется с уже установленной на конфорку посудой).

Однако это не мешает рекомендовать спиртовые плиты в качестве одного из лучших вариантов, особенно для небольшой лодки.

Солярка и «парафин»

Самые сложные и по этой причине наиболее дорогостоящие устройства работают на дизельном топливе или керосине (не путать с примусами-«керосинками», о которых мы тоже успели упомянуть!).

Кстати, тут необходимо разъяснить один терминологический казус. За рубежом такие плиты принято именовать «парафиновыми» — но это вовсе не значит, что в качестве топлива используется распространенное вещество, из которого делают осветительные свечи. Термином «paraffin oil» за рубежом принято обозначать как нефть парафинового основания, так и обыкновенный керосин, отсюда и некоторая путаница в названиях.

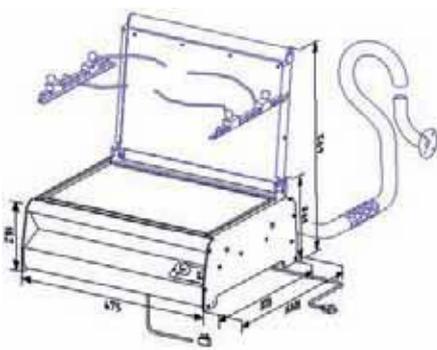
Топливная аппаратура подобных агрегатов (иначе и не скажешь!), управляемая электроникой, порой не уступает по своей «навороченности» впрысковым системам двигателей вну-



тренного сгорания, а выхлопные газы отводятся по специальному патрубку за борт — что, несомненно, большой плюс. Еще одно преимущество плит, работающих на солярке — это возможность использования основного моторного топлива (естественно, в том случае, если основной двигатель или двигатели — дизельные).

Горелка нагревает конфорку в виде чугунового или керамического «блина» наподобие того, что применяется в электрических плитах (керамика, по некоторым отзывам, не особо стойка к резким перепадам температуры — поговаривают, что сбежавшее из кастрюли на раскаленную конфорку молоко может стать причиной трещины).

Основной недостаток «парафиновых» плит определяется как раз достаточно высокой сложностью их конструкции. Как говорится, «чего нет — то и не ломается», а тут как раз есть чему ломаться (в частности, может «заглючить» электронный термостат), хотя продукция известных фирм



Выхлопные газы дизельной или керосиновой плиты отводятся за борт по специальному патрубку



Наряду с перезаправляемыми контейнерами на некоторых спиртовых плитах можно использовать одноразовые картриджи, заполненные специальным горючим гелем. Защитную мембрану гелевого картриджа можно открыть как полностью, так и частично — чтобы обеспечить экономичный режим

вроде «Wallas» отличается достаточно высокой надежностью. Ремонт в случае проблем может оказаться недешевым. Плюс ко всему такая плита может закапризничать и просто по причине качества топлива, особенно зимой. Еще один небольшой минус — в момент запуска и прогрева, несмотря на отдельную выхлопную трубу, выведенную наружу, плита может издавать неприятный запах, вызванный неполным сгоранием топлива.

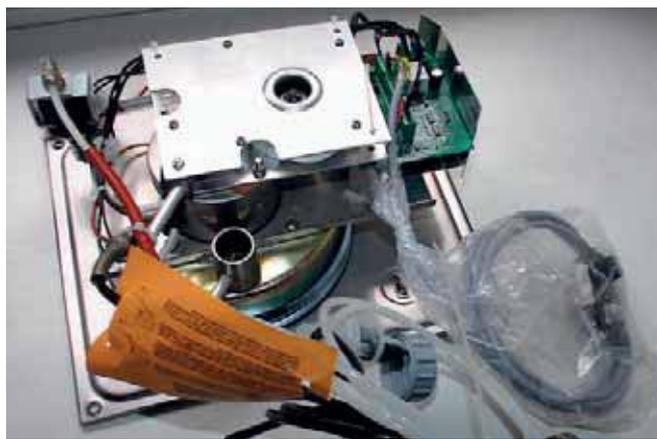
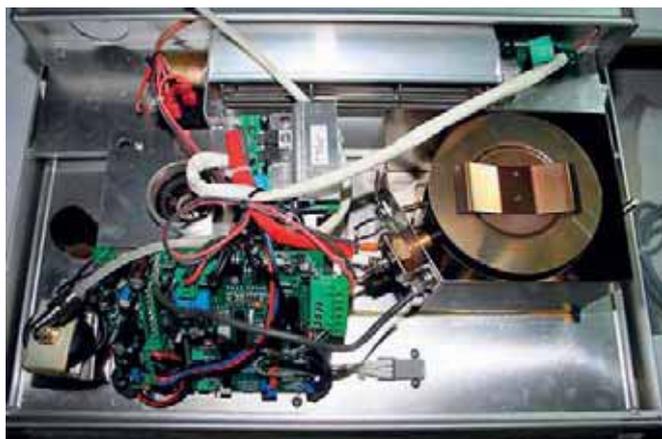
Тепло домашнего очага

Важный судостроительный принцип заключается в том, что один и тот же элемент оборудования или обстройки должен нести двойную, а то и тройную функцию. Камбузная плита производит тепло, поэтому велик соблазн использовать ее еще и в качестве отопителя. Однако хороша эта идея лишь в теории.

Открытым пламенем газовых или спиртовых горелок вы согреетесь едва ли — не говоря уже о том, что процесс



Держатели, фиксирующие посуду — обязательные аксессуары камбузной плиты



Дизельная или керосиновая плита — довольно сложное устройство с электронным управлением, отсюда и цена

горения сопряжен с выжиганием кислорода и образованием углекислого и угарного газов. У одного нашего знакомого был печальный опыт применения в качестве «печки» газовой духовки, которую он оставил на лодке включенной на всю ночь. Стоит ли говорить, что поутру он проснулся с жесточайшей головной болью, да и вообще был очень рад, что проснулся вообще.

Если для производства тепла используется процесс горения, продукты горения (выхлопные газы) должны эффективно выводиться наружу — и не просто наружу, а туда, где их с гарантией не уловит вентиляционная система судна. В случае с камбузными плитами это условие выполняется только применительно к дизельным и газовым вариантам, снабженным наружной выхлопной трубой.

Впрочем, от самой по себе нагретой конфорки из чугуна или керамики толку будет немного, но существует достаточно простое приспособление, позволяющее значительно увеличить ее «отопительную» эффективность. Речь идет о крышке-термовентиляторе («hit

blower lid»), которой опционно оборудуется большинство таких плит. Вентилятор, установленный в крышке, которой накрывается конфорка, успешно разгоняет тепло по всему объему помещения, а с поднятой или снятой крышкой конфорка по-прежнему служит для подогревания кастрюль, чайников и сковородок.

Правда, если вы эксплуатируете лодку в холодных широтах или имеете привычку затягивать окончание навигации до «белых мух», это лишь полумера. «Парафиновая» плита плюс термовентилятор способны, конечно, несколько повысить температуру во внутренних помещениях, но «по уму» все же стоит оборудовать лодку автономной специализированной топливной «печкой». Ее эффективность в качестве отопителя и дефростера, предохраняющего стекла рубки от запотевания и обмерзания, значительно выше — прежде всего, за счет возможности расположить оптимальным образом патрубки и дефлекторы, подающие теплый воздух в необходимые места.



На воде как на воде

Плита, установленная на городской кухне, прочно стоит на своих четырех ногах. Путешествующие в кемперах и водители-дальнобойщики для приготовления пищи обычно останавливаются на специальных стоянках, обретая надежную почву под колесами. Вода же — субстанция зыбкая, а пристать к берегу, чтобы вскипятить чайку, удается не всегда. Так что, если вы сторонник длительных переходов вдаль от берега, при выборе камбузной плиты постарайтесь оценить, насколько удобно ею будет пользоваться в качку.



Шарнирный подвес обычно обеспечивает качание плиты только в одной плоскости (по крену, т.е. вдоль ДП)





Имеющиеся на рынке 12-вольтовые микроволновки можно пересчитать по пальцам одной руки, однако при наличии инвертора соответствующей мощности пригодны и 220-вольтовые печи — работают они в среднем от одной до трех минут.

Наиболее неприятна для кока качка бортовая, имеющая большую по сравнению с килевой амплитуду. А те же парусные яхты могут часами двигаться с глубоким креном (в то время как экипаж ждет обещанной кормежки!). В общем, для того, чтобы положение плиты при наклонах судна более-менее соответствовало горизонту, обычно хватает шарнира с одной степенью свободы — для качания вдоль ДП. Кардановы подвесы с двумя степенями свободы, рассчитанные как на бортовую, так и на килевую качку, встречаются несколько реже. Шарнирные соединения должны быть достаточно свободными, но при этом и несколько задемпфированными: чтобы плита, как говорится, «качалась, да не раскачивалась» — для этих целей на шарнирных соединениях нередко предусматриваются затягивающиеся рукоятки-фрикционеры. Кроме того, они позволяют жестко зафиксировать плиту, когда необходимость в шарнире отпадает — например, в штиль или на стоянке.

Впрочем, качка качке рознь. Шарнирный подвес хорош в основном на пологой длинной волне или при постоянном крене — на короткой ветровой «толчее» большинства мелководных внутренних акваторий от него будет мало толку, так что для кулинарных целей проще присмотреть спокойную стоянку. От прыжков и толчков, которые испытывает быстро движущееся глиссирующее судно в неспокойную погоду, карданов подвес тоже мало спасает.

А вот преимущество держателей для посуды, способных надежно зафиксировать на плите чайник, кастрюлю или сковороду, абсолютно неоспоримо — в небольшую качку помогут они даже при отсутствии шарнира. Еще одно важное дополнение,

свойственное исключительно камбузным плитам — релинг по периметру варочной поверхности, который в случае чего не позволит свалиться на пол даже не закрепленной держателями посуде. Впрочем, на специализированных камбузных плитках эти полезные приспособления обычно входят в стандартную комплектацию.



Микроволны на волне

И, наконец, пара слов о приспособлении, которое сейчас найдется практически в любой городской квартире — а именно, микроволновке. Истинные кулинары относятся к подобным печкам скептически: повышение температуры продукта осуществляется исключительно за счет взаимного трения молекул воды, вызванного высокочастотным излучением, так что более сложные процессы приготовления разносолов тут не задействовать — по сути, еда просто варится в содержащейся в ней влаге. Однако для лентяев, которым нужно быстро разморозить или разогреть какой-либо продукт — самое то.

Удобство микроволновки на лодке трудно переоценить, и остается лишь удивляться тому, что производители таких устройств относятся к «лодочному» рынку довольно пренебрежительно.

Как и в случае с любым потребителем электроэнергии, возникает проблема питания. Подавляющее большинство имеющихся в продаже микроволновых печей рассчитаны на работу от сети переменного тока напряжением 127/220 В, в то время как напряжение судовых сетей обычно составляет 12 или 24 В постоянного тока. Мы выяснили, что для перечисления выпускающихся в мире 12-вольтовых моделей микроволновок хватит пальцев одной руки. Наиболее известный вариант — «Samsung MM20», рассчитанная как на 12, так и на 24 В. «Рабочая» мощность ее относительно невелика — 450 или 500 Вт в зависимости от напряжения, но не будем забывать, что реально потребляемая мощность существенно выше — 750 и 950 Вт соответственно. Потребляемый ток в 12-вольтовом исполнении составляет ни много ни мало 65 А, в 24-вольтовом — 40 А (а «стартовые» показатели еще выше). Все это накладывает повышенные требования к проводке (прежде всего сечению проводов), а также к характеристикам предохранителей.

Тем не менее возможность использования на судне 220-вольтовых печек тоже не стоит списывать со счетов. Запитывать через инвертор (о которых мы достаточно подробно рассказывали в позапрошлом номере) обычную электрическую плиту, по большому счету, нерационально, но не будем забывать, что среднее время работы микроволновки составляет обычно от одной до трех минут, и за это время она вряд ли успеет нанести серьезный урон запасам судового электричества.

Спиртовые, дизельные и керосиновые плиты предоставлены компанией «Фордевинд-Регата», Санкт-Петербург