

LUFT, INSEKTY I GRAWITACJA

Stefan Ekner

Kiedy z kroplami deszczu lub pierwszymi komarami zatrzasujemy sztorcklapę zejściówki, zaraz ogarnia nas uczucie uwięzienia w grobowcu. Sięgamy więc po piwo, ale przepadł gdzieś otwieracz... A przecież tak łatwo tej inwazji złych mocy zaradzić.

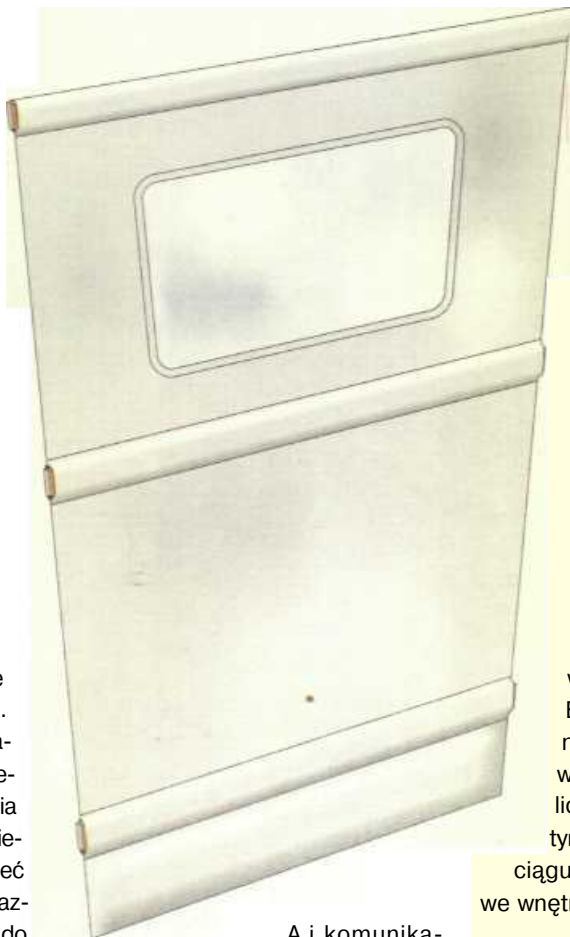
Newtonowi wbrew

Siedzę sobie spokojnie na Sportinie o wdzięcznej nazwie *GANDALF*. Niby wszystko w porządku - tu jaskółeczka, tam szufladka, stoliczek, kambuzik, wygodne materace, na suficie wykładzinka, ów-dzie finka, latarka, taca... Jakby ktoś grawitację „wyłączył”. Spoglądam jeszcze raz w górę. Korkociąg i otwieracz do kapsli też tam jest... Ze ścian kabiny i z jej dachu niby z nieboskłonu gwiazdy, spoglądają na mnie różne niezbędne rzeczy. Wszystkie mają wspólną cechę - wiadomo, gdzie się je kładło, ale jakoś tam ich nigdy nie ma, gdy są akurat potrzebne. A tu wszystko, no może nie pod ręką, ale w zasięgu wzroku.

Otóż każda z tych nadszadzianych rzeczy miała przyklejonego rzepa, który doskonale czepia się wykładziny - wystarczyło więc siedząc na przykład w kokpicie, zajrzeć do kabiny i zdjąć potrzebną „gwiazdkę”. Po użyciu, już bez zagląдания do kabiny, wieszano ją ponownie na wykładzinie, pokonując w ten sposób ukrytą w nich niewolniczą uległość wobec prawa grawitacji.

Kurtyna w górę

Zejściówki na naszych jachtach z reguły zamykane są sztorcklapą, wykonaną ze sklejk lub szkła organicznego. Pływając w czasie deszczu zamykamyabinę, w której szybko robi się duszno i parno.



A i komunikacja kokpit-kabina jest znacznie utrudniona.

Problem ten może rozwiązać „markiza” uszyta z tkaniny, z której

wykonywane są namiotowe podłogi. W skrojonej na wymiar kurtynie wszyte są trzy kieszenie na listwy, których długość odpowiada wymiarom trapezu zejściówki - na szczycie, na środku i u dołu otworu.

Zaszyte w kieszeniach listwy klinują się w odpowiednich miejscach i pozwalają odsłaniać górną lub dolną część zejściówki. Nieco większa długość górnego segmentu pozwala po odsunięciu suwklapy uwolnić górną listwę i odsłonić górną część otworu. Nad dolną listwą można doszyć dodatkową kieszeń, którą wypełniamy niewielką ilością ołowianego śrutu (na przykład). Taka kurtyna będzie w miarę szczelnie zamykała zejściówkę, pozwalając jednocześnie bez trudu odsłonić ją jedną ręką i podać zmarzniętemu sternikowi choćby gorącą herbatę. By zamknąć ją dokładniej, należy włożyć dolną listwę w szynę suwklapy. Większa liczba listew wszytych w kurtynie, ułatwia dobranie „przeciągu” do warunków panujących we wnętrzu kadłuba.

Krwiopijcom: Nie!

Moskitiera - jeśli jej nie weźmiemy, to duże jest prawdopodobieństwo

stwo, iż staniemy na nocleg właśnie tam, gdzie odbywa się „krajowy festiwal komarów”. Wycięta ze sklejki rama obita gęstą siatką często przeszkadza w ciasnych wnętrzach na-



szych jachtów, przecież trzeba jeszcze wozić sztorcklapę „właściwą”.

I znowu potrzebne są dwie listwy - jedna ma szerokość dołu sztorckłapy, druga góry. Gęsta siatka z zamocowanymi do niej listwami, na bocznych krawędziach obszyta jest liną o średnicy tak dobranej, by klinowała się w szynach sztorckłapy. Wkładamy listwy, upychamy liny w szpary szyn, zamykamy suwklapę, wyłapujemy te komary, które oglądały całą operację od środka i...

Na zrębnicę forklapy można założyć siatkę, której krawędzie są ob-



szyte liną. Jej obwód powinien odpowiadać obwodowi zrębnicy. Lina powinna wchodzić ciasno na zrębnicę, tak by ewentualne nocne podmuchy wiatru nie pozbawiły nas tego jakże ważnego elementu, podnoszącego komfort spania. Proste do zrobienia, łatwe w montażu, w dzień mieści się w jaskółce...

Rys. Marek Strauchold

WARSZTAT KUKA

Kambuz na szynach wysuwany z hundkoi - spotyka się i takie rozwiązania. Po użyciu całej modułu kuchenny, zawieszony na kardanie, chowa się i jest porządek.

Od właściwego zaprojektowania na jachcie kącika kambuzowego zależy nawet smak potraw, bo niezestresowany niewygodami kuk może się całkowicie poświęcić swej sztuce. Tymczasem już sam zwrot „kącik kambuzowy” sugeruje sposób podejścia do problemu, który często traktowany jest przez projektantów i szkutników po macoszemu.

Konstruktorskie łamigłówki

Budowniczo jachtów mają zresztą trudne zadanie - związane z problemem miejsca i funkcji. Po pierwsze: w kadłubach jachtów o kubaturze furgonetki upycha się najpierw cztery czy pięć stałych koi, duży, biesiadny stół, kabinę sanitarną i rzeczony kambuz. Po drugie: specyfika żeglarstwa polskiego wymusza na producentach, a ci na konstruktorach lansowanie jachtów o małej autonomii pływania. Na śródlądziu zawsze gdzieś uda się dobić. Jeśli nie chce się gotować, można zjeść w „zakładzie żywienia zbiorowego”. Po trzeciej: znakomita większość projektów jest dziełem mężczyzn, a tym nieco brakuje poczucia wagi spraw kuchennych.

Z drugiej strony widać pewną niekonsekwencję: jachty wyposażane są jak do wielkich rejsów oceanicznych, instaluje się na nich logi, wiatromierze, echosondy. Większość armatorów marzy o „rejsie na Pago Pago”... Ale na nic najlepsze nawet przyrządy nawigacyjne, gdy załoga jest rozdrażniona i apatyczna - bo głodna. Kambuz, a właściwie to, co w nim uwarzą, ma ogromny wpływ na atmosferę na pokładzie.

Bezpieczny, wygodny i elegancki

Dobrze zaprojektowany kambuz powinien być bezpieczny, funkcjonalny i elegancki. Warsztat kuka powinien: minimalizować prawdopodobieństwo poparzenia się gotowaną potrawą, dać możliwość stabilnego oparcia się, zapewnić łatwy dostęp do produktów, być dobrze wentylowany i oświetlony. Do tego jeszcze łatwy do utrzymania w czystości. No i nie powinien szpecić wnętrza jachtu.

Znalazłoby się pewnie jeszcze parę cech, które kambuz powinien mieć lub ich nie mieć. Ile osób, tyle zdań...

Pokaż swój kambuz!

Kilkanaście lat temu spotkałem znajomego, który żeglował na Foce wyposażonej w... dwa kambuzy z kompletem naczyń oraz m. in. srebrną zastawą dla 12 osób z łyżeczkami do tortu włącznie. Jeden kambuz był w kabinie. Drugi w kokpicie - w postaci dwupalnikowej kuchenki zainstalowanej w płytce bakiście zamykanej klapą. Wysokość hundki zmalała, ale nie zmieniło to znacząco standardu tej koi. W praktyce kambuz w środku wykorzystywany był bardzo rzadko. W zewnętrznym, po rozstawieniu „namiotki”, nie było problemu z deszczem, nie brakowało świeżego powietrza, miejsca też nie brakowało. Klarowanie po gotowaniu także znacznie łatwiejsze - zamknąć klapę, spuścić kokpit i „po herbacie”.

Jak to zrobić? Trzeba poświęcić trzy dni podczas zimowego remontu, no może tydzień. Wycinamy otwór w ławce kokpitu, obrabiamy krawędzie, robimy z wyciętego fragmentu klapę, dorabiamy dno bakisty, robimy odpływy. Teraz wystarczy wstawić kuchenkę i wyprowadzić przewód do dobrze wentylowanej bakisty z butlami gazowymi. Jeśli wyposażymy jeszcze naszą łódkę w składany stolik kokpitowy, to nagle się okaże, że mamy całkiem luksusowy jacht. Ten sam znajomy budując swoją następną jednostkę - jedną z pierwszych Sasanek 620 - usytuował kambuz pod ławką kokpitu, tu gdzie zwykle jest hundkoja. Na burcie kadłuba i na ścianie kokpitu zainstalował małe, otwierane bulaje, zapewniające łatwe i skuteczne wietrzenie kambuzów.

Zapraszamy do prezentowania ciekawych, znanych Wam rozwiązań (mile widziany dobry materiał fotograficzny). Będziemy je publikowali na łamach. Czekamy także na przepisy kulinarne.