

Arma Ayarının Teknedeki Etkileri

Yelkenli bir teknede direği tutan ve zamanımızda genellikle paslanmaz çelik 1 x 19 halattan yapılan sabit arma direği taşımaktan başka görevler de üstlenir. Arma ayarınının doğru yapılması bu nedenle büyük önem taşır.

Orsa performansı

Orsa seyirde rüzgarı sancak ve iskeleden aldığımızda teknenin aynı hızları yakalayamıyorsa, neden bazen teknenin iskele ve sancak yönünde aşırı yüklenmesinden olabilir ama asıl neden genellikle n hızımızın düşük olduğu kontrada direğimizin rüzgar altına doğru yatık olmasıdır. Sancak kontra giderken tekne hızınız iskele kontradaki hızınıza ulaşmıyorsa direğiniz iskele tarafına doğru yatık olabilir. Direk tekneye göre iskele sancağa göre tam dik olmalıdır. Tekne suda iken direği suya göre değil tekneye göre dik durumda ayarlamak gerekir. Tekne içinde yüklerin yerini değiştirdiğinizde tekne de değiştirme yönüne göre bir tarafa doğru yatar. En iyi verimi istiyorsanız, yükleme eşit yapılmalıdır ve direk tekneye dik olmalıdır. Doğru yüklenmiş bir teknede tekne su yüzeyine paralel olur bu nedenle direk de her iki yüzeye de diktir. Yükler yer değiştirebildiğine göre en doğrusu direği tekneye göre dik açı ile tutmaktır. İskele ve sancak çarmıh liftinleri ile üst çarmıhlar ayarlanarak direk tepesi tekne orta hattına getirilir ve iç çarmıhlar ile direğin düzlüğü sağlanır.

Orsa seyirinde tekne iyi dümen dinlemelidir. Rüzgar altı veya rüzgar üstüne doğru dümen kırılması gerekmemelidir. Az miktarda rüzgar altına doğru dümen tutulması teknenin aşırı rüzgarda rüzgar üstüne dönmesi ile sonuçlanacağından genelde arzulanan bir durumdur. Teknede aşırı rüzgar altına veya üstüne dönme eğilimi varsa direk baş veya kıça doğru fazla yatıktır. Tekne rüzgar altına dönüyorsa direk aşırı öne yatık, rüzgar üstüne dönüyorsa aşırı kıça yatıktır. Baş ıstralya ve kıç ıstralya liftinlerinden direğin başa veya kıça doğru yatıklığı ayarlanabilir. Genelde direkler kıça doğru eğimli ayarlanırlar, direk tepesinden sallanacak bir çekülün bumba hizasında 10 metre bir tekne için yaklaşık 25-30 cm direktan kıça doğru uzakta kalması gerekir. Yine de asıl belirleyici olan teknenin orsadak dümen dinleme durumudur. Ayarlar dümenin çekmesine göre gözden geçirilmelidir. Bazı teknelerde baş ıstralyada liftin yoktur. Bu durumda doğru bir ayar yapmak pek mümkün değildir. Liftin genellikle genova sarma sisteminin içinde kalmışsa, sarma sistemi baştaki bağlantısından sökülerek yukarı kaydırılabilir ve liftine ulaşılabilir.

Özellikle orsa da ve sert havada yelkenlerimizin torunun az olmasını isteriz. Özellikle ana yelkenin torunu azaltmak direğin kıça doğru iç bükey olması ile mümkün olur. Kesirli armalı teknelerde kıç ıstralya gerilerek direk bükülebilir. Tepeden armalı bir teknede ise bu ayarlama çok kolay değildir. Genellikle alt çarmıhlar ile direğe istenilen büküm verilebilir, gezi teknelerinde bu eğim genellikle direğin baş kıç yönünde genişliğinin yarısı kadardır.

Genel Yelken Performansı

Arma ayarlarının gevşek yapılması halinde, direk limanda istenildiği şekilde dursa da yelken yükünde iskele veya sancağa yatabilir veya bel verebilir. 15-18 knot bir rüzgarda tekne orsa seyirinde iken rüzgar altı çarmıhlar biraz boşlayabilirse de sallanacak kadar boşlamamalıdır. Eğer aşırı boşlama varsa, boşluğun yarısı seyir sırasında rüzgar altı çarmıhların liftinleri sıkılarak alınmalı, kaç tur sıkıldığı hatırlanmalı, tramola atılarak aynı turda yeni rüzgar altı çarmıh liftinleri de sıkılmalıdır. Böylece direğin düzgünlüğü bozulmadan sıkılık sağlanır.

Çarmıhların gevşek olması, tramola ve özellikle kavançalarda bumbanın diğer tarafa geçerken yarattığı sarsıntı nedeni ile aşırı yüklenirler. Bir sicimi koparmak için sürekli güç uygulama yerine

gevşek bırakıp aniden çekerek koparmanın daha kolay olduğunu hepimiz biliriz. Çarmıhların gevşek olmasından, gergin olması daha doğrudur. Limanda iken bile küçük dalgalar veya hafif rüzgar direği sallar ve bu sallanma gevşek bir armada görülemeyen yıpranmalara neden olur.

Baş ıstralyanın gevşek olması genovanın torunu aşırı arttırır ve rüzgar altına doğru bükülmesi orsada üzgarın giriş açısını bozar, bu nedenle baş ıstralyanın da gergin olması gerekir. Orsa seyrinde genovanın orsa yakasının ortası direk hizasına göre 25-30 cm'den fazla bükülmemelidir. Bu durumda baş ıstralyanın boşluğu kış ıstralya gerilerek alınabilir ama teknenin dümen performansına göre gerginliğin sağlanabilmesi baş ıstralya liftinin de gevşetilmesi veya sıkılmasından sonra yapılmalıdır.

Arma ayarlarının gevşek olmasındansa sıkı olması daha doğrudur ancak çok fazla gerili bir armanın da gövdede ve çarmıh ayaklarında aşırı strese neden olacağı unutulmamalıdır.

Teknemizin diğer götürücü gücü olan motoruna her yıl bakım yapar, yağını filtesini değiştirir, gerekiyorsa diğre bakımlarını da yaparız. Yelkenli teknenin asıl götürücü elemanı olan yelken sistemine ise, yelkenleri yıkama ve ömrü dolduğunda yenileme veya onarım dışında nadiren bakarız. Sabit arma yelken performansının çok önemli bir ögesidir, her yıl olmasa bile iki yılda bir arma ayarlarını gözden geçirmek daha keyifli ve verimli bir seyir sağlayacaktır.

Ahmet Çelenoğlu