

Gözden Uzak gönülden Irak

Teknede göz önünde olmayan birçok yere gereken önemi vermeyiz. Zor ulaştığımız yerler her zaman en az problem çıkaracağını düşündüğümüz yerlerdir. Halbuki tam tersine el sürülmediği için sorun çıkarma olasılıkları yüksektir.

Mazot depoları

Mazot depolarının motora giden çıkışları genellikle depo altından 1,5 – 2 cm yukarıda yapılır. Böylece mazota karışmış pislikler ve depoda oluşabilecek su dipte kalır ve üstten temiz mazot emilmeye devam edilir. Teoride böyle olsa da deniz vasıtalarının en önemli özelliği dalga nedeni ile sallanmalarıdır, bu sallanma da deponun içinde çalkantı yaratır ve dipte kalması gereken pislikler ve su mazot ile karışır ve emilir.

Özellikle yelkenli tekneler liman girişinde yelkenlerini kapatır ve limana motor ile girerler. Liman ağzı dalgalı ise yelkenleri indirirken ve indirdikten sonra bu çalkantı artar ve pislikler emilir, sonuçta ise filtreler tıkanır, motora mazot gitmez ve sonunda motor stop eder. Mazot filtreleri temiz olduğu varsayılan mazotun içinde olabilecek partikülleri süzmek içindir. Partikül sayısı artıp, neredeyse partiküllerin içinde mazot varmış haline gelince filtreler tıkanır. Sık sık filtre değiştirmek ve paralel yedek bir filtre devresi yapmak işe yarayabilirse de en doğrusu mazot tankını iki yılda bir temizlemektir. Ne kadar temiz mazot alırsanız alın, depo içinde bulunan rutubet nedeni ile depo dibinde su birikir ve bu suda üstteki mazotu yiyen canlılar ürer. Canlılar ise atıkları, ölüleri ve canlıları ile depoyu kirletirler. Suyu mazota karıştırıp yanmasını sağlayan veya su içindeki bu canlıları öldüren katkıları varsa da tam çözüm değildirler. Zaman içinde az da olsa oluşacak bu canlılar zaman içinde filtreleri tıkalabilecek kadar pislik yaratabilirler.

Depolar yukarıdaki sebepler nedeni ile iki senede bir temizlenmelidir. Özellikle yeni model teknelerde depo üzerinde bu işlemi yapabileceğiniz kapaklar yoktur. Depo üzerinde böyle bir kapak olsaydı mazot boşaltıldıktan sonra açılıp, el ile temizlemek oldukça kolay olurdu. Yapılabilirse böyle bir veya iki kapak yaptırmanız önerilir.

Mazot deponuzun kontrol kapakçıkları yoksa yerinden sökerek temizlemek en doğrusudur. Depo sökölür, sıcak su ve deterjan ile dipteki pislik çıkıncaya kadar yıkanır ve kurutulur. Deponuzun sökölmesi zor ise olduğu yerde depoyu boşalttıktan sonra deterjan ekleyerek basınçlı su ile yıkayarak temizleyebilirsiniz. Temizlikte bulaşık deterjanları gereken temizliği sağlayacaktır. Tek sorun depo içine basınçlı su uygulamaktır. Deponun doldurma ağzındaki hortumu sökerek, depo göstergesinin bağlı olduğu bölümü sökerek içine zor da olsa ulaşılabilen bir ağız elde edebilirsiniz. Depoda çalkalanmayı engelleyen dikey plakalar varsa bu kapakların arkasında kalan bölümlere ulaşma zor olacaktır ama belirli bir bölmenin bile tam temizlenmesi işinizi uzun süre görür. Depoyu boşalttıktan sonra içine az miktarda bulaşık deterjanı koyun ve basınçlı su makinası ile uygun açıklıklardan içine su basın. Bu makinalar aslında sadece su yerine su ve hava karışımını püskürtürler, bu nedenle depoya aşırı su ile doldurma endişesine kaspılmak gerekisizdir. Dibe yapışmış pislikler temizlendikten sonra tüm pislikleri deponun dibinden bir pompa ile çekmeniz gerekir, bu işlem için matkaba bağlı impeller'li bir pompa veya hidrofor pompası kullanabilirsiniz. Tamamını çektikten sonra, depo içi su ile iyice çalkalanmalı, su emildikten sonra depo içi mümkünse kurulmalı, kurulamıyor ise tamamen kuruyuncaya kadar beklenmelidir. Depo içine saç kurutucusu veya boya sökme ısıtıcısı gibi aletlerle sıcak hava basmak kurumaya yardımcı olur.

Genova sarma sistemleri

Genova sarma sistemleri bazı zayıf noktaları olsa da gezi yatçılığını oldukça kolaylaştırmıştır. Her ne

kadar asıl amaçları genovayı baş ıstralya üzerine sararak kolay toplanmasını sağlamak olsa da kısmen sarılarak genova alanının küçülmesi sağlanabilmektedir. Böylece ön yelken değiştirmeden baş yelken küçültülebilmektedir. Sarılma ile yelken şekli bozulmakla birlikte çok kullanılan bir yöntemdir.

Sarma sistemleri genellikle ıstralya üzerine geçmiş bir boru üzerine yelkenin sarılması ile çalışırlar. Yelkeni basmakta kullanılan mandar halatı ise doğrudan yelkene bağlanmak yerine sarmada çapariz vermemesi için bir firdöndü içerir. Bu firdöndü mandarın baş ıstralyaya sarılmasını engeller, ancak bunun sağlanabilmesi için mandar halatının yelken tam basıldığında baş ıstralya ile yaklaşık 7 derecelik bir açı yapması gerekir. Eğer açı daha küçükse veya mandar ıstralyaya paralel kalırsa sarmada mandar baş ıstralyaya dolaşır ve oldukça kısa bir sürede ıstralyayı dödürmeye çalışarak zarar görmesini ve sonunda kopmasını sağlar. Yelkeni sararken tekne dışında bir işi sarmayı gözlemlemelidir. Eğer sararken mandar, durmuyor ve ıstralyaya yaklaşıyor ise sarma riski vardır. Doğru çözüm, direk tepesine mandar açısını arttıracak bir yönlendirme makarasının koyulması ve mandarın bu makaradan yönlendirilmesidir. Direk tepesine çıkmak ve makarayı takmak oldukça zor bir işlemdir. Eğer sarmada sorun yaşamak istemiyorsanız ve mandar açınız yanlış ise karula köşesine bir veya birkaç uzun kilit ekleyerek genovanın biraz daha yukarıd açılmasına yardımcı olur ve mandar açısını da değiştirebilirsiniz.

Mandar açısını ve sarma sırasında mandarın sarılıp sarılmadığını mutlaka kontrol edin. Sarılıyorsa mutlaka daha önce önleminizi alın.

Dolap Dümen

Dolap dümenler değişik mekanizmalara sahip olsa da en yaygınları zincirli ve telli olanlardır. Dümen simidi bir zincir dişlisini çevirir, zincir dişlisi üstündeki zincir bir taraftan diğerine aktarır, zincirin uçları ise paslanmaz çelik tele bağlıdır. Çekilen bu tel dümen palasının üstündeki bir makarayı çevirerek dümen hareketini sağlar.

Mekanik tüm aksamalar arıza çıkarabilir. Zincir dişlisi, zincir arızası az olan parçalardır. Paslanmaz çelik halat ise sürekli büküldüğünden zaman içinde yıpranır. Genellikle 7 x 19 denilen yumuşak paslanmaz çelik tel kullanılır. Bu tel, makaralar üzerinden yönlendirildiğinden sürekli bükülür ve halatı oluşturan teller zaman içinde kopar. Yedeği olmayan ve seyirde mutlaka gerekli olan dümen bu nedenle sürekli kontrol altında tutulmalıdır. Tel koptuğunda güverteden bir yedek yeke bağlanabilse de bu yeke ile dümeni kontrol etmek çok zordur.

Oldukça sıkışık bir yerde bulunan bu dümen mekanizmasını kontrol edebildiğiniz kadar sık kontrol etmenizi, tellerde aşırı aşınma ve kopma gördüğünüzde yenilemenizi öneririm.



Ahmet Çelenoğlu
acelenoglu@tekneuzmani.com
543 494 71 71