

## Yelken Arma Ayarı ve Salma



**Ahmet Çelenoğlu**

Teknelerin çoğunluğunun ahşaptan yapıldığı yıllarda çarmıh aysaklarının bağlandığı bölgede küpeştelerin yukarı kalkarak kambur oluşturduğunu gormek hiç de şaşırtıcı olmazdı. Tekne inşası sırasında kullanılan eğriler yeni iken çarmıhların gerginliğine karşı koyabilecek ve bu yükü karınaya ve omurgaya kadar iletebilecek kadar güçlü olurdu. Tekne eskidikçe eğriler kırılır veya çatlar, çarmıhlar ayakları yukarı doğru çekerdi ve teknenin o bölgesinde küpeşteler yükselirdi. Bu yükselmeye genellikle yine aynı bölgede kaplamaların arasının açılması eşlik ederdi. Bu boşluk genellikle iyi bir kalafatla doldurulur ve asıl sebebe yönelik tedbir alınmazdı.

.Zamanımızın fiberglas teknelerinde bu tür bir sorunla karşılaşmıyoruz, bunun nedeni çarmıh ayaklarının bağlandığı bölgelerin kuvvetlendirilmesidir. Çarmıh ayaklarının güverte üstünde olduğu durumlarda yükün dağıtılması için kamara içinde çarmıh aysklarının liftinli paslanmaz çubuklarla karınaya hatta karina içinde salmaya kadar devam eden metallere bağlandığını görebilirsiniz.

Baş altı bölmelerinin sadece baş altı kamarayı bölmek için yapıldığını düşünsek de aslında bu bölmeler genelde yekparedir ve depremlerle beraber önem kazanmaya başlayan beton binalardaki perde beton ile eşdeğerdir. Bu bölmeler, teknenin burulmasını engeller ve çarmıh ayaklarının tekneyi içeri basmasına karşı koyar.

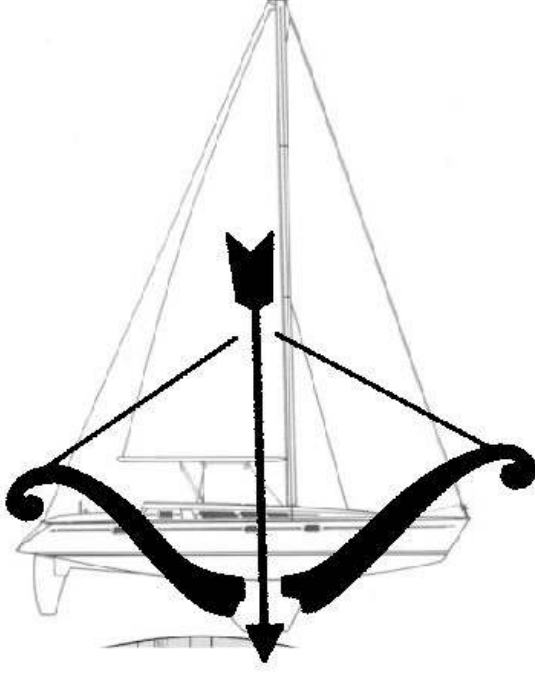


Fiberglas tekneler ise ahşap öncülerinin kullandığı gibi bir omurgayı nadiren taşırlar. Fiberglas yeteri kadar sağlam kabul edildiğinden ve ahşap gibi çok parçalı olmadığından omurga ihtiyacı kalkmıştır.

Ahşap teknelerde çarmıhların küpeşteler yukarı çekmesinin önüne geçmek için fiber teknelerde önlem alınmışsa da aynı önlem baş ve kık ıstralyalar için nadiren düşünölmüştür. Baş ve kık ıstralyalar da tekne başı ve kıcını yukarı doğru çekerler ve tekne gövdesinin esnemesine neden olurlar. Bu etki bazı

marka teknelerde çok barizdir. Ülkemizde olmayan bir marka olan ve salmanın ağzının açılmasına neden olan bu olay ABD'de "Catalina Smile" Catalina gülümsemesi olarak adlandırılır. Herhangi bir çarpma olmadan, salma saplamaları gevşemeden, gövde aynı bir yay gibi gerildiğinden salmanın özellikle başa yakın tarafı gövdeden ayrılır ve bir boşluk oluşur. Uygulanan onarım ise aynen

eskiden teknelerini bordalarına kalafat yapılması gibi salma ile gövde arasına derz dolgu malzemesi veya macun yapılmasıdır.



Resimde de görüldüğü gibi ıstralyaların gergin olması aynen ok yayda olduğu gibi tekneyi de yay gibi gerecektir. Bu gerginliğin direği aşağı basması ve salmanın ağırlığının da aynı etkiyi göstermesi sonucu salma teknenin altından ayrılmayacak, tekne salmadan ayrılacaktır.

Arma ayarları direği istediğimiz şekilde tutabilmek için yapılır ve gerginliği de seyir sırasında binen yüklerin direğin şeklini değiştirmesini engeller. Bu gerginlik aynı zamanda tekne formunun bozulmasına da neden olabilir.

Arma ayarları Catalina gülümsemesi olarak adlandırılan salma- karina ayrılığına yol açabilir, bu nedenle arma ayarlarınızı yelken performansınızı etkilemeyecek kadar sıkı, gövdenizi bükmeyecek kadar gevşek yapmalısınız.

Her ne kadar ahşap olsa da Bodrum Cup'ta yarışan bir guletin liftinleri fazla sıkıldığı için direğinin tekne omurgasını parçaladığı unutulmamalıdır. Arma ayarları zaman içinde tellerin esnekliğinin değişmesi nedeni ile bozulur. Arma ayarınızı tekrar gözden geçirmenizi öneririm.