

## Genova Sarma Sistemleri



Ahmet Çelenoğlu

Özellikle gezi teknelerinin neredeyse vazgeçilmezi olan genova sarma sistemleri çok az bir bakımla yıllarca hizmet verirler. Kullanıma bağlı yıpranma veya montaj hataları nedeni ile zaman zaman bakım yapılması gereklidir. Özellikle bir kaç yılını tamamlamış sistemlere en azından sezon başında bakım yapılması doğru olur.

Öncelikle kontrol edilmesi gereken yer sarma halatıdır. Sarma halatı bir makara üzerinde dönen sonsuz bir halat olabileceği gibi, baş ıstralyanın alt bölümde bulunan bir makara üzerine de sarılabilir. Yelken sarılı iken halatın tamamına yakını güvertede olacağından halatın kontrolu yapılabilir. Güneş nedeni ile halatlar yıpranabilir, sürtünme nedeni ile dış yüzeyleri soyulabilir. Halatın kontrol edilmesi ve üzerinde hasar varsa değiştirilmesi önerilir. Halatı daha güçlü olacağı için daha kalın bir halatla değiştirmeyiniz, sarıldığı makara belirli bir hacme sahiptir ve yelken açtığınızda tüm halatı sarmayacağı gibi, yönlendirme makaraları da genellikle kullanılan halat çapına uygun yapılmıştır. Sarma sistemi zorlukla çalışıyorsa halatı kalınlaştırmak sürtünmeyi daha çok arttıracak, vinç ile güç harcayarak sardığınızda halat dayansa bile başka yerler hasar görebilecektir.



Kontrol edilmesi gereken ikinci nokta, halatın makara ile yaptığı açıdır. Halat makaraya 90 derece açı ile girmelidir. Bu açıyı kontrol eden genellikle pullpit üzerine sıkıştırılarak takılan makaradır. Bazı teknelerde güvereteye bağlı bir makaraya yönlendirilmiş olabilir. Bu makara zaman içinde gevşer ve genellikle yukarı kayarak makaraya giriş açısını değiştirir. Bu değişiklik nedeni ile sarma halatı tambur yerine tamburun üstünde bulunan yelken rayına sarılır. Yelkeni sarmaya kalktığınızda ise tambur içinde olmadığından zorluk yaratır.

Her ne kadar bazı sarma sistemleri halatın tambur dışına çıkmayı engelleyici önlemlerle donatılmışsa da halatın tambura girişini dik açı ile tutmak en doğrusudur.

Sarma tamburunda yelkeni sardıktan sonra en az 3 tur halat kalmasına dikkat ediniz. Sert havada yelken çok daha sıkı sarılır ve tamburdaki bu bir kaç tur yelkenin tam sarılmasını sağlar.





Limanda iken sarma halatını ve iskotaları boşlayın ve başa geçerek sarma sistemini elle iki yöne çevirin, sorunsuz olarak dönmeli, takılmamalı ve ses çıkarmamalıdır. Anormal bir ses varsa veya takılma yaşıyorsa tamburu söküp altındaki rulmanın bilyelerini kontrol etmelisiniz. Bilyeler genelde zor aşınsa da zaman içinde bu bölgeye ulaşan pislik ve tuzlu su bilyelerin görev yapmasını zorlaştırır ve bilyeleri aşındırır. Bilyeler paslanmaz çelik veya delrindir. Her hangi bir şekilde bozulma veya aşınma görürseniz bu bilyelerin orijinali ile değiştirilmesi gerekir. Bu tür sorunları önlemenin en doğru yolu, zaman zaman bu bölgeyi tatlı su ile yıkamaktır. Genellikle bu bölge yağlanmaz. Bu bölgeye uygulanabilecek bir ürün WD40'tır. Aslında su ile teması kesmek için geliştirilen bu ürün bilyelerin düzgün çalışmasına da yardımcı olur.



Sarma sisteminin direk tepesine yakında neler olduğunu görmek için direğe tırmanıp olanlara orada bakabilirsiniz veya bir dürbün alıp tekneyi bordadan uzaktan görebileceğiniz bir yere gidebilirsiniz. Fırdöndüye bağlı mandarin ıstralya ile yaptığı açı yandaki gibi olmalıdır. Beş ile on derece arası bir açı yeterlidir ama ölçmek veya tahmin etmek zor olduğundan göz ile kestireceksiniz.



Mandar ıstralyaya yandaki gibi paralel gidiyorsa sarma sırasında özellikle fırdöndüde de az bir sıkışma varsa mandarin ıstralya üzerine sarılacaktır. Bu tür bir sarılma genellikle baş ıstralyanın direk tepesine yakın bir yerden kopması ile sonuçlanır.



Mandar açısını düzeltmek için iki yol vardır, Yelken başlığını firdöndüye bağlayan parçaya bir halat veya paslanmaz çelik bir tel bağlayarak uzatmak veya direkte açığı arttıracak şekilde bir ek makara koymak. Direkt tepesine bir makara koymak bir çözüm gibi görünse de bir yelkenin ömrünün gezi teknelerinde 7 sene olduğunu düşünürsek, yeni yelkenin sonuçlarının ne olacağını önceden bilmemiz imkansızdır.

Tekneye dönüp yelkeni indirin. Yelkeni indirdiğinizde, yıkama, onarım gibi işleri de yapabilirsiniz. Yelken indiğinde firdöndüyü elinizle kontrol edin. Eğer yeteri kadar yumuşaksa, yelken başlığını bağladığınız yere kısa bir halat bağlayın. Halatın diğer ucunu da karula köşesini bağladığınız tambur üstündeki yere bağlayın. Mandarı bir vinç yardımı ile iyice basın. Bu size firdöndünün yelken basılı iken karşılaştığı yüke eşdeğer bir yük verir. Firdöndüyü yine elinizle çevirdiğinizde kolaylıkla dönmelidir. Mandarı gevşetip firdöndüyü aşağı alın, tatlı su ile yıkayın, sıkışmanın derecesine göre WD40 sıkabilirsiniz veya bilyeleri değiştirmeyi düşünebilirsiniz.

Sarma rayının üstünde yelken yokken düz durup durmadığını gözle kontrol edin, rayın ek yerlerinde açılma olup olmadığına bakın. Raylar genellikle birbirine içinde bulunan bir parça yardımı ile bağlanırlar, bu parça ray üstünden vidalanır veya perçinlenir. Parçanın bozulması veya vidaların düşmesi rayın duruşunu bozar ve iki parça arası açılır veya döner. Rayın düzlüğünü dibinde direkt tepesine doğru gözle iyice yaklaşarak kontrol edebilirsiniz. Parçaların birbirine sağlıklı bağlı olduğunu tekneden uzaklaşıp dürbünle kontrol etmelisiniz.

Sarma sistemi rayları genellikle tam direkt tepesine kadar çıkmaz, yelkenciler de yelken dikerken yelken orsa yakasını daha da kısa tutarlar. Bu nedenle yelkeni basarken, karula köşesini bağlamayacağız, yelkeni ıstralya ile mandarın yaptığı açığı kontrol ederek basacağız. Uygun açığı yakaladığımızda yelken karula köşesine bir halat bağlayıp tambur üzerindeki yuvasına gererek bağlayacağız. Gerekirse mandarı hafif boşlayıp, karula köşesini bağlayarak gerginliği sonra sağlayabilirsiniz. Açımın yeterli olduğunu düşündüğünüzde karula köşesi ile tambur arasındaki halat boyunu ölçün. Yelkeni tekrar indirin ve yelken başlığı ile firdöndü arasına ölçtüğünüz boyda bir halat ekleyin. Bunu halatı bağlayarak veya örerek yapabilirsiniz veya bu boyda bir paslanmaz çelik ıstralya teli donatabilirsiniz.

Yelkeni basmadan önce yelken mandarının bağlandığı ve yelken başlığının bağlandığı U kilitlerin dillerini gözlelerinden bir paslanmaz çelik tel geçirerek gövdeye sabitlemenizi öneririm. Bunun için piyasada satılan 1000W veya 2000W ocak rezistanslarının tellerini kullanabilirsiniz. Helezonun içine ince bir tornavida takın ve ucunda çekerek tornavida üzerinde helezonun dönmesini sağlayın, böylece oldukça düz bir tel edersiniz.



Sarma sisteminiz özellikle sararken zorlanıyorsa ve sebebi tamburdaki ve firdöndüdeki rulmanlar değilse, baş ıstralyanız gevşek demektir. Baş ıstralyanın gerginliğini kontrol etmek için 12-16 knot rüzgarda orsa seyri yapın, baş ıstralyanıza kıçtan direği hizalayarak baktığınızda rüzgar altına azami bir karış kadar düşmelidir, daha fazla bel veriyorsa gevşek demektir. Kıç ıstralyanızı gererek baş ıstralyanızı kontrol edebilirsiniz ama yelkeni kontrol için indirdiğinizde tamburu ıstralyaya bağlayan alt parçaları sökerek baş ıstralyanın liftinini ortaya çıkararak boşu oradan da alabilirsiniz. Doğrusu bu

aşamada arma ayarlarını komple gözden geçirmektir. Böylece baş ıstralyanın boşunun kış ıstralya ile mi yoksa baş ıstralya liftininden mi alınması gerektiğine karar verebilirsiniz.

Sarma sistemi kontrollerini her sezon başı yaparsanız, sistem size soru n çıkarmadan keyifler yelken yaparsınız.

Son bir not daha:

Sistemin adı genova sarma sistemi veya furling'dir yani camadan vurma veya yelken küçültme sistemi değildir. Ana yelkene camadan vururken, klasik yelkenli sistemlerde flok alanı büyüğü indirilerek küçüğünün basılması ile küçültülür. Genova sarılarak küçültüldüğünde toru fazlası ile artar ve genellikle faydadan çok zarar getirir. Genovanızı sararak küçültecekseniz yelken alanının en fazla %10'u kadar küçültmeyi düşünebilirsiniz. Daha fazla küçültmek yelken alanını azaltsa da o kadar artar ki tekneyi götürücü olmaktan çıkar, yatırımcı olur.

Sarma sisteminde sık sık camadan vurma gereğini duyuyorsanız, orsa yakasına orsa yakası yastığı yaptırmanızı öneririm. Yelkenin orsa yakasına ortalara doğru dikilen dikey balen cepleri gibi bir yapı içine değişik malzemeler doldurularak (genellikle halat veya köpük olur), yelken sarıldığında orta bölümün daha kalın sarılması sağlanır ve sararken torlanması engellenir. Bu şekilde sarma sistemi genovayı flok haline getirmek için kullanılabilir.

[tekneuzmani.com/arma.html](http://tekneuzmani.com/arma.html)