

Yelkenli Tekneler ve Donanımları



1.1 Asıl Tekne

Asıl tekne, adından da anlaşılacağı üzere teknenin üzerindeki tüm donanımdan arındırılmış kabuğa verilen isimdir. Ahşap, fiberglas, metal hatta betondan imal edilebilir. Görevi tekneyi yüzdürmektir.

Teknenin yanlarında, suya dik olan kısımlara borda denir. Bordalar teknenin önüne doğru birleşerek baş bodoslamayı oluştururlar. Baş bodoslamının görevi, suyu yararak hidrodinamik kuvvetleri minimuma indirmektir. Teknenin arkasında ise bordalar “ayna” adı verilen başka bir plaka ile birleştirilir. Küçük teknelerde buraya dıştan takma motorlar takılabilir.

Bordaların üzerindeki kısma genel olarak güverte denir. Yelken direğinin gerisinde yelken kontrol donanımı ve mürettebat için yapılmış bir bölme vardır. Bu bölüme havuzluk denir.

Havuzluk ile bordanın arasındaki güverte uzantılarına ise küpeşte denir. İlk bakışta karışık gelen bu ifadeler yukarıdaki şekilde daha açıkça anlaşılmaktadır.

1.2 Tekne Donanımı

1.2.1 Salma

Modern bir yelkenli teknenin vazgeçilmez parçası “Salma”dır. Temel olarak su altında bulunan bir ağırlık olan salma sayesinde tekneler rüzgara karşı dar açılarla gidebilmektedir. Genel olarak salmaları ikiye ayırabiliriz.

Haraketli Salmalar

Genellikle sportif amaçla tasarlanan centerboard sınıfı teknelerde bulunur. Kullanıcı salmayı değişik seyirlerde indirip - kaldırabilir veya belirli ölçülerle açısını değiştirebilir. Genellikle oldukça hafif olan bu salmalar el ile kontrol edilirler

Sabit Salmalar

Eğitim teknelerimizde ve yatlarda sabit salmalar kullanılır. Bu salmalar oldukça ağırdır ve teknenin gövdesine monte edilmişlerdir. Genellikle kurşun ve benzeri metallerden yapılırlar.

Salmalar ağırlıkça teknenin dengesi atacak, buna karşın ağırlığı da artacağı için hantallaşacaktır.

1.2.2 Dümen

Dümen, suyu değişik açılarda keserek tekneye yön verir. Küçük teknelerde “yeke” tip dümenler kullanılırken, büyük teknelerde dümene çok yük bindiğinden yeke yerine “dolap” dümen kullanılmaktadır. 1* Eğitiminde yeke dümen kullanılacağından, kitabımızda bu dümeni temel alıyoruz. Dümen kendi içinde birkaç parçadan oluşur.

Dümen Palası, suyun altında kalan büyük yassı parçadır. Suyu kestiği açıya göre tekne yön değiştirir. Dümen palasının üst ucuna bağlanan çubuğun adı “yeke”dir. “yeke”, dümenci tarafından oynatılarak palaya yön verir. Birçok teknede yekeyi daha rahat kontrol edebilmek için yekenin ucuna ikinci bir çubuk takılır. Bunun adı uzatma (extension) dir.

Tekne yekenin ters yönüne doğru manevra yapar. Sebebini düşününüz...



1.2.3 Güverte Donanımı

Güverte üzerinde bulunan donanımların tümüdür. Kurtağzı, koçboynuzu, vinç, cemkilit ve benzeri parçalardır.

1.2.3.1 Koç Boynuzu



Üzerine halat dolamaya yarayan, metal parçadır. Güverte üzerinde bulunur, tekne karaya bağlanırken kullanılır.

1.2.3.2 Kurtağzı



Koçboynuzuna dolanan ipe yön vermek için kullanılır. Tekne bağlanırken ipin direk olarak koç boynuzuna değil, kurtağzı aracılığıyla geçirilmesinde fayda vardır.

1.2.3.3 Cem Kilit



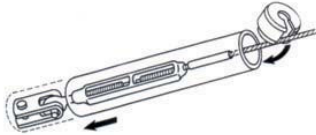
Cem kilitler, içlerinden geçirilen ipin tek yönlü kaymasını önlerler. Cem kilitten ipi çıkarmak için biraz daha çekip, boşlamak veya yıkarı çekmek gerekebilir.

1.2.3.4 V Kilit



V kilitler, oldukça basittirler. Cem kilitlerle aynı vazifeyi görürler ancak kullanımları daha zordur. Yük altında bazen sıkışabilirler, ipi aşındırabilirler. Bu nedenle cenova arabalarının kontrolü gibi daha az yük uygulanan alanlarda kullanılırlar.

1.2.3.5 Liftin



Liftinler, tekne üzerinde bulunan telleri gerginleştirip, boşlamada kullanılırlar.

1.2.3.6 Vinç



Vinçler, küçük teknelerde bulunmaz. Küçük teknelerde iskota ve mandarlar genellikle elle alınabilecek kadar hafiftir. Yelken alanı büyüdükçe mandar ve iskotalara binen yük de arttığından büyük teknelerde vinçler bulunur.

1.3 Direk ve direk destek parçaları

Teknenin gövedesine bağlı, yelkenlerin havada durmasını sağlayan parçaya direk denir. Tahtadan, metalden veya kompozit materyallerden yapılabilir. Yelkenler güçlerinin önemli bir kısmını bu direğe iletirler. Direğin bu güçler karşısında formunu koruyabilmesi için direk bazı sistemlerle desteklenir. Bu sistemleri şu şekilde sıralayabiliriz:

1.3.1 Çarmıhlar



Çarmıhlar direğin sağına ve soluna konan yatay çubuklardır. Yelken direği yükseldikçe bu çarmıhların sayısı da artar. Bu çarmıhlar çeşitli tellerle gövdeye bağlanırlar ve gerilip gevşetilebilirler. Direğin sağa- sola doğru esnemesini önleyen temel sistem budur.

Son 15 yılda üretilen çoğu teknenin çarmıhları az da olsa geriye doğru bükülmüştür. Bu sayede direğin öne esnemesini önlemede yardımcı olurlar. Daha eski teknelerde bu iş için “runner” isimli ek destek telleri kullanılırdı.

1.3.2 İstiralyalar

İstiralyalar teknenin başından ve kıçından çıkıp direğin üst kısmına bağlanan tellerdir. Bu teller direğin öne veya arkaya bükülmesini engellerler. Baş bodoslamadan direğe bağlı olana Baş İstiralya, Aynalıktan direğe bağlı olana ise kıç ıstiralya denir. İleri seviye yelkenciler, ıstiralyaların gerginliği ile oynayarak direği ileri veya geri bükerek, bu sayede yelkenin daha iyi rüzgar yakalamasını sağlarlar. İstiralya ayarları özellikle sert havada çok hassastır. Gereğinden fazla kasılmış veya gereğinden gevşek teller direğe fazladan yük bindirip direğe zarar verebilir.

1.4 Yelken

Yelken bir çarşaf değildir. Çarşaf lar düz ve iki boyutlu nesnelere, yelkenler 3 boyutlu ve tıpkı uçak kanatları gibi hava akımını sağlayabilecek şekilde eğimlidirler. Yelkeni yere serdiğinizde, çarşaf gibi düz olmadığını, katlandığını ve buruştuğunu görebilirsiniz.

Yelken kumaşları özeldir. En basit yelken kumaşı bile yüksek gerilime ve kötü hava şartlarına dayanacak şekilde yapılır. Gezi teknelerinde genellikle “Dakron” dan yapılan yelkenler kullanılır. Yarış teknelerinde kullanılan Tape Drive, Kevlar gibi üst sınıf malzemelerle üretilen yelkenler daha hafif ve daha dayanıklı olurlar. Materyal ne olursa olsun, tüm yelken kumaşları güneşe karşı çok hassastır. Kullanılmadıkları zaman mutlaka örtülmelidirler.

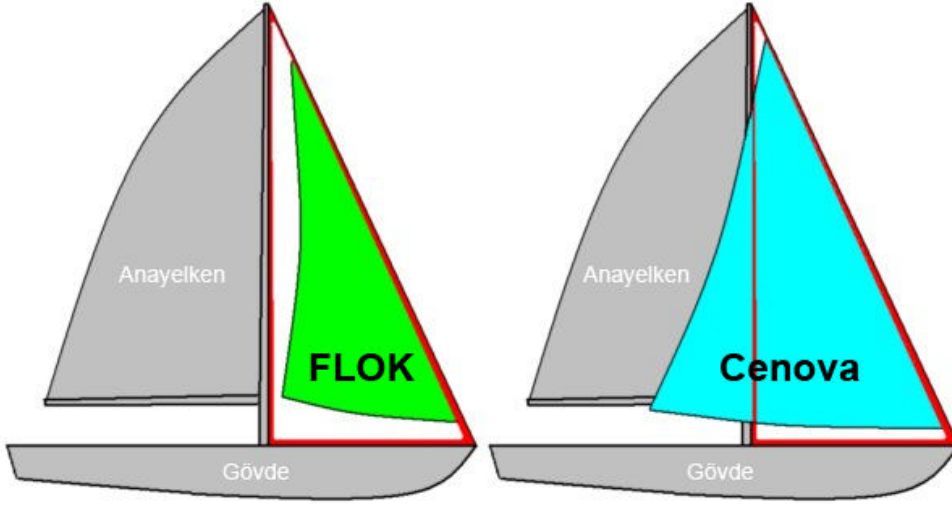
Anayelken

Anayelken, direğin gerisinde, bir yakası direğe, diğer yakası bumba ucuna bağlı yelkendir. Teknenin dengesinin kontrolünde önemli görev yapar.

Cenova (Flok)

Cenova yelken, direğin ön kısmında ve bir yakası baş ıstiralyaya bağlı şekilde çalışır. Genova yelkene Flok da denir. Kabaca eğer yelken direğin gerisine

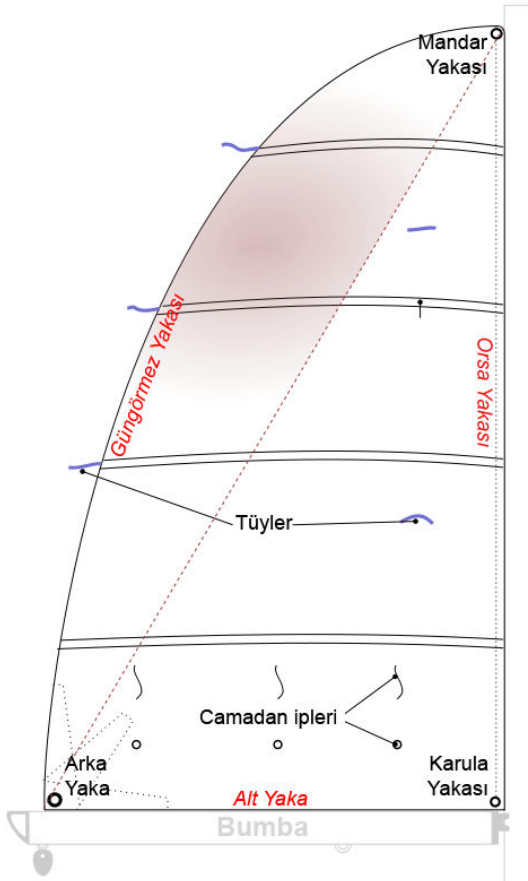
ulaşamayacak boyuttaysa flok denir. Bu konu ve değişik cenova türleri 2* müfredatında işlenecektir.



Balon

Bu iki yelkene ek olarak, baş ıstıralyanın da önünde açılan üçüncü tip yelkene “balon” yelken denir. Asimetrik, Simetrik ve değişik kalınlık ve kesimlerde olan bu yelken başlı başına bir eğitim konusudur ve 2* müfredatına dahildir.

Yelken Yakaları:



Yelkenin üç köşesi aşağıdaki gibi adlandırılır:

Mandar Yakası (Head): Mandar ipinin bağlandığı, yelkeni yukarı basmaya yarayan yakadır. Anayelkende bu yaka direğin en tepesine ulaşır. Cenovada ise baş ıstıralya ile direğin birleşim noktasına kadar yükselir.

Karula Yakası (Tack): Karula yakası, yelkenin alt köşesinde bulunur. Anayelkende Bumba ile direğin birleşim noktasında iken, cenovada baş ıstıralya ile güvertenin birleşim noktasındadır.

İskota Yakası (Clew): İskota yakası, yelkenin yönünün ve açısının ayarlandığı köşedir. Bu köşeye anayelkende arka yaka gergisi bağlarken, cenovada iskota bağlanır. İskota yakası, cenovada özellikle önemlidir. Her kontra değişiminde, yani rüzgarın yönünün her değişiminde cenova yer değiştirmek durumundadır. Bir iskota sancak tarafa döşenirken, diğer iskota iskele tarafa döşenir. Bu

nedenle iskota yakasına iki iskota bağlanır.

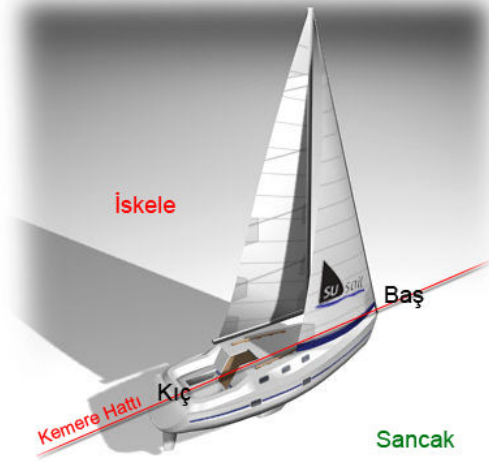
Yelkenin kenarları

Orsa Yakası: Yelkenin sabit, dikey kenarıdır. Anayelkente direk boyunca, Cenovada ise baş ıstıralya boyunca uzanır.

Alt Yaka: Karula yakası ile iskota yakası arasında kalan kenardır. Anayelkente bumba boyunca, cenova'da ise güverte boyunca uzanır.

Güngörmez Yakası: Mandar yakası ile iskota yakası arasında kalan, serbest yakadır. Birçok trim ayarı bu yakanın durumuna göre yapılır.

Tekne Yönleri



Tekne, üzerinde birçok donanım barındıran, karmaşık ve çoğunlukla dar bir araçtır. Günlük hayatta kullandığımız, “sağ – sol, ön – arka” gibi kavramlar tekne içinde anlam belirsizliği yaratırlar. Başüstünden dümenciye doğru, “sağdan tekne geliyor” denildiğinde dümencinin aklına gelecek ilk soru, “ona göre mi sağ yoksa bana göre mi” olacaktır. Acil bir durumda böyle bir şüphe ciddi sorunlara yol açabilir.

Bu nedenle denizciler, tekne üzerinde ayrı bir yön sistemi kullanırlar. Teknenin dev bir pusula üzerinde durduğunu düşünelim.

Teknenin kuzey – güney hattına “kemere hattı” denir.

Teknenin önü (kuzey) “Baş”,

Teknenin arkası (güney) “Kıç”

Teknenin sağı (doğu) “Sancak”

Teknenin solu (batı) “İskele”

Tüm ara yönler ise “Omuzluk” olarak adlandırılır. (Sancak kıç omuzluk gibi...)

Tekne nereye gidiyor, teknede kim ne yöne bakıyor olursa olsun, bu terimler kullanıldığı sürece anlam bulanklığı yaşanmaz.