

Sağlıklı armada son durum

Geçen ay bu sayfalarda sağlıklı armanın nasıl olması gerektiğini anlatmıştık. Yeni veya yaşını almış teknelerde arma kontrolleri, bakımları ve arma yenilenmesinde dikkat edilecek hususlarla konuya devam edelim.



Peki ne yapacağız?

1) Teknemiz yeni, garantisi var ve yetkili teknik servis konuda eğitimli yani uzman. Basiretli bir tüccar olan satış firmasının desteği ile de her zaman yanınızda. Teknenin geçmişi belli, yeni ya ne geçmişi olacak! Bir kaza, hasar yaşanmadıkça armaya rutin gözle kontrol ve ayar yaparak ilk beş yıl devam etmenizi öneririm.

Beş yıl sonra konusunda uzman bir teknik servis ile direği indirmeden direk tepesinden aşağıya, tepe mandar makaraları, üst terminaller, gürçata dipleri ve uçları, ıstıralyalar ve çarmıhların direk profiline bağlantı yerleri, flok ve ana yelken sarma sistemleri, bilya, yatak, firdöndü, profil kontrolleri, bumba pim ve makaraları vb. donanım temizlenerek görsel kontrolü yapın.

Güvertede bir direğe çıkan 'uzman' ve uzmanı direğe basan iki kişi ile 40-50 feet bir tekne için bu işin hakkı en fazla üç-dört saattir. Bu uzman arkadaşı direğe basma işi sorumluluk ister. Direkteki adam güverteye düşerse jelkot kırığına pek bakılmaz (!) ve tüm güvertede ciddi bir temizlik gerekir. Bu temizlik işi (!) vinç başındaki arkadaşın sorumluluğudur. Direk tepesindeki ve güvertedeki iş bitince, uzman arkadaş ofiste iki saat içinde fotoğraflı raporu hazırlar, kontrol işini bitirir. Bu rapor ve faturası, müşteri açısından ödenecek bedelden öteye yapılan işin 'laylaylom' olmasını engeler. Kaza, musibet anında sigorta firması ve savcı nezdinde tekne sahibinin ve incelemeyi yapan firmanın ciddiyetini, özenini ortaya koyar.

Teknenin onuncu yılında ise direğin indirilmesi, bazı donanımın direkt sökülerek gerekli parçalara bu görsel testlerin (Hasarsız/ NDT Non Destructive Test) çatlak nüfuziyet kimyasalları, elektronik/ ultrason çatlak test cihazları ve hatta röntgen çekilerek yerine göre daha derinlemesine yapılması tavsiyemdir. Bu onuncu yıl çarmıh ayaklarının teknedeki sökülüp korozyon, çatlak,

deformasyon civata vs kontrolü yapılması için de doğru zamandır. Birçok burç, makara vs.'nin bu aşamada aşınmış olduğu görülür ve musibetten önce yenilenir.

15'inci yılında tekneniz artık hafta sonu ve yaz kullanımları ile 3.600 yelken/sevir saatine yaklaşmış olmalı, teller ve çarmıhlar yaklaşık tekne değerinin 15 yaşındaki güncel değerinin %4-7'si gibi bir bütçe ile yenilenebilir, yenilenmelidir. Zaten birçok sigorta şirketi bu yenilemeyi artık çok daha kısa sürelerde şart koşmaktadır.

2) İkinci el bir tekne aldık ya da alacağız: Daha satışı tamamlamadıysak maliyet hesabı açısından bir sömreye yapılması olmaz ise olmazdır. Bu sömreye/kontrol raporlama için direğin indirilip indirilmemesi kararı armanın güncel durumu, yaşı, teknenin geçmiş kullanımı vb. etkenlere bakılarak karar verilmesi gereken bir konudur. Arma kontrolü, satın alma öncesi durumu, değer tespiti için yapılan sömreyelerin doğal, eğer eski direk, arma gözden çıkarılıp yeni arma maliyeti satın alma bütçesine kafadan eklenmedi ise ayrılmaz bir parçasıdır. Bu sayede yeni teknenizi alırken, ayağınız için yorgan boyunuzu bilir, makul bir hizmet bedeli karşılığında çok ciddi değerler kazanabilirsiniz. Basiretli bir satıcının/tekne sahibinin armasındaki yorgunluğun farkında olması ya da yıllardır uzakta yatan malını bilmemesi bir kusur değildir. Ancak kusurlu tekne ile yapılacak seferler ve değerinden fazla yapılan ödeme, alıcıyı uzun bir süre ilgilendirir.

Arma yenilenmesinde malzeme seçimi ve uygulamalar

Arma malzemelerinde teller ve terminaller paslanmaz çelikten, liftin denen ayar gergi elemanları yine paslanmaz çelik ve bronz malzemelerden imal edilir. Yüksek performans ve yarış teknelerinde kullanılan kevlar/karbon vb yüksek dayanımlı polimer türevlerinde



Norsmen sıvama terminal ve tel bağlantısı



Terminal sıvama makinesi ve değişik çapta tel ve terminas için aparatlar



Norsmen terminal ve her tel değişiminde yenilenmesi gereken iç çekirdekleri



Aynı çap teli için değişik terminal çeşitleri



Bir terminal ve üzerinde 'alameti farikası' yani logosu

kompozit imalat teknikleri ile oluşturulan armalar ve çelik, galvaniz çelik teller ve özel el emeği kasa vb. metotlarla yapılan klasik diyebileceğimiz ama demode armalar da günümüz genel yelkenciliği ilgilendirmediklerinden yazımıza konu edilmemiştir.

Yenileyeceğimiz armada kullanılacak malzemeyi seçerken tercihimiz kendini yıllar içerisinde sektörde kanıtlamış, mal üzerinde logo vb. işaretler ile ifade eden, izini bırakan, malına faturası ile sahip çıkan markadan yana olmalıdır. Bunu yeni tekne alırken de sormalıyız. Bu markayı yaratan, imalatçı ülkesinin kalite standartlarını hukuken uygulamak zorundadır. Birbirinin ebat ve görünüm olarak aynı iki terminalin fiyatları nerdeyse 6-7 kat, bazen çok daha farklı olabilir. Terminalleri elimize aldığımızda çok küçük birkaç detay dışında farkı gözle anlamamız mümkün değildir.

Sonuç olarak malzeme seçiminde imalatçı ya da satıcınıza, dolayısıyla markanıza güvenmekten başka şansınız yoktur. Başımızın üstünde taşıyıp, rüzgârda yelken ile yaslanıp denizde, domuzda seyir ettiğimiz tekmemizin armasında bu maliyet konu olmamalıdır.

Armamızın malzemelerini seçtik. Elimizdeki parçalar sonuç olarak yarı mamuldür. Bunlar doğru ölçülerde kesilmiş tellere sıkılarak (Sektörde kullanılan sıkılma 'press' kelimesi yanlıştır. Yapılan işlem bir sıvama 'swage' işlemidir.) ya da Norsmen diye adlandırılan terminaller takılarak direğe montajından sonra armayı oluştururlar. Bu aşamada bizler yani yerel teknik servisler yani insan faktörü, takım envanteri, bilgi birikimi, tecrübe ve beraberinde insan hataları devreye girer. Kedi hatasından devrilen arma pek olmamıştır. Kedilerin ülkemizdeki uzmanlık alanı trafolardır...

Bu yarı mamulün son aşamada armamız haline gelirken başından geçene örnek vermek gerekirse; tel boyu hesaplanırken liftinin ne kadar açık ya da kapalı olduğu,

sıvama işleminin terminalin neresinden başlayacağı, ne şekilde tamamlanacağı, bu esnada sıvanan telin terminalin neresinde olması gerektiği, sıvama işleminde kullanılan hadde silindirlere doğru ölçüde olup olmadıkları, terminal sıvama yüzeylerinin sıvama öncesi çaplarının doğru büyüklükte olduğu, sıvama sonrası doğru çapa küçültüldüğü, işlem aşamasında hidrolik pistonun çekme gücünü uyguladığı aparatların terminallere doğru monte edilip zarar vermediği, Norsmen çekirdeğinin pozisyonu, tel damarlarının dağılımı için izolasyonu gibi gibi gibi...

Evet, bu son imalat aşamasında servis imalat montaj işlemi seçiminiz için tavsiyemiz işini basiretli bir şekilde yapma gayretinde, zanaatına saygılı, müşterisini velinimet bilen, yaptığı imalat, taktığı parçanın ne şartlarda nerde kullanıldığını bilen, yani biraz tuz yutmuş, halden, denizden anlayan, yıllar ile tecrübesini pekiştirmiş, rüştünü ispat etmiş, kurumsal faturası, raporu ile yıllarca yaptığı imalatın işçiliğinin arkasında durabilecek kişi ya da işletmelerdir.

Uzak ufukları hayal ederken

Dostlar, arkadaşlar, insanlarımız ile aramızda en çok konuşulan konu geride bırakabildiğim iş hayatı, uzaklaştığım kara yaşamı tarzı ve başladığım seyahat. Bu konuşmaların çoğunda dinlediğim uzak denizlerde yaşadıklarımın olan özlem ve devam eden kara hayatlarına olan bıkkınlık, sıkılmışlık.

Yola çıkacağım günlerden birinde bir dostum, büyüğüm sordu "Neden Can?" diye. Bu soruya birkaç saniyede aklıma gelen ilk cevabı "Tutku" diye verdim. Aslında garip ama üstüne daha önce düşünmediğim, sonrasında çok insan ile paylaşacağım bir soru idi. Ve kalanlar. Neden gidiyoruz ya da gidemiyoruz önümüzdeki ayın yazı konusu.

Okyanusu, rüzgârlarını özledim. Gönlünüzce uzaklarda hayalleriniz olsun.