

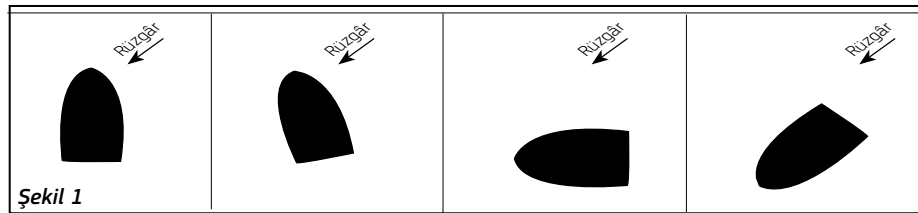


Teorik yanaşma kursu

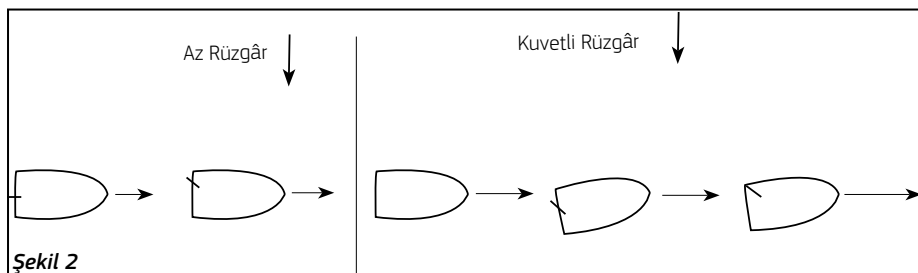
‘Bağlanma fobisi’nin panzehiri

PRATİK YAPMAK KADAR ETKİLİ OLMASA DA HALAT ATMAKTAN SERT HAVADA MARİNADAN AYRILMAYA, BAĞLARDAN ABORDA OLMAYA KADAR, YANAŞMA VE AYRILMA İLE İLGİLİ ÖNEMLİ BİLGİ VE ÖNERİLER AKTARDIĞIMIZ YAZI DİZİMİZE MUTLAKA GÖZ ATIN.

YAZI: SABİNE DEDEOĞLU-TAYFUN ÖZTUNA



Şekil 1



Şekil 2

Son yıllarda, denizcilik kurslarına olan ilgi arttı. Hal böyle olunca binbir çeşit yelken ve tekne kullanma kursu açıldı. Ancak bunlar arasında sadece biri, amatör denizcinin korkulu rüyası olan yanaşmaya odaklanmış bir kurs veriyordu, o da Sollare Sailing (eski Skipper Training, yani Sabine ile Tayfun'un okulu). Türkiye’de bir ilk olan ‘Yanaşma Kursu’nda, deneyimli iki hoca, öğrencileriyle birlikte gün boyu teknenin üzerinde, sürekli yanaşıp geri çıkıyor; bıkmadan, usanmadan yaptıkları tekrarlar sonucu, amatör denizcileri yanaşma fobisinden kurtarıyorlar. Bu programa yoğun talep üzerine başladıklarını belirten Tayfun Öztuna, “Uzun zamandan beri Marmaris koylarında haftalık yelken kursları veriyoruz. Denizciliği devam ettirmek isteyenlerin sıkıntı duydukları ya da kendilerine güvenemedikleri en önemli nokta ise teknenin karayla buluşma anı; yani yanaşma!” diyerek işin önemini anlatıyor. Biz de Sollare Sailing’den, kendine yanaşma konusunda güvenemeyen ya da yanlış bildiklerini düzeltmek isteyen okurlarımız için, işin püf noktalarını aktarmalarını istedik. Okulun iki ortağı Sabine Dedeoğlu ve Tayfun Öztuna’nın kaleminden aktaracağımız yazı dizimizin, yani ‘teorik yanaşma kursu’muzun, sezona girerken zihninizi açacağına umuyoruz...

Temel bilgiler

Yelkenli bir tekne rüzgârdan nasıl etkilenir?

1. Yerinde duran ve bağlı olmayan bir teknenin tüm gövdesi rüzgâr tarafından itilerek, teknenin başını rüzgârtına doğru döndürür. Dümenin komut dinlemesi için dümen palasından su geçmesi, yani teknenin hareket etmesi ya da pervane dönüşünden su gelmesi gerekir (Şekil 1).

2. Hareketli bir tekne, motor gücüyle teknenin başını rüzgâra karşı düz tutabilir. Sert havalar, genelde seçenek olarak sunulan güçlü motorların paralarının hakkını verdiği koşullardır (Şekil 2).

Pervane etkisi

Yelkenli tekneler birbirine benzese dahi, her biri farklı dümen performansı gösterirler, özellikle de tornistan sırasında. Değişik gövde formları, salma, dümen palasının uzunluğu ve kesimleri ile pervane tipleri, bu farklılıkların sebebidir. Pervanelerin dönüş yönü ve kanat sayıları, bize göre bunlar arasından en etkilisidir. Denemeden anlayamazsınız. Başka biri çıkacağına sizden önce kullandıysa ona sorun: “Tornistan teknenin kış tarafını nereye ve ne kadar atıyor?” Bağlı bir teknede kuvvetli tornistan basarken (en az) hangi tarafa attığını görebilirsiniz. İlk çıkışınızda yavaş-ileri ya da tornistan çıkın. İlk boş yerde (Marina içerisinde de olabilir) pervane efektini test edin. Sonraki manevralarda size lazım olacak.

Halatların doblin yapılması (döngel)

Bağlama halatlarının iki ucunun da teknede olması. Doblin yapılan halatlar, yükü çift halata paylaştırarak hem halatların ömrünü uzatır hem de daha güvenli bağlanmayı sağlar. Doblin yapılan halatlar sayesinde tekneyi iskeleye inmeden çözebiliriz. Çift halat yükü azaltır.

Halat koçboynuzuna nasıl bağlanır

Bakınız, şekil 4

Kazık bağı

Babalara uygulanır. Dikkat! Tekne soluğan alıyorsa bağı gevşetebilir. Kazık bağı usturmaçalar için iyi bir bağıdır çünkü kolay ve hızlı yapılır. Halata oynayan yük değil, sabit yük biner, kolay ve hızlı açılır, kaydırılabilir (Şekil 5).

Anele bağı

Çok sağlamdır ama sıkışır ve zor açılır. Halat uzunsa halka olarak çift yapın. Hem çabuk olur (halatı iki kere geçirmeden) hem de sağlamdır ve sıkışmaz (Şekil 6).

İzbarço Bağı

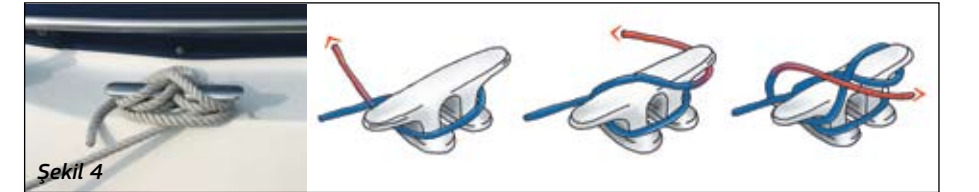
Sağlamdır, çabuk yapılır, kolay açılır. Halatın ucuna yapılır ve diğer tarafından gerilir (Şekil 7).

Halat atma

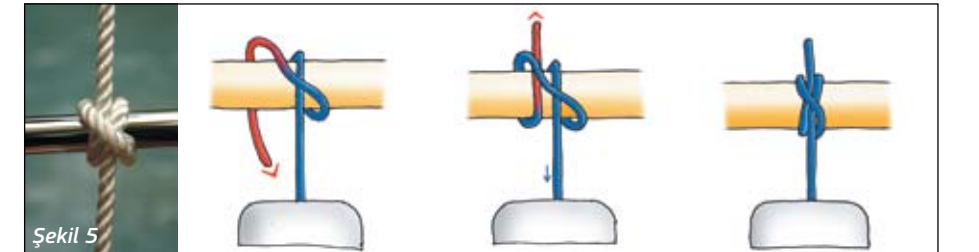
Yanaşma sırasında halat atmak acemilerin en korktuğu işlerdendir. Nedense, özellikle de kadın yelkencilerin... Her kursta, yanaşma sırasında bağışmalar olur; zira halatlar ya kısa atılmış, ya yanlış tarafa atılmış, ya demet halinde atılmış ya da doğru atılsa da yanlış taraftan geçirilerek koçboynuzlarına bağlanmaya çalışılmıştır...

Sorunsuz halat atmanın püf noktaları:

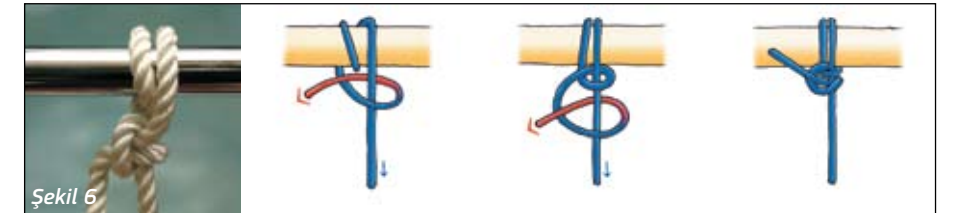
1. Yanaşma yerine yaklaşmadan önce halatı koçboynuzuna bağlayın ve atma yerine hazır bir şekilde koyun.
2. Yaklaşık 50 santimetre uzunluğunda eşit halkalar hazırlayın (kolluk olmasın, küçük olur).
3. Sağ elle atıyorsanız halatın ucunu ve birkaç halkayı sağ elinizde, kalan



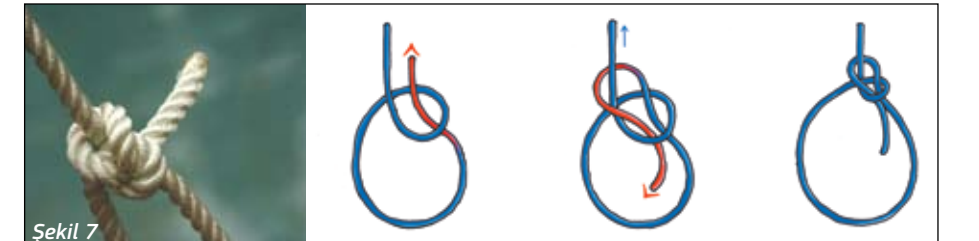
Şekil 4



Şekil 5



Şekil 6



Şekil 7

halatı ve en son tekneye bağlı olan halkaları sol elinizde tutun. Öyle bir pozisyonda durmalısınız ki elinizdeki halkalar, atılırken teknenin hiçbir yerine dokunmadan geçmeli.

4. Tekne halatı atabileceğiniz mesafeye yaklaşırken (teknede ne kadar bağış, gürültü olursa olsun) son defa derin bir nefes alın (sakinleşin ve odaklanın), halkaları kalça hizasından sağ elinizle iskeleye doğru atın. Halkalar sol elinize geçince, diğer halkaları düşürün. Eğer sol elinizdeki halkaları bırakmazsanız ya da halat bir yere dokunarak uçarsa, büyük ihtimalle denize düşer.

Yanaşmadan önce halat atma antrenmanı yapabilirsiniz. Çok iyi değilseniz, erken halat atmaya çalışmayın. Emin olun, acele etmeyin. Baştan kaybettiğiniz iki saniyedense, suya düşen halat (toparlama, tekrar hazırlanma ve bir daha atma) çok daha fazla zaman kaybettirir.

TAKTİK ■

Halat çeşitleri, esnetici malzemeler, bağlama şekli

Her halatın bir işi var. Bir mandar ya da iskota halatı iyi bir bağlama halatı olamaz çünkü esnemez. Bağlama halatlarının (genellikle naylondan yapılır) esnemesi gerekir. Halat esnemezse teknede ya da karada bağlı olduğu yeri aşırı yüklenmelerde kopartabilir. Ayrıca, özellikle bağlama noktalarının esnekliğini artırmak için değişik malzemeler satılıyor (yaylar, kauçuk halat esnetici gibi), bunlardan da faydalanılabilir.

Denize çıkmadan (özellikle yanaşmayla ilgili) son kontroller

Bilmediğiniz bir tekneyle ilk defa çıkıyorsanız;

- ☞ Teknenin su kesimi
- ☞ Derinlik göstergesinin nereden aldığı (salmanın altından mı?)
- ☞ Salmanın uzunluğu
- ☞ Dümen palasının uzunluğu
- ☞ Dümen alabandalarının kaç tur döndüğü (sancak/iskele alabanda),
- ☞ Dümenin ne zaman ortaya geldiği (Birçok otopilot, dümenin duruşunu gösterir, karşılaştırın) bilgilerini kontrol edin...

Baş pervane varsa;

☞ Sancak/iskele kumanda testi yapın. Baş pervane ters bağlanmış olabilir. Teknenin kafasını sancağa

çevirmek isterken birden iskeleyle kaçırarak pek hoş olmaz.

☞ Açma/kapatma testi yapın. Ne kadar sürüyor, pervaneyi çalıştırmadan ne kadar zamanda kapanıyor?

☞ Sigortasının ne tip olduğunu kontrol edin. Eğer termo sigortası varsa kaç saniye içerisinde kapanıyor (durmadan basarken) ve kaç saniyede bir daha açılıyor?

- ☞ Pervane efekti tornistanda ne tarafa ve ne kadar etkilendiğini kontrol edin.
- ☞ Çıpa ırgat sigortasının yerini, tipini ve yedeğinin olup olmadığını öğrenin.
- ☞ Çıpa ırgat kumandasının doğru çalışıp çalışmadığını kontrol edin.
- ☞ Marina çıkışının yerini belirleyin.

Ayrıca denize her çıkıştan önce

- ☞ Motoru kontrol edin: Yağı ve suyu, kayış gerginliği ne durumda? Motor altında kaçak su ya da yağ var mı?
- ☞ Tonoz kontrolü yapın: Ucu nereye bağlı? Yüklü ve yüksüz olan halat taraflarının aynı şeklinde tekneden çıkması lazım. Tekneye girdiği vardavela ayağı aralığında çıkmalıdır yoksa ayağa ya da tele takılır. Etrafta tekneye ait olmayan başka halatlar (ya da oltalar) var mı? Kontrolünü mutlaka yapın!
- ☞ Teknenin altında (su içinde) pervaneye dolanabilecek bir şey var mı?
- ☞ Motoru ısıtın. Motor egzozundan su akıp akmadığını, öyleyse ne kadar aktığını (ilerde karşılaştırmak için) kontrol edin.
- ☞ Dümen kilitlerinin açık olup olmadığını kontrol edin.
- ☞ Pervanenin serbest döndüğünden emin olun. Bağlıyken önce tornistan, sonra ileri yaparak pervaneye bir şey takılıp takılmadığını ve pervanenin yerinde olduğunu kontrol edin. Eğer pervane düşerse tornistana geçişte düşer. Ayrıca şanzımanın geçtiğini de test edin (pervaneyi döndürürken dümeni çevirin, dümene takılan bir şey var mı?)
- ☞ Gönder (kakıç) hazır mı?
- ☞ Elektrik kablosunu ve adaptörü tekneye alın. Tabii ki su hortumu ve pasarellayı da...
- ☞ Özellikle yan lumbozları kapatın!

- ☞ Herkes ayakkabı ve eldivenlerini giymiş mi, bir göz atın.
- ☞ Herkesin havuzlukta ve hazır olduğundan emin olun.
- ☞ Rüzgârın yönü ve şeklini gözden geçirin. Sabit, sağanaklı, değişken...
- ☞ Sağlam bir usturmaçayı rüzgâraltı kış tarafa bağlayın!

Teknede görev dağılımı

Yanaşırken veya çıkarken herkesin güvertede/havuzlukta hazır bulunması ve teknenin hareketlerini dikkatle takip etmesi lazım. Her an bir şeyler ters gidebilir, zira çoğu hata dikkatsizlikten meydana gelir.

Teknede çok eleman varsa:

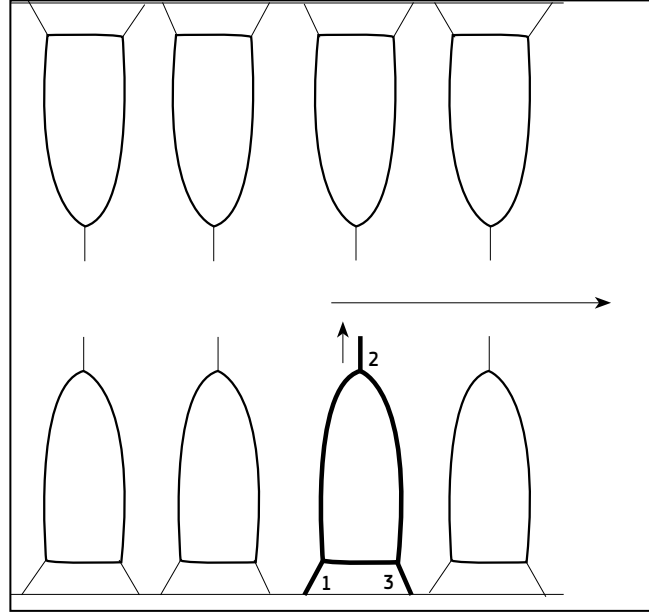
- Bir kişi dümende
 - Bir kişi rüzgârüstü kış halatında
 - Bir kişi tonozda (Tonozu attıktan sonra baş tarafına dikkat eder)
 - Bir kişi rüzgâraltı kış halatında
 - Diğer arkadaşlara sancak ve iskelede, ayakta ve dikkatli olmalıdır.
- Ne kadar az mürettebat varsa iş o kadar zor olur ama neticede bir kişi bile tekneyi yanaştırabilir. Yanaşırken sıralama çok önemlidir.

Yanaşma dümencinin vereceği komutlarla yapılır. Herkesin aynı dili konuşması gerekir. Çoğu hata yanlış iletişimden oluşur. Komutlar kısa ve anlaşılabilir olmalıdır. Hangi durumda hangi komutları kullanacağınızı önceden konuşun. Sadece sesli komutlar yoktur, duruma göre komutlar el hareketleri veya ışıklı da olabilir. Sesli komutların yüksek sesle verilmesi gerekir zira ses rüzgâra karşı zor duyulur. El hareketlerinin görevdeki adamın pozisyonundan görünmesi lazım. Komutlar sadece dümenci tarafından verilmeli. Dümencinin, sürprizlere mahal vermemek için çıkış planını herkese önceden anlatması yararlıdır. Çarpışma tehlikesi görürseniz, dümenciye haber verin ve kendinizi riske atmadan tekneyi korumayı deneyin. Gönderin dış tarafını kullanın ya da bir usturmaçayı oraya tutun. Ellerinizi ve ayaklarınızı bir yere sokmayın.

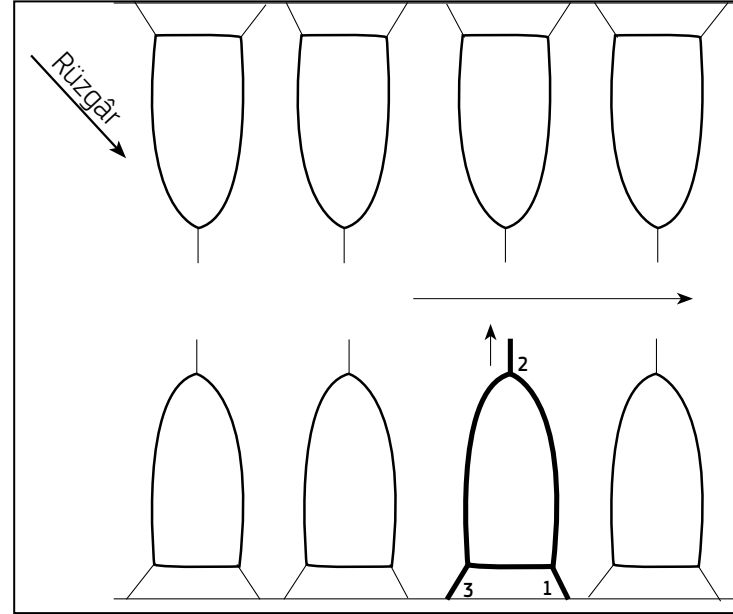


Çarpışma tehlikesi görürseniz gönderin dış tarafını kullanın

TAKTİK ■



Şekil 8: Halat bırakma sırası; 1 (iskele kış), 2 (tonoz), 3 (sancak kış)



Şekil 9: Halat bırakma sırası; 1 (sancak kış rüzgârtı), 2 (tonoz), 3 (iskele kış rüzgârüstü)

Tonoza baştan bağlı olan tekneyle marinadan ayrılma

Rüzgâr ve akıntı yokken (Şekil 8)

• Bütün kontrolleri yapın ve motora start verip ısıtın.

• Sıkışma var mı, kolay açılır mı diye bütün halatların bağlarını kontrol edin. Eğer bir bağ zor açılıyorsa motor gücüyle halatın yükünü azaltın ve bağı gevşetin. Tonoz halatı zor açılırsa kış halatları biraz gevşetin, tekne kendi kendine biraz öne kaysın (sapan etkisi).

• Kış halatında yük varsa önce yavaşça (teknenin kışı yana atar) sonra tamamen bırakın. Bağı açarken parmaklarınıza dikkat edin. Kış halat çözüldükten sonra havuzluğa alınır; ne denize düşsün ne de dümene sıkışsın. Toparlama işini sonra yapın, çünkü çıkışta teknedeki her elemanın dikkatini vermesi gerekir.

• Rüzgâr ve akıntı olmadan sırf motor ve dümen gücüyle tekneyi döndürebilirsiniz. Dar yerlerde, belki çıkış tarafında bulunan kış halatı kontrollü bırakarak daha kolay dönebilirsiniz (Örneğin çıkış sancakta ise iskele kış halatı önce bırakılır; tonozu attıktan sonra sancak kış halatı bırakılırken, arada bir tutarak motor gücüyle ileri yüklenerek teknenin başını döndürmeye yardımcı olunur).

• İkinci atılacak halat olan tonoz halatı kesinlikle dümencinin komutuyla atılmalı. Tonozcunun halatı attıktan ve halat 1 metre battıktan sonra, dümenciye haber verilmeli. Dümenci "Tonozu at" komutu verirken motor vitesini geçirmeye hazır olmalıdır. Rüzgâr aniden başlarsa müdahale edebilmek için...

• Teknenin dönmesi gereken tarafta olan, kış halatı kontrollü bırakılır. Dümenci net komutlar vermelidir. Bu konuda şunlara dikkat edin: Tekneyi fazla döndürmemek için çok gaz vermeyin. Acemi dümenciler motor ile meşgul olurken dümeni çevirmeyi unutabiliyorlar!

• Halatı boşlama-tutma hareketinde, halatta çalışanın ellerine fazla ve ani yük binmesin diye motorun gücünü dikkatli kullanın.

• Kış halatı bırakan eleman, doblin yapılmış halatı kontrollü bırakmalı ki halatın ucu eline gelirken refleks ile tutmasını (tekneyi fazla döndürür). Halatı bittiğinde dümencisine haber vermelidir.

• Halatın ucunun pontondaki baba/halka ya da koçboynuzundan kurtulana kadar sıkışma riski vardır. Sıkışınca dümencinin hemen bilgi alması lazım ki gazı kesip bir an önce duran teknenin fazla dönmesini engellesin. Halatın ucu serbest olur olmaz dümenciye haber verin, halatın artık sıkıntı yaratmayacağını bilsin. Ayrıca suda olan

halatı her zaman hızlı bir şekilde tekneye almak gerektiğini unutmayın. Dümenci bir anda tornistan gitmeye karar vermek zorunda kalırsa halat pervaneye dolanabilir.

• Marinanın dar yerlerinden sağlam çıktuktan sonra usturmaçaları ve halatları toparlayın.

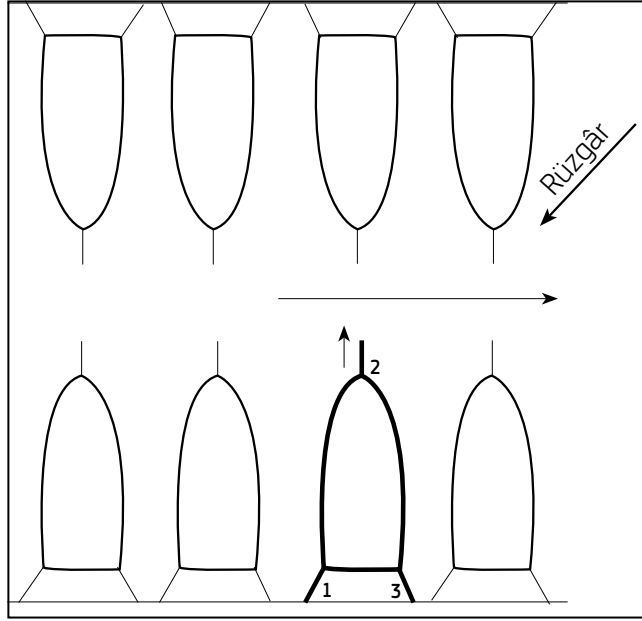
• Marinadan çıkarken başka tekneler de girip çıkıyor olabilir. Dikkat edin! Yelkenli bir tekne (hareket eden bir direk) uzaktan kolay görünebilir ama bir motoryatla da karşılaşabileceğinizi unutmayın.

Dikkat: Rüzgâr ve akıntı yokken hata olmaz diye düşünüp de sakın dikkatinizi kaybetmeyin, laçka olmayın! Rüzgâr her an çıkabilir ve yönü de hiç belli olmaz. Az da olabilir, çok da olabilir (kaçak); size avantajlı ya da dezavantajlı bir yönden gelebilir; bilemezsiniz... İşinizi garantiye almak isterseniz, iki kış halatı çıkarken kontrollü bir şekilde beraber bırakın. O zaman her ihtimalle bir yardımcı elinizde olur. Dar yerlerden çıkmak için pervane efekti de (ileri/tornistan) kullanabilirsiniz.

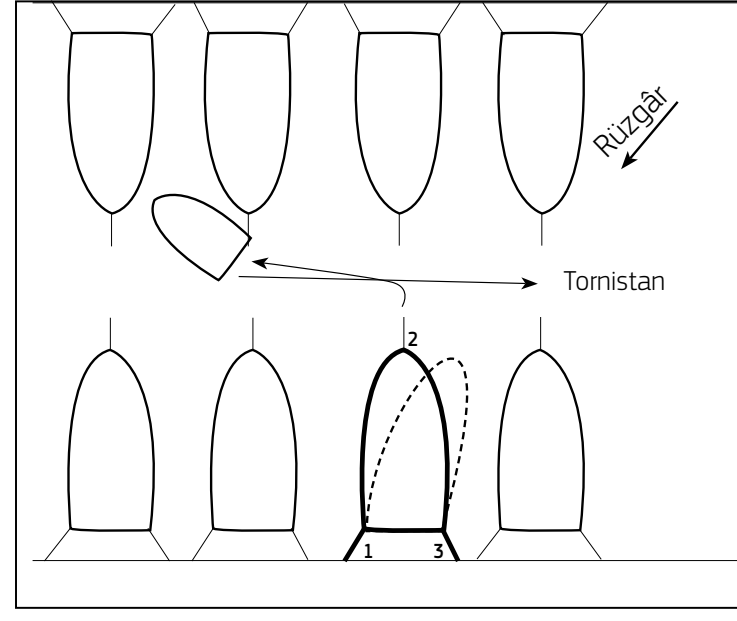
Hafif rüzgârda kolay yönünden (Şekil 9)

Hafif rüzgârın etkisi 'az' olur. Eğer rüzgâr teknenin başını çıkışa doğru itecekse size dönmek için yardımcı olur. Kontrol sizin elinizde olmalı.





Şekil 10: Halat bırakma sırası; 1 (iskele kık rüzgârti), 2 (tonoz), 3 (sancak kık rüzgârtüsü)



Şekil 11: Halat bırakma sırası; 1 (iskele kık rüzgârti), 2 (tonoz), 3 (sancak kık rüzgârtüsü)

- ☞ İlk bırakılan kık halat, rüzgârtindeki olmalıdır.
- ☞ İkinci bırakılan halat da tonozdur. Tonozu çözdükten sonra dümenici hafif ileri vites (rölanti) koyar.
- ☞ Tekne önce düz bir şekilde yanaşma yerinden çıkmalıdır.
- ☞ Rüzgârtüsü kık halatı dümeninin komutuyla beraber bırakılır ya da tutulur. Teknenin hareketi artık sizin planladığınız gibi olduğu an, kık halatı boş bırakın ve daha önce anlattığımız gibi tekneye alın.

Hafif rüzgârda ters yönden (Şekil 10)

Eğer hafif rüzgâr istikamet yönünüzden esiyorsa size hiç yardımcı olmaz. Halat bırakma prensibi aynıdır.

- ☞ İlk olarak rüzgârti kık halatı atılır.
- ☞ İkinci olarak tonoz halatı atılır.
- ☞ Kontrollü bırakılacak olan rüzgârtüsü halatıdır. Halat kısa ise size en son dönmek için yardım etmeyebilir. Daha uzun olan bir başka halatı her şeyden önce (iskeleden pasarellayı almadan) bağlayın.

- ☞ Önce düz çıkın (rüzgâr halatı, motor ve dümen ile) dönmek istediğiniz taraftaki halatı tutun, gazı biraz artırın.

- ☞ Tekne tam istediğiniz kadar döndükten sonra halatı tamamen bırakın ve toparlayın. Şimdi hızı azaltabilirsiniz.

Eğer rüzgâr hafif değilse ya da rüzgârtüsünde bağlı olan tekne çok yakınsa belki bu manevradan baştan vazgeçmelisiniz. Özellikle de tomistan pervane etkisi size ters gelirse (örneğin çıkış sancaktayken rüzgâr sancaktan esiyor ve pervane etkisi tomistan kıkı iskeleye atarsa)...

Tabii ki her zaman marinadan palamar botu çağırabilirsiniz. Bot, teknenin başı rüzgâra karşı (ya da kıkı rüzgârtisine doğru) iterek size yardım edebilir.

Kuvvetli rüzgârda ters yönden (Şekil 11)

Rüzgâr belli bir şiddetin üzerindeyse işimiz çok zorlaşır. Dikkatli olmalısınız. Halatlara ve halat tutanın ellerine gelen yük çok güçlüdür. Mutlaka yardıma bir bot çağırın. Rüzgârın gücüne karşı çıkmaya kalkmayın.

Şekil 11'de gördüğümüz gibi rüzgârtüsü halatını kontrollü bırakarak tekneyi yanaşma yerinden düz çıkartmaya çalışın. Ponton kanalında rüzgârtisine doğru dönün. Kanalın henüz paraleline





gelmeden (eğer pervane etkisi teknenin kışını sancağa atacaksa), motoru önce boşa koyun sonra tornistan yapın. Tekne bu şekilde fazla durmasın, çünkü rüzgârdan çok etkilenir. Ponton kanalından tornistan çıkın. Rüzgâr hâlâ biraz yandan geliyorsa teknenin başını itmeye devam eder. O yüzden tornistan hızını ona göre seçin (çok yavaş çıkmamalısınız).

Olası başka problemler:

- ☞ Dar yerlerden çıkarken başka

teknelerin tonoz halatlarına yakın geçmeye mecbur kalabilirsiniz. Takılma tehlikesi varsa mümkünse yavaş geçin. Salma ile takılırsanız ileri gitmiş olan teknemiz sapan gibi geri fırlar. Öyle olursa olayı olduğu gibi kabul edin, dümeni geri hareketine göre çevirin ve tekneyi ileri vererek frenleyip durdurun. Sonra tekrar ileri çıkın, tabii bu defa biraz daha mesafe bırakın...

☞ Marina ponton kanallarından başka bir tekne girip çıkıyor olabilir. Rüzgâr varken tekneyi durdurmak tehlikeli olabilir. Teknedeki mürettebat

çok dikkat etmelidir. Rüzgâr sizi başka bir tekneye doğru itebilir. Yavaş dokunursanız hasar olmaz. Geri dönebilerseniz yanaşma yerine gitmek iyi olabilir. Tekrar rüzgârüstü halatını hazırlayın ve bağlayın. Prosedüre yeniden başlayın.

Marinalarda prosedürler ve etik

Bazı marinalarda tonozlar pontona bağlıdır ve bir marina elemanı tonoz halatının ucunu size pontondan uzatır. Bazı yerlerde bot ile gelip tonozu teknenin başına getirirler. Botun gelmesi avantajlıdır; hem başı çabuk tutarsınız hem de size yardım edebilecek bir adam (halat çekme/bağlama) ve teknenin başını itebilecek bir bot yanınızda olur. Bazı yerlerde tonoz halatını direkt teknenin koçboynuzuna volta edebilirsiniz, bu durumda kendinize ait bir halatın hazır olması gerekir.

Marinaya girişte gelişinizi anons edin. Eğer yabancı bir marinaya giriş yaparsanız teknенizin ismini, uzunluğunu ve kaç gün kalacağınızı bildirin. Size ona göre yer verilir. Bazı marinalarda çıkış yapmadan önce de haber verilmesi şartı vardır. Bazı marinalarda bir marina elemanı yanaştığınız yere gelir ve kaydınızı yapar. Gelen yoksa yanaştıktan sonra teknenin kaptanı tekne evraklarıyla (sigorta poliçesi, ruhsatı ve bazen transitlog'u) marina ofisine gider ve kayıt yaptırır. Marina ofisiyle VHF'te hangi kanaldan konuşabileceğinizi kılavuz kitaplardan veya marina girişindeki lehvalardan öğrenebilirsiniz.

Marinada etik

Yelken eski zamanlarından beri 'fair' bir spordur ve hayat felsefesi 'çevreye zarar vermemektir. Elbette çevremiz sadece su, hava ve kara değil aynı zamanında etrafımızdaki insanlardır. Komşu tekneleri ne gürültü ne de görüntüyle rahatsız etmemek gerekir. Yani tekneden gelen müzik ya da insan sesi çok yakın kalanları rahatsız etmemelidir.

www.sollaresailing.com

