



## Teorik Yanaşma Kursu 3 Koylar ve adaların kucağında

**MARİNAYA YANAŞMA, MARİNADAN AYRILMA  
DERKEN, GELDİK YAZ AYLARI İÇİN EN İHTİYAÇ  
DUYDUĞUMUZ BÖLÜME. KOYLARDA GEZİNİRKEN  
NELERE DİKKAT EDECEĞİZ, TEKNEMİZDE NELERİ  
KONTROL EDECEĞİZ, SIKINTI YAŞAMAMAK İÇİN  
HANGİ ANTRENMANLARI YAPACAĞIZ...**

YAZI: SABİNE DEDEOĞLU-TAYFUN ÖZTUNA

Üç aydır devam eden yazı dizimizin bu bölümünde, bağlanma ile ilgili birkaç not daha aktardıktan sonra, koyları gezerken yapılması gerekenlere değineceğiz. Sollare Sailing'in iki ortağı Sabine Dedeoğlu ve Tayfun Öztuna, aborda olmak için gerekli bilgileri

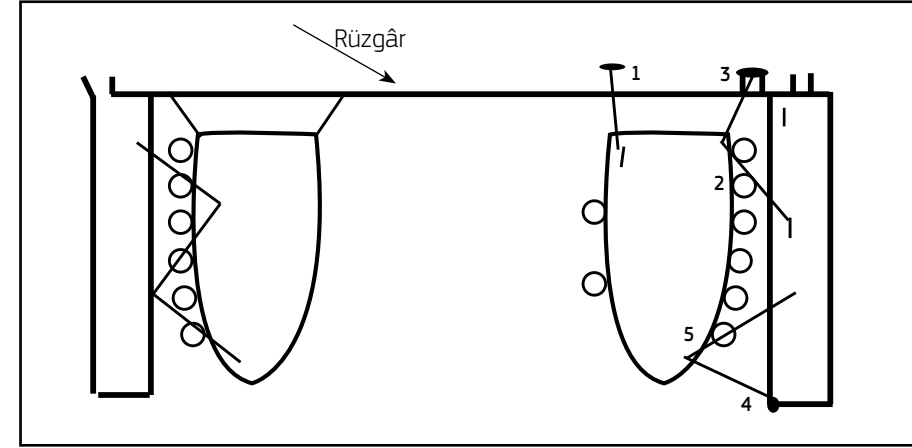
aktardıktan sonra denizden keyif almak için muhteşem koylara doğru açılanlara, gezilerinin 'cehenneme' dönüşmemesi için püf noktaları anlatıyor...

**Nereye aborda oluyoruz?**  
Aborda olduğumuz yere göre

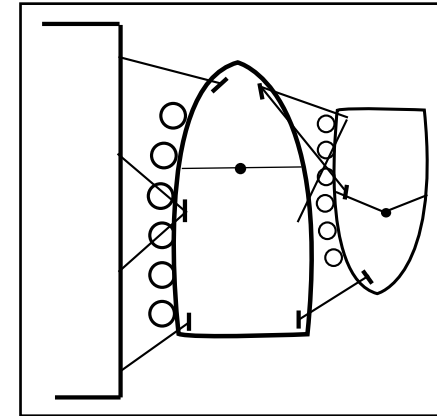


Sabine Dedeoğlu

hareket etmek önemlidir. Mesela yakıt istasyonlarının yanaşma yerleri genellikle dardır ve etrafında çok trafik vardır. Yanaşırken ve ayrılırken kimsenin sizi acele ettirmesine izin vermeyin ama yine de seri hareket etmenizi sağlayacak bazı önlemler alabilirsiniz. Kısa



Şekil 24: Parmak pontana yanaşma



Şekil 25: Başka tekneye aborda olmak

bir süre kalacağınız için dört halatı birden bağlamanıza gerek yok, bağlama halatlarından ikisi (kıçtan ve baştan capraz halatları) yeterli olacaktır. Ayrıca istasyona gelmeden önce yakıt tank kapağı anahtarı veya vinç kolunu hazırlayın; elbette cüzdanınızı da...

Bazı marinalarda bulunan parmak pontonlar (finger), rahat bir yanaşma yeridir. Bunlara yanaşmak çok avantajlıdır; hem kıçtankara olduğunuz için iniş ve binişiniz kolay olur hem de 'parmağa' aborda olarak tonoz işinden kurtulursunuz. Atılan ilk halat yine rüzgârüstü kıç halatı olur (Şekil 24).

Limana ya da marinada fazla yer yoksa -bir yarış haftasında mesela- aborda olan bir teknenin

üstüne de bağlanabilirsiniz. Elbette önce diğer teknenin skipper'ından izin almalısınız (gerçek bir denizci kabul eder). Bağlanırken bütün halatları döngel yapın ve bağlar sizin teknenizde olsun (kolay avara olabilmek için). Tekneyi boyuna göre, baş-baş ya da kıç-baş bağlayın. Dikkat edilecek önemli noktalardan biri; teknelerin sallanması halinde armalarının, yani direk ve çarmıhların birbirine dokunmaması...

Diğer teknenin ekibini rahatsız etmeyin. İniş çıkışlarda diğer teknenin havuzluğundan değil başüstünden, kirlenmeden ve çizmeden geçin. Gürültü yapmayın, yavaş hareket edin (özellikle gece saatlerinde). Teknenizi terk etmeden mutlaka diğer teknenin skipper'ıyla ne zaman marinadan ayrılmak isteyeceklerini konuşun. Ona göre teknenizde bulunun.

### Solugan tehlikesi

Eski rüzgârların dalgaları (solugan) ya da geçen gemilerin getirdiği dalgalar, bağlı olan her tekneyi rahatsız eder veya tehlikeye atabilir. Halat, halatın bağlı olduğu koçboynuzu, halatın geçiş yeri (kurtağzı) ya da bağlı olduğunuz iskeledeki anele-baba, ani yük binmesi nedeniyle kopabilir. Solugan ya da dalga bekleniyorsa gevşek bağlayın, tekne hafif

sallansın. Usturmaçaları çok yüksek bağlamayın ki zıplamasınlar. Mümkünse karşıdan bir koltuk halatı bağlayın (tekneyi rıhtımdan uzaklaştırmak için). Uzun bir süre bağlı kalacak veya geceleyecekseniz halatlara yük azaltıcı ya da esnetici (absorber) takmak faydalı olacaktır. Tekneyi sert darbelerden korur ve halat kopmalarını önler.

### Ağır hava bekleniyorsa

Yanaşırken hava sakin olabilir ama çıkışınızdaki hava şartlarını da düşünün. Çıkacağınız zaman için sert rüzgâr bekleniyorsa en kolay şekilde ayrılabilceğiniz bir yere, pervane etkisini de düşünerek en uygun şekilde (sancak ya da iskele aborda olarak) bağlanın.

Ağır havada yanaşmak, denizcilerin en sevmediği konulardan biridir. Kendi marinarınıza sert havada bağlanmak, şartları çok iyi bilmeniz nedeniyle tabii ki daha kolay olacaktır. Ancak yabancı bir marinaya giriyorsanız çok şey değişecek ve huzursuz olacaksınız. Tanımadığınız bir marina ya da balıkçı barınağına giriyorsanız bilmeniz gereken en önemli unsur derinliktir. Hareketlenip dalgalanmaya başlayan denizde, sınırlı derinliğe sahip marinalara girerken salmayı sürtmemek veya ufak çaplı oturmalar mümkündür. Girişten sonra bizi bekleyen sürprizlerden biri de fırtına uyarısı üzerine, marina palamarlarının emniyet için tekneler üzerinden aldıkları uzun halatların aniden karşımıza çıkmasıdır. Bu tehlikeye özellikle marinaya karanlıkta girip çıkarken çok dikkat edilmelidir. Sert havalarda mutlaka palamar botu çağırın ve sürekli rüzgâraltınızda kalmalarını söyleyin. İşleri nasıl ve hangi sırayla yapmaları gerektiğini tam ve açık olarak siz söyleyin. Sonuçta teknenin kaptanı sizsiniz, onlar değil! Bağlandıktan sonra



da karşı rıhtım (rüzgârüstü) ve tekneler üzerinden koltuk alarak kendinizi sağanaklara karşı bir miktar koruyabilirsiniz. Bir de şunu aklınızdan çıkarmayın: Denizde yardım istemek ayıp değildir. Önemli olan emniyettir!

#### Koyları gezerken

Koylarda demirlemeyi düşünüyorsanız, marinadan çıkmadan önce teknenin teknik özelliklerini, gezilecek koyların konumunu ve detaylarını bilmelisiniz...

#### A- Tekne ile ilgili kontroller

**I. Su kesimi:** Özellikle kiralık teknenin derinlik göstergesinin ne şekilde ayarlanmış olduğunu bilmelisiniz: Cihazda okuduğunuz rakam, bulunduğunuz yerdeki

toplam su derinliğini mi yoksa teknenizin salma altında kalan su derinliğini mi veriyor? Ayrıca, cihaz feet birimine göre ayarlı olabilir! Öğrenmenin en basit yolu charter acentesine teslim sırasında sormanız. Çoğu charter şirketi salmanın altındaki ayarı seçiyor, yani 0.00 gösterdiği an, salmanın altında su ya kalmamıştır ya da azcık bir payı vardır. Cihazdaki ayarı okumayı bilmiyorsanız, mutlaka teslim alırken teknenizin ayarını sorun.

**II. Sigortalar:** Genel olarak her sigortanın yeri bilmelisiniz ve yedeklerinin teknede bulunduğunu kontrol etmelisiniz. Özellikle, yanaşırken sıkıntı yaşamamak için ırgat sigortasının yerini ve onun yedeğini kontrol edin.

**III. Irgat:** Elektrikli sistem (kumanda) çalışıyor mu (up/down ya da oklu)? Yönü doğru bağlanmış mı size böyle bir şey olmaz gibi gelebilir ama vallahi kullandığım bir teknenin kumandası ters bağlanmıştı!

Çıpayı marinada bir kere manuel atmayı deneyin; kolu nerede? Zincir

hızlı dökülüyor mü? Dolabı dar olduğundan, zincir üst üste yığılmış ve sıkıştığı için hızlı atılmıyor olabilir mi?

**Dikkat:** Manuel kol ırgat üzerindeyken elektrikli kumanda kullanmayın! Kol da döner; bir yere çarpar veya sıkışır...

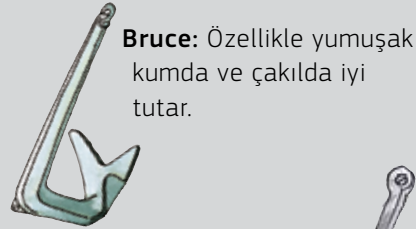
**IV. Zincir:** Zincirin toplam uzunluğu ne kadar? Ucu tekneye halat ile mi bağlı? Kesinlikle zincir vasıtasıyla tekneye doğrudan bağlı olmasın. Acil durumda bir halatı bıçakla kesebilirsiniz ama yük binmiş bir şekeli açamazsınız.

Varsa yardımcı olur: Belli metre aralıklarıyla halat ve zincir işaretli olabilir mi? Eğer öyleyse, bunun da yardımı olacaktır. Varsa skala bir yerde yazıyor mu?

**V. Çıpa:** Çıpanın tipi ve hangi zeminde tutup tutmadığı önemlidir. Sanırım 100'den fazla çıpa isimi var. Çıpa ve demirleme çok karışık bir konudur (Onu da ilerki sayılarımızda daha detaylı tartışabiliriz). Şimdilik ana çıpa tipleri için aşağıdaki kutuya göz atabilirsiniz...

Teknenizde bir 'uzman' çıpa

#### En yaygın kullanılan çıpa tipleri



**Bruce:** Özellikle yumuşak kumda ve çakılda iyi tutar.

**Bügel-Rocna:** Ağır bir çapadır ve kum veya çamurda çok iyi tutar.



**CQR-Plough:** Erişte dipte çok iyi tutar.



**Danford-Allrounder:** Her işi görür ve kolay depolanır (katlanıyor); bu nedenle optimal bir yedek ya da ikinci çıpadır.



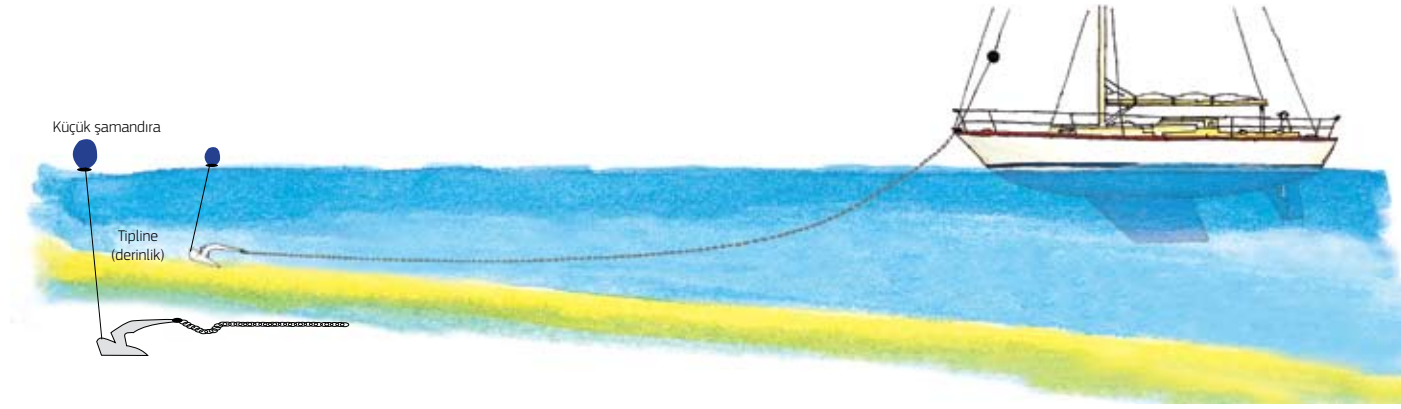
**Admiralti:** Guletlerin çıpasıdır.



**Ultra:** Formu üçgen olduğu ve ucu daha ağır olduğu için atarken zeminin içine kolay girer. Özellikle çamurda iyi tutar.

**Delta:** Çamur için yapılan bir çapadır.





varsa, başka bir zeminde pek iyi tutmayabileceğini göz önüne almalısınız! Çıpanızı gideceğiniz yerlerin çoğunluğunda karşılaşacağınız zemin durumuna göre seçmelisiniz. Her şarta uyan bir çıpa maalesef henüz yok!

**VI. Tripline:** Küçük şamandıralı bir halattır. Çıpaya bağlı durur ve demir atacağınız yerin derinliğine göre yeterince uzun olmalıdır. Şamandıra, çıpanızın tam olarak nerede olduğunu size ve diğer teknelere gösterir. Tripline ayrıca, deniz yatağına bir şekilde takılmış ve kurtulmayan çıpaların daha rahat yukarıya çekilmesinde faydalı olur. Çıpa ile yaşayacağınız problemleri ve bunların çözümlerini, önümüzdeki ay okuyabilirsiniz (Şekil 27).

**VII. Bağlama halatları:** 10-15 metrelik arasındaki teknelerde dört adet 12 metre ve bir de 50 metrelik halat bulunmalıdır. Bağlama halatları, esneyebilir malzemeden olmalıdır. Kıştıkara için veya uzun bir koltuk halatı olarak kullanabileceğiniz uzun halatlar da yüzer malzemeden olmalıdır. Rulo şeklinde toplanan bant şeklindeki kayışlar da, teknenin kışından atmak ve çekmek açısından, özellikle hafifliğinden dolayı seçilebilir. Ucunda bir kanca olduğu için bir ağacın ya da kayanın etrafında dolaşıp kendine kilitleyebilirsiniz. Çabuk olur ve

izbarço bağı atamayan arkadaşlar da bu şekilde rahatça bağlanır. Rulo korkulukta yer alır ama aynı zamanda her zaman hazırdir ve açarken 'gam yapmaz'. Tek dezavantajı, çok rüzgârlı havalarda aşırı ses yapmasıdır.

**VIII. Demir işaretleri:** Dünyada geçerli ve gereken gündüz demir işareti siyah küre ya da katlanan iki siyah plastik dairedir (uzaktan küre gibi görünür). Türkiye'de özellikle, modern yatlar gündüz demirlerken siyah küreyi asılı tutmazlar. Günlük tur yapan ahşap teknelerin siyah küresi ise sabit bağlı gibidir. Bu işaret; "Demirde duruyorum" diyen bir işarettir ama bugünlerde Türkiye'de geçerli değil sanki!

Gece demirlerken de demir fenerinin yanması gerektiğini

unutmamak lazım. Çok şükür, bu kural Türkiye'de hâlâ uygulanıyor. Denize çıkmadan önce demir fenerini ve tabii silyon fenerlerini mutlaka kontrol edin.

### B. Koılar ile ilgili bilgiler

**I. Navigasyon seti:** İçinde, rotanız ve koılar ile ilgili bilgi kaynaklarınız olmalıdır.

**a. Kağıt haritalar:** Sadece chart plotter'a güvenmeyin. Plotter'daki bilgi yeni 'update' edilmiş yani güncellenmiş dahi olsa bu tür haritaların ticari amaçlı özel şirketler tarafından yapılmış olduğunu ve yüzde 100 doğru olmayabileceğini unutmayın (Zaten kimse garanti vermiyor). Ayrıca elektronik sistemler arıza yapabilir, akülerinizin voltajı düşebilir, kötü havada GPS yeterince sinyal almayabilir.





### b. Portolon kitapları ve dergiler:

Türkiye kıyılar için favorilerim;

Sadun Boro'nun "Vira Demir" adlı kitabı (tüm Türkiye için ) ve senelik çıkan dergi 'Bay Express'tir (özellikle Bodrum-Fethiye arası için). Yurtdışında akıntı ve gel-git ile ilgili kitaplar da önemlidir (Almanak).

Tabii ki diğer denizcilerden duyduğunuz ve okuduğunuz hikayelerden de faydalanabilirsiniz.

### II. Hangi koya gidecek: Size

uygun bir koy bulmak için şu ölçütleri düşünmelisiniz.

- ☞ Gece rüzgârı
- ☞ Derinlik
- ☞ Zeminin kalitesi (Çamur, kum, erişte, kayalık)
- ☞ Solugan
  - Koyun genişliği (Kaç tekne için yer var?)
- ☞ İskele varsa; tonozu var mı, iskeleye yakın sığılık veya kayalık var mı, su/elektrik/mazot alma şansı var mı ve ücret alınıyorsa ne kadar?
- ☞ Yakında uygun alternatifler

var mı?

☞ Koruma altındaki koylar, demir atma yasakları veya ağaca halatı bağlama yasağı ile ilgili bilgi sahibi olun.

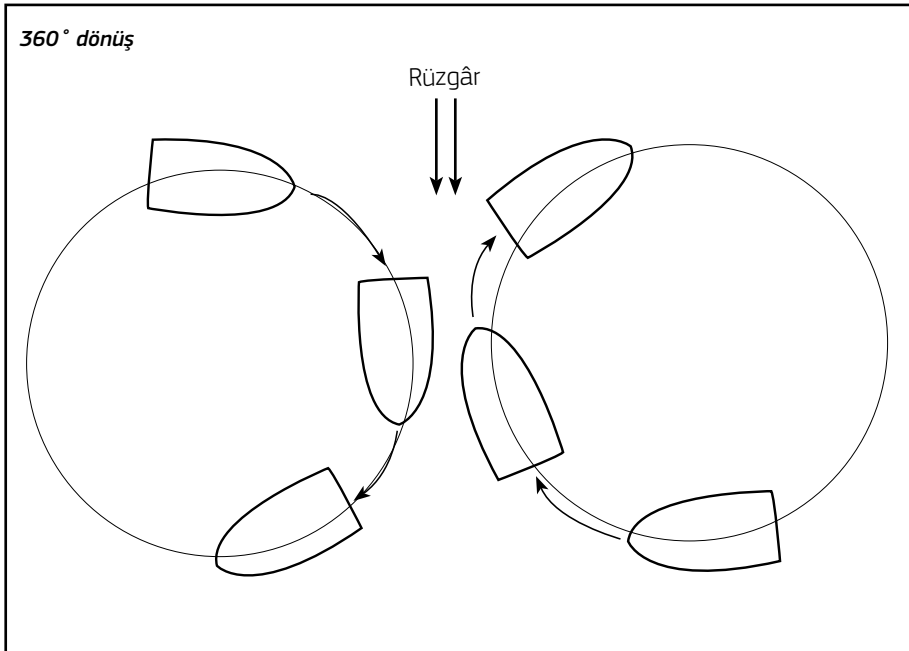
Bunlar dışında tabii ki kendi rahatınız için; koyun ne kadar sakın ve güzel olduğunu (arısız ve sivrisineksiz) da öğrenin. Ayrıca yanaşma yeri ve şekli her zaman uygun olmalıdır, yoksa rahat uyuyamazsınız.

### Yanaşma antrenmanı

Kullandığınız teknenin özelliklerini iyi bilmelisiniz. Eğer bilmiyorsanız koyalara girmeden önce bunları denemenizde yarar var...

☞ **360 derece dönüş:** İleri vitesle ve tornistan ile rüzgâra karşı ve rüzgâraltına, yavaş ve hızlı dönüşler yapın...

☞ **Sırf pervane efekti kullanarak tekneyi döndürme:** Dümeni sabit tutarak gaz kolu kısa (kısaaaa????) ve kuvvetli, ileri vites ve tornistanı arka arkaya yaparak tekneyi aynı yerde döndürmeye çalışın. Zira dar alanda tekneyi döndürebilmek için minimum dönüş çapını önceden bilmeniz gerekir. Şekil 28 ( nasıl kıç atıyor--- resimli kitap da gibi)



## TAKTİK ■

🌀 **180 derece dönüş:** İleri vitesle git ve 180 dereceyi dönüp tornistan devam etmek için (ne demek isitiyor???)

🌀 **Şamandıraya yanaşma:** Tornistan rüzgâra karşı yaklaşık bir metre kala durdurun.

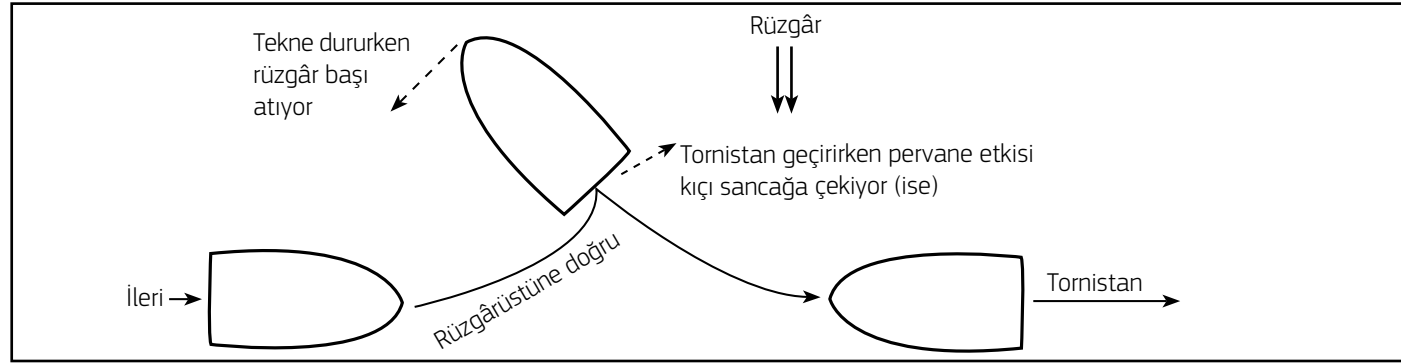
### Şekil 29:

Rüzgârın ve pervane etkisi tekneyi aynı yöne doğru çekiyor/ itiyorsa ileri vitesleyken rüzgâra karşı dönüş yapın, dümeni alabanda edin. Rüzgârın kör naktasından geçtikten sonra motoru tornistana takın. Tekne geri yol almaya başlayana kadar rüzgâr teknenin başını iter, sonra pervane etkisi geriye yol alırken tekneyi daha da döndürür. Tekne dururken dümeni ortaya alın, tornistan yol

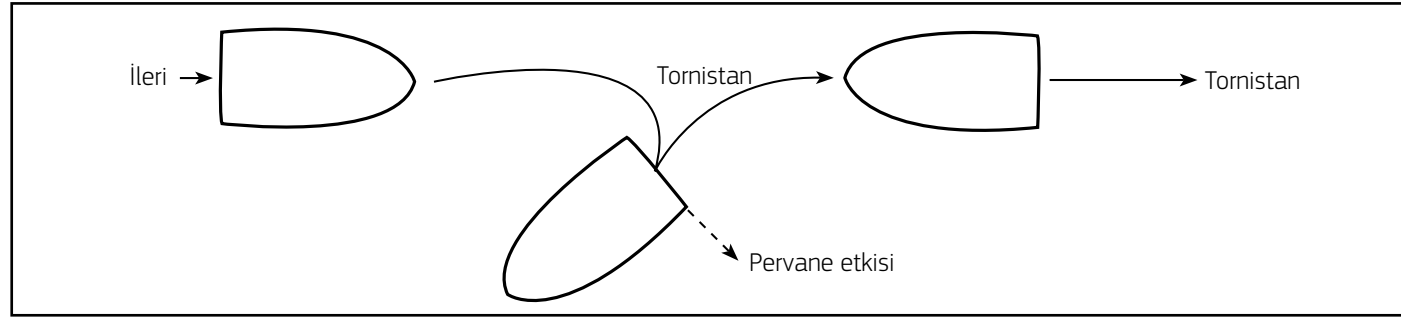
alırken tekneyi istediğiniz hedefe doğru yürütün.

Rüzgâr ve pervane etkisi aynı yöne değilse kuvvetli olanına göre hareket edeceksiniz. Gireceğiniz yerden uzak kalarak dönüş yaparsanız, tekneyi istediğiniz yöne manevra edebilirsiniz.

[www.sollaresailing.com](http://www.sollaresailing.com)



Şekil 28: 180° dönüş; yandan rüzgâr; pervane etkisi



Şekil 29: 180° dönüş; rüzgâr etkisi (yok); pervane etkisi ters

### Koylarda çevre ve gürültü kirliliği

Her geçen gün yoğunlaşan tekne turizimi nedeniyle bizi denizde farklı sorunlar da bekliyor. Tüm kış boyu gözümüzde tüten güzelim koylarımıza vardığımızda karşılaştıklarımız, çoğu zaman şok yaratabiliyor. Evet, ses ve su kirliliği! Koya girdiğinizde ilk yapacağınız, bunların kaynaklarını aramak. Dev otellerin, kıyıya koymayı tercih ettikleri diskoları, sabah kahvaltısından gecenin geç saatlerine kadar kaptanının zevki doğrultusunda müzik yayını yapan

günlük ve haftalık gezi tekneleri, bu kirliliklerin ana kaynakları. Yüksek sezonda oldukça dolu olan teknelerin duş ve mutfak suyu atıkları, Sahil Güvenlik botlarının titiz çalışmalarına rağmen diğer büyük sorun. Tavsiyemiz, bu kaynakların rüzgâr üstünde kalınmaması. Tüm kaptanlarımıza sessiz, huzurlu ve tertemiz koylar bulmalarını diliyoruz. dileklerimizle bu ayki yazımızı da burada noktalıyoruz. **Sahil Güvenlik telefonu: 158.**

