Alarga ve kıçtankara

KOYLARDA İSKELEYE YANAŞMA VE İSKELEYE KIÇTANKARA OLMANIN ARDINDAN, BU AY DA KIYIDAKİ BABA YA DA KAYALARA BAĞLANMAYI VE ALARGADA KALMAYI TARTIŞACAĞIZ...

YAZI: **SABİNE DEDEOĞLU, TAYFUN ÖZTUNA**

Sabine Dedeoğlu, Tayfun Öztuna

Koyda kıçtan da teknenizin pruvasını sabitlemenin tek yöntemi var, o da demir atmak. Koyda rahat hareket edip, planladığınız köşede kalabilmek için öncelikle portolon kitaplarına bakmanız gerekiyor, deniz haritalarından da faydalanabilirsiniz. Bize göre koylarda yaşanan sorunlar, önceden atılmış ve artık kullanılmayan tonoz ve zincirlerden kaynaklanıyor. Nerede yattıklarını bilemeyeceğiniz bu yığıntılar, demir alırken sıkıntı yaratabiliyor ve çoğu zaman tekneler buralarda demir ve zincirini bırakmak zorunda kalıyor. Zincirinizi kurtaramıyorsanız yapılacak tek şey, zincirin sonuna bir yüzer bir cisim bağlayıp tüm zinciri suya atarak en yakın yerden bir dalgıç temin etmek. Koydan çıkarken yaşayabileceğiniz problemi önden anlatmış olduk, şimdi dönelim işin başına...

Bir koyda kıçtankara yaparken, kıç halatları ne kadar sağlam atılırsa atılsın, en korumalı ve risksiz köşenin seçimi bize göre işin en ince noktası. Bir denizcinin en korktuğu şeylerden biri, teknenin karaya oturması veya dümen palası ve salmanın sürtmesidir. Bu yüzdendir ki demirin bırakılacağı ve kıç halatının bağlanacağı yerlerin iyi seçimi önemlidir. Özellikle Ege koylarında, akşam saatlerinde son derece sakin görünen hava, kara melteminden dolayı, gecenin ilerleyen saatlerinde tahmin edilenin tam tersi yönde kısa süreli ve sert eserek teknenin yerinden oynamasına, demir taramasına sebep olur. Bu yüzden, akşam saatinde atılan demirin iyice tutmasını sağlamak için kıçtan sancak ve iskele olmak üzere iki halat almak, yerinizi sağlamlaştırır.

Koyda kıçtankara yapmak ya da alargada (sadece çıpa ile) yatmak mı istiyorsunuz? Geçen ay demir atarak kıçtan iskeleye bağlanmayı konuştuk, koyda da aynı işler yapılır. Tek fark; iskele olmadığı için yeri sizin seçmeniz ve karada size yardımcı olacak kimsenin bulunmaması.

Demir atarken ayakkabı ve eldiven giymeyi unutmayın

Kıç halatı önceden hazırlayın

Bağlanacağınız yeri seçerken portolon kitaplarına iyi bakın. Buradan gece rüzgârları ve koyun derinliği ile zemin kalitesi bilgilerini edinebilirsiniz. Bu bilgilerle, koyun teknenize ve çıpanıza uygun olup olmadığını gözden geçirin. Sütliman koylar her zaman en uygunudur ama her zaman böyle bir koy bulamayabilirsiniz. O halde, gece rüzgârın karadan geleceği, yani sizi ağırlıklı olarak kıç halatlarınızın tutacağı bir yer tercih edin. Onu da bulamazsanız, çıpanızı tam rüzgâra karşı atın, yani rüzgâr kesinlikle yandan gelmesin; tarama riski yüksek olur!

Demir atmadan önce tekneyle koyiçinde yavaşça gezinerek derinliğe bakın. Kıyıya ne kadar yaklaşabileceğinizi kestirmeye çalışın. Tornistanda gezerseniz, suyun içine kolayca bakabilirsiniz. En çok yaklaşabileceğiniz yere gidin ve kıç halatının uzunluğunun yetip yetmediğini kontrol edin. Rüzgâr ve derinlik açısından uygun bir yere karar verdiğinizde ise karada bağlanacak uygun bir 'şey' bulmanız lazım. Ağaca bağlanmak çok uygulanan bir yöntem olsa da artık bundan vazgeçmek lazım. Özellikle ağır tekneler, ağaçlara çok zarar verdikleri için birçok koya baba yerleştirildi. Bunları tercih edin, daha ıssız bir koyda iseniz, kayaları da seçebilirsiniz. Yalnız dikkat! Gece rüzgâr çıkar ve tekneyi oynatırsa kaya sürtünerek halatı koparabilir.

Bağlanacak yeri seçtikten sonra, karadan dört tekne boyu uzaklığa demir atın. Ancak önce demir atacağınız yerdeki derinliğe bakın. Zincir uzunluğu yeterliyse, önce kıç halatı hazırlayın, ardından demirinizi bırakın. Eğer mürettebattan biri halat ile yüzecekse, su üzerinde duran bir halatı tercih etmek işi kolaylaştıracaktır. Uzun halatlar kolay karışabilir, bunu engellemek için halatın halkalarını açarak teknede kalacak ucu altta bırakacak şekilde roda halatını havuzluğa yatırın. Yukarıda kalan ucu verin ki halat akıcı olsun. Güzel görünmesi şart değil, önemli olan tekneden önce gidecek halat parçasının üstte olması.

Halatı şişme botla bağlamayı planlıyorsanız her şeyi hazır tutun. Kıyıda halatı bağlayacak kişinin izbarço bağını hatasız bilmesi önemli. Dümenci, demirci ve karada bağlama işini yapan kişinin iletişim sisteminin kolay ve net olması lazım.

Önceki sayılarda anlattıklarımızı da göz önünde bulundurarak, dümenci ve demircinin ortak çalışmasıyla demir dökülmeye başlansın. Demiri atıp kıyıya doğru zinciri döşerken, teknenin duracağı yeri, kıç halatımızın boyu yetecek şekilde ayarlamamız önemli. Çıpayı attıktan sonra tornistanla çıpanın zemine girmesi gereken yere yaklaşın.

Kalacağınız yere gelince tekneyi durdurun. Zinciri 1-2 metre daha bırakın ki fazla öne fırlamasın. Şimdi kıç halatı kıyıya götürün. Tekneyi aynı yerde tutmaya çalışın, halata yük binmesin. Bu halatın hızlı bir şekilde bağlanması gerekir. Çünkü diğer etkenler ve zincir ağırlığının çekmesi tekneyi hareket ettirir, kıç halatının uzunluğu sorun yaratır. Kıç halatı bağlandıktan sonra zincirin boşunu alın. Teknenin duruşunu takip edin. Her şey yolunda gibiyse bosa (çıpa kancası) takarak ırgattaki yükü azaltın. Demirde olduğunuzu gösteren gündüz işareti olan siyah küreyi de asmayı ihmal etmeyin. Daha sonra skipper denize atlayarak maskeyle çıpanın duruşunu kontrol etmeli. Kıç halatınızın başka bir denizci için tehlikeli olabileceğini düşünüyorsanız hem gündüz (mesela usturmaça) hem de gece (mesela çakan bir el feneri) birer işaret takın. Geçen ay yazdığımız gibi, tripline takmanın avantajını her çıpa attığınızda değerlendirin.

Tabii ki bu arada şunu da belirtmekte fayda var: Kıçtankara yaparken, civarınızdaki teknelerin demir konumlarını ve mümkünse üstündeki kişilerin teknelerini hangi ciddiyet ve bilgiyle bağladıklarını gözden geçirin. Yanlış bağlanmış bir tekne, gece esen ilk sert rüzgârda size yapışır ve teknenize zarar verir. Onlardan uzak durun!

Ayrılırken

Önce kıç halatı bırakın. İzbarço bağını açmak için halat üzerindeki yükü azaltmak gerekir. Hem zinciri biraz daha bırakın hem de koçboynuzdaki kıç halatı gevşetin. Zinciri bırakmazsanız, tekne kıç halatı bırakırken öne doğru hareket eder. Üstelik halatın yükü azalmaz ve bu da karadaki arkadaşı zorlar. Ardından çıpayı çekebilirsiniz. Tekne hareket eder. Karaya giden mürettebat, yüzerek gittiyse halatın ucunu bırakmasın; yoksa tekneye yetişebilmek için daha çok yüzer!

Kıç halatı tekneye aldıktan sonra üzerinden tatlı su geçirmeyi unutmayın. Halatın ömrünü uzatır.

Kıçtankara mı, alarga mı?

Yurtdışında pek çok tekne sahibi kıç halatı bağlamaz. Hemen herkes alargada kalır. Çoğu teknenin birden fazla ana çıpası vardır. Hem baştan hem de kıçtan atılır veya iki çıpa da önden arka arkaya ya da 90° derece açıyla atılır. Bunlar özellikle akıntı ve rüzgâr varken kullanılan yöntemlerdir...

Koyda bol yer varsa ve özellikle gece esen rüzgârın yönü belli değilse, demirde kalmak faydalıdır. Teknenin başı rüzgâra döner ve farklı esen rüzgârlarda gezinir.

Sadece çıpa değil, uzun bir zemine döşenen zincir ya da halat da tekneyi tutar.

Koyda alargada kalmak, özellikle şişme botu olan yabancı yatçıların uzun süreli konaklamalar için tercih ettiği bir yoldur. Kıyının derinliği nedeniyle kıçtankaraya müsait olmayan yerlerde de alargada kalınır.

Çıpa satın alırken çok dikkat etmek gerekir. Zemine uygun bir çıpanız yoksa ve hava da uygun değilse, tarama riskini azaltmak için mutlaka kıçtankara yapın.

Koy küçük veya sığ ya da kalabalıksa, kıçtankara avantajlı olur. Tekne yerinden oynamayacağı için koyu başka teknelerle paylaşmak problem yaratmaz.

Alargada kalma

Komşu teknelere olan uzaklığın yeterli olduğu noktada, önceden hazırlanan demir, teknenin pruvası rüzgâra döndürülerek, yavaş yavaş tornistan yaparak temiz tabana yatırılır. Gecelemek için derinliğin en az 5 katı olacak yerde zincir yatırılmalı ve kuvvetli bir tornistanla demirin tutup tutmadığı kontrol edilmeli. Eğer rüzgâr varsa (hafif bile olsa), zincir derinliğin en az 7 katı olduğu yere yatırılmalı. Zincirin uzunluğu yetmezse ve ek halat varsa, derinlik 10 katı olmalı. Bu yüzden zincir uzunluğuna göre demirleme yeri arayın. Koyda kalan teknelerin hareketleri, değişik sebeplerle farklı olabilir. Teknelerin gövde yapısı, salma tipi ve ağırlığı nedeniyle kimi tekne demirde çok, kimi az döner. Koyun her yerinde rüzgâr aynı yön ve şiddette esmeyebilir. Akıntı da farklı olabilir. O yüzden başka bir teknenin attığı zincir uzunluğuna göre hareket edebileceği daire içerisine girmeyin. Sizin 'alanınız'a girmek isteyen olursa reddedin, buna hakkınız var.

Her şeyden emin olduktan sonra demir küresini çekin ve zincire bosa vurun. Teknenin tarayıp taramadığını anlamak için değişik duruşlarında kıyıdan kerteriz alın. Gece için demir fenerini (tepe ışığını) yakmayı unutmayın. Vururlar!

Demir nöbeti

Hava sakin olsa da iyi bir denizci arada bir kerterezleri (teknenin duruşunu) kontrol eder. Hava konusunda herhangi bir şüpheniz varsa, demir vardiyası tutun. Sonuçta çıpanın tekneyi aynı yerde tutma garantisi yok.

Dikkat! Gündüzleri tepe ışığını söndürmeyi unutmayın, aküleri bitirebilir. GPS'in demir tarama alarmı var ama bütün elektroniği açık bırakırsanız (özellikle yeni aletlerin bütün göstergeleri birbirine bağlı) daha çok elektrik harcarsınız! En iyisi manuele dönün (yani demir vardiyası tutun)...

Bir şey daha... Her sene denizde gezinen motoryat sayısı artıyor. Yavaş gitseler dahi yarattıkları dalgalar çıpanızı zeminden ayırabilir. Her zaman yeterince uzun zincir döşeyin.

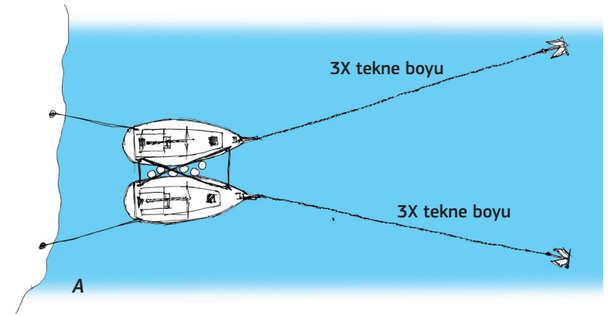
Pakette kalmak

İki ya da daha fazla arkadaş, teknelerini yan yana tutmak istediğinde pakette bağlanabilir, birbirine aborda olmaya karar verebilir.

Kısa süreli demirlemelerde bir tekne çıpa atar ve diğer tekne(ler) aborda olur. Ancak dikkat! Bu durumda çıpanın daha fazla ağırlık taşıdığını unutmayın. Mutlaka bir bosa atın, yoksa ırgata çok yük biner. Böyle mola verildiğinde, skipper'lar teknelerden (fazla ya da hiç) ayrılmamalı.

Pakette kalan teknelerin birden fazla çıpa atmaması gerekiyor. Sadece demir atarak pakette kalacaksınız, tekneler daire içerisinde dolaşırken zincirler, hatta çıpalar birbirine karışabilir. Demiri toplarken başınıza iş alırsınız.

Tekneler birbirinden ayrılırken, çıpa atan tekne (rüzgâr varsa tabii) rüzgârüstünde kalmaya çalışsın ki diğer tekne(ler) halatları bırakırken rüzgârın yardımıyla kolayca açılsın. Önce çapraz halatı, sonra baş halatı bırakırsanız, her ihtimale karşı kıç tarafa bir usturmaça koyabilirsiniz.



A. Pakette kalan iki tekne-kıçtankara: 1. Çıpalar birbirinden uzak ve açılı olmalı. 2. Zincir tekneden üç tekne boyu uzak olmalı. 3. Kıçtan karaya birer halat atılmalı. 4. Direkler ve çarmıhlar birbirinden uzak olmalı. 5. İki teknenin arasındaki bağlantılar (kıç, baş ve çapraz halatlar) çok gergin olmamalı.
B. Alargada pakette kalan iki tekne

Eğer kıçtankara yaparak pakette kalacaksanız, iki teknenin de çıpası atılmalı. Yalnız, çıpaları birbirinden biraz uzak tutun. Yani sancaktaki tekne daha sancağa, iskeledeki de daha iskeleye doğru demir atmalı. Çıpaları karışmayacak şekilde atarsanız, gece çıkacak rüzgârlara karşı da daha sağlam dururusunuz. Bir tekne için iki demir atmışsınız gibi etki elde edersiniz.

Dikkat! İki ya da daha çok tekneyi yan yana bağlarsanız çarmıh tellerine dikkat edin. Direkleri yan yana tutmayın. Teknelerin yana hareket edilebilmesini sağlayın.

Daha önce bahsettiğimiz gibi etraftan geçebilecek motoryatların yarattığı dalgalar, paket olarak bağlanan tekneleri daha çok etkileyebilir. Çarmıh tellerini birbirinden uzak tutarak bağlamak (bir tekne biraz önde olmalı) bu açıdan da önemli. Halatları çok kısa bağlamayın. Tekneler kuvvetli ve farklı yönde hareket ederlerse koçboynuzları dahi kırılıp, yerinden fırlayabilir.

En sağlam yöntem, tabii ki pakette kalmaktan vazgeçmektir!

www.sollaresailing.com