

Gece seyri (2)

Zifiri karanlıkta güvenli seyir

GEÇEN AY GECE SEYRİNE ÇIKMADAN ÖNCEKİ TEKNEİN HAZIRLANMASI, MÜRETTEBAT İLE BRİFİNG, VARDIYA PLANLARI, SEYİR DEFTERİ GİBİ KONULAR ÜZERİNDE DURDUK. BU SAYIMIZDA DA TEKNEDEKİ IŞIKLANDIRMA, ETRAFTAKİ DENİZ ARAÇLARININ SEYİR IŞIKLARINI DOĞRU OKUMANIN YANI SIRA GECE SEYRİNİN PÜF NOKTALARINI ANLATMAYA DEVAM EDİYORUZ.

YAZI: SABİNE DEDEOĞLU VE TAYFUN ÖZTUNA

Gece karanlığında gözleriniz ancak birkaç dakika sonra alışıp ufuktaki ışıkları görebilir hale gelir. Fakat bugünlerde bu daha da zor çünkü havuzluktaki ışık kaynağı artık çok fazla: Chartplotter, cep telefonları, iPad'ler... Gözlerinizi rahatsız eden bu aletler yüzünden dışarıdaki ışık kaynaklarını iyi algılayamayabilirsiniz, bu nedenle bu cihazları gece havuzlukta kullanmamaya çalışın. Flaşlı fotoğraf çekerseniz arkadaşlarınızı 'kör' edebileceğinizi de unutmayın; fotoğraf çekmek her zaman hoştur ama mümkün olduğunca az çekin. Seyir cihazlarından chartplotter'ı ise gece modu'nda ya da günlük ışığında (en düşük ayarında) tutabilir, kullanmadığınızda kapağını

kapatabilirsiniz. Beyaz ışık göz için en rahatsız edici olandır, kırmızı ışıkta gözünüzü fazla zorlamaz (mesela pusula ışığı). Salonda veya kamaralarda da kırmızı ışığı tercih edin.

Havuzlukta bir şey aramak için belki cep telefonu ışığıyla yetinebilirsiniz ama güvertede çalışmak için el feneri şart. Teknenin güverte ışığıysa çok kuvvetli olabilir. Önemli bir işiniz yoksa güverte ışığını açmayın çünkü teknenin etrafındaki hiçbir şeyi göremezsiniz. Gece seyri için 12 volt ile çalışan bir projektör alabilirsiniz. Denizde bir şey aramak durumundaysanız, yanaşırken ve şamandıraya bakarken bu cihaz işinizi kolaylaştırır, hatta 'denize adam düştü

durumunda' hayat kurtarır.

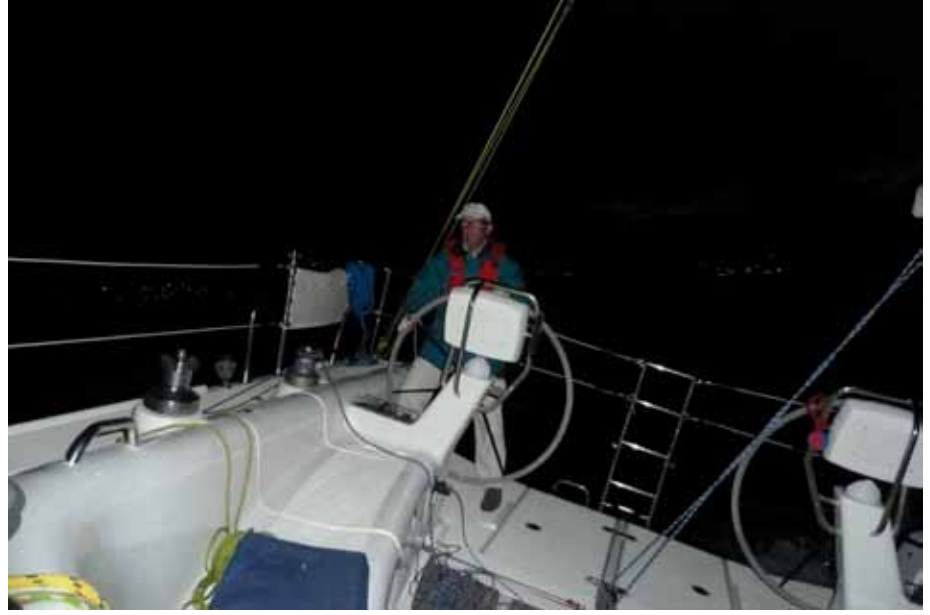
Gece seyirinde işimizi kolaylaştıracak bir diğer önemli cihaz olan gece dürbünüyle yaklaşan tekne ve gemileri gözleyebilirsiniz. AIS (Automatic Identification System/Civarinızdaki deniz araçlarını rotası ve hızıyla chartplotter'da gösteren sistem) ise radarınız yoksa emniyet sağlar. Fiber ve ahşap teknelerin radarda görünmeyebileceğini unutmayın. Eğer teknenizde AIS yoksa muhakkak seyre çıkmadan önce radar reflektörünü ve seyir ışıklarını kontrol edin. Reflektör eskimiş, körleşmişse değiştirin. (Seyir ışıklarının bağlantıları kolay bozulur. Dalgalı bir havada baş korkulukta oturup tornavida ve pas çözücüyle seyir ışıklarını



yerine sabitlemeye çalışmak hiç de eğlenceli değildir!)

AIS'in iyi ve kötü yönleri ayrı bir yazı, tartışma konusu olabilir ancak bu aletlerle ilgili şu kesin ki, gemi trafiği yoğunsa gece seyirinde yardımcı büyüktür. Sık sık gece seyri yapacaksanız hem radar hem de AIS kullanmalısınız.

Herkesin gece görüşünün eşit düzeyde olmaması, dikkat edilmesi gereken bir başka önemli konu. Baştan bilmiyorsanız da hem kendinizin hem de mürettebatınızın durumunu ilk gece trafiği seyirinde öğrenirsiniz. Renk körlüğü olan kişi, kamaradaki kırmızı ışıkta net göremez ve özellikle navigasyon yaparken zorlanabilir. Küçük bir LED



lambası bu duruma bir nebze çözüm olabilir. Her vardiya grubunda renkleri ve ışıkları 'çok iyi' gören biri bulunmasına dikkat edin. Gece körlüğü olan kişinin tek başında nöbet tutmaması gerekir.

Seyirde de dinlenin

Gece seyirinde uyumak hiç kolay değil. Teknenin yatması, dalga salıntısının yanında tekne gövdesinden, halatlardan, vinçlerden, dolap içerisinde hareket eden eşyalardan, kapılardan gelen sesler de uykuya dalmayı zorlaştırıyor. Bu gürültüleri azaltmak için tekne içinin neta olması gerekiyor. Ayrıca havuzluktan ve güverteden de ne kadar az ses gelirse diğerleri o kadar iyi dinlenebilir.

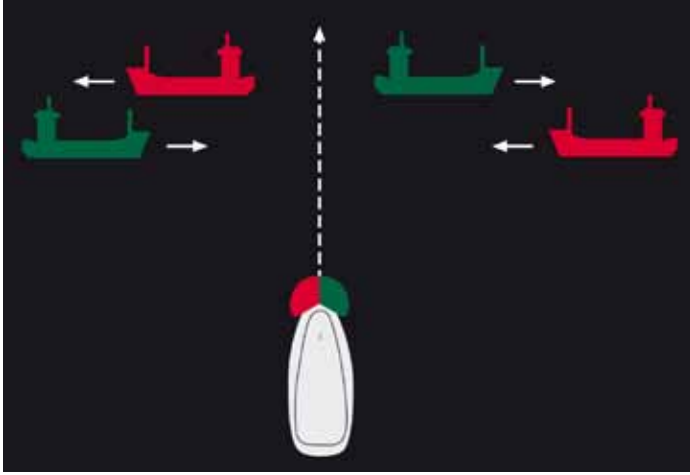
Bu yüzden boş mandarlar bağlanmalı, telsiz sesi günlük ayarından daha az olmalı ve elektronik aletler sessiz çalıştırılmalı. Ayrıca yelken trimi ya da manevralarda yavaş davranın. Vinçleri gürültülü kullanmak, yelken kontrolünde

Gece ekipmanı

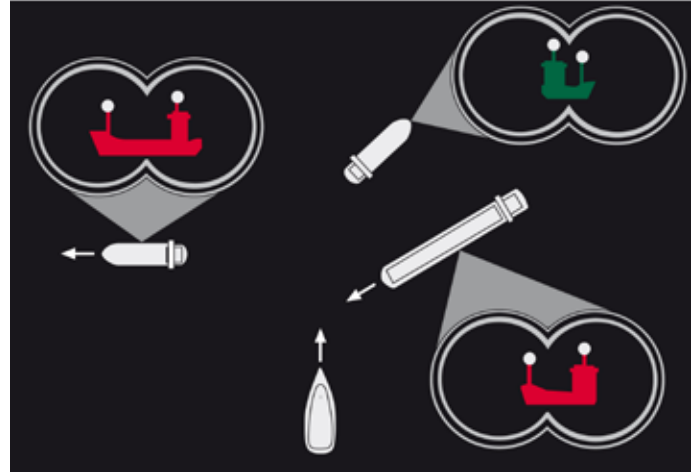
- ✦ Tam otomatik can yelekleri, emniyet kemeri (bütün mürettebat için)
- ✦ Havuzlukta kemere takılacak kuvvetli halkalar, sancak ve iskele güvertede emniyet kayışı/teli
- ✦ Acil durumlar için kuvvetli çakan fener (bütün mürettebat için)
- ✦ Su geçirmez el telsizi (bir iple kendinize bağlayın)
- ✦ Nöbet planı (herkesin ne zaman dinleneceğini, ne zaman nöbet tutacağını baştan bilmesi lazım)
- ✦ Her nöbet için ayrı hazırlanmış atıştırma malzemeleri
- ✦ Başa takılacak fener (kırmızı ışık fonksiyonlu)
- ✦ Teknenin rotasını, hedef noktaları (waypoint), fenerleri, şamandıraları yazmak için not kağıdı
- ✦ Su geçirmez, kırmızı ışık fonksiyonlu, kuvvetli bir el feneri ile yedek piller
- ✦ Çay-kahve veya sıcak su için birkaç termos
- ✦ Inshore kıyafet (salopet-mont), tekne ayakkabısı, eldiven.



Fırtına sonrası mutluluk



Sizin sancak bordanız, diğer teknenin sancak bordasına geliyorsa sorun yok, iskele bordanız da diğer teknenin iskele bordasına...



50 metreden büyük gemilerin yönü, iki pruva ışığının birbirine açısı sayesinde daha kolay anlaşılabilir. Pruva ışıkları iskele-sancak ışıklarından daha uzak görülürler

sert hareketler yapmak (sonuçta yarışta değilsiniz), gereksiz yere güvertede dolaşmak, parmaklarla fiber üzerinde ritim tutmak, yüksek sesli konuşmak veya kahkaha atmak sizin için eğlenceli olsa da aşağıda uymaya çalışanları rahatsız edebilir.

Kıydan gelen tehlike

Çoğu gece seyirinde kıydan uzak kalmak mümkün değil ama siz yine de yakın olmanızı gerektirecek bir durum yoksa açıktan seyredin. Tecrübesi az olanlar geceleri kıyıya yakın kalmaya çalışıyorlar -kıyının çok güvenli olduğunu düşünüyorlar- ki bu çok yanlış! Bunun sebebi kıydan uzak olmanın dalgaların daha yüksek, denizin daha derin ve kapkara olması sebebiyle insanı korkutması; ancak çok yanlış bir düşünce. Gece seyirinde

mümkün olduğunca kıydan uzak kalın, hele ki bölgeyi iyi bilmiyorsanız. Kıyıya yakın seyirde sığıklar, kayalıklar veya batıklarla karşılaşabilirsiniz. Chartplotter'a güvenmeyin çünkü her şey görmeyebilir ve GPS pozisyonunuzu milimetrik vermeyebilir. Geceleri kesinlikle sadece chartplotter'a bakarak kıyıya yaklaşmayın. Ve dikkat! Kıyıda yüzlerce balıkçı ağı ve şamandıra bulunabilir. Çok zor görünürler ve pervaneye dolanırsa gece seyiriniz kabaşa dönebilir.

Sizi açığa çok daha az tehlike bekler ve seyirde herhangi bir problem yaşasanız dahi kıydan uzak olduğunuzdan daha geniş alanda daha rahat hareket edebilirsiniz. Yani camadan vururken, sıkışan bir makarayı kurtarmaya çalışırken, motor arızası yaşadığınızda veya chartplotter kısa

devre yaptığında durumu kurtarmak için daha çok vaktiniz olur. (Problemleri çözmek geceleri daha uzun sürer, siz de bol yer ve bol zamanınız olduğu için daha rahat olursunuz.)

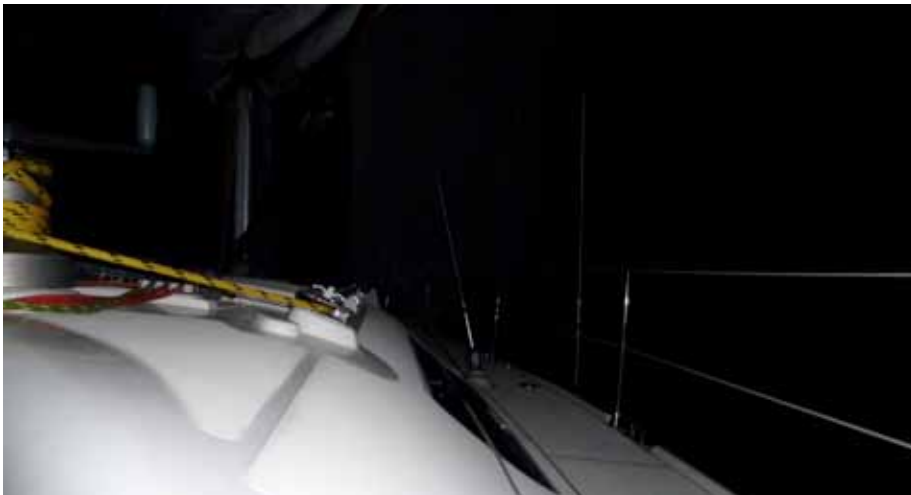
Geceleri kara değil, derin su denizcinin dostudur!

Genel olarak şöyle söyleyebiliriz: Karadan en az 2 deniz mili uzakta kalıp isterseniz kıyıya paralel de gidebilirsiniz.

Gemilerin seyir ışıkları

Uzaktan bir tekne veya geminin kırmızı veya yeşil ışığı görüyorsanız, öncelikle sizden uzaklaştığına veya size doğru geldiğine karar vermeniz gerekir. Aklınızda tutun; 'red to red-green to green': Yani sizin kırmızı ışıklı tarafınız diğer geminin kırmızı ışıklı tarafına geliyorsa genel olarak bir çarpışma tehlikesi yok demektir. Yeşil ışıklı tarafınız diğer geminin yeşil ışığı tarafına geliyorsa da öyle...

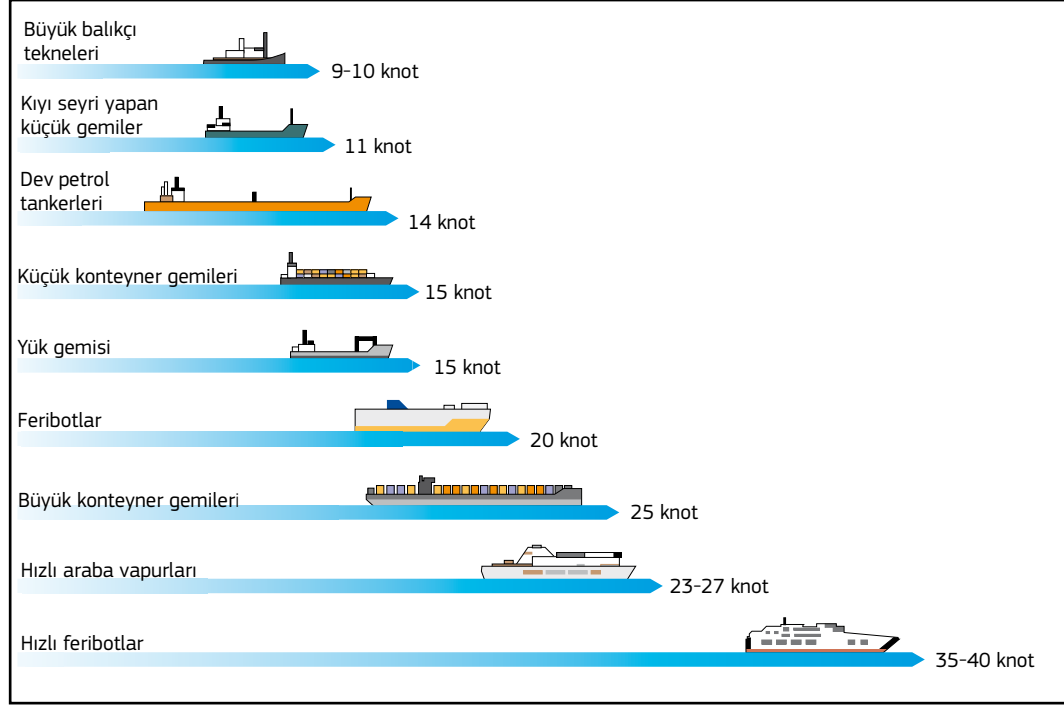
Motorla seyreden gemi ya da tekneler, hem navigasyon ışıklarını (iskele-kırmızı 112,5°/sancak-yeşil 112,5° ve pupa-beyaz 135°) hem de pruva (beyaz 225°) ışıklarını açarlar. Yani o ışıklardan teknenin yönünü tam olarak anlayamayabilirsiniz. Yeşil ve kırmızı ışığın sadece 3 deniz mili içerisinde görünmesi şartı vardır. Daha kolay anlaşılabilir 50 metreden büyük gemilerdir çünkü iki pruva (beyaz) ışıkları vardır. Bunların hem 6 deniz mili içerisinde görünmesi gerekir hem de bu iki ışığın



yüksekliği ve birbirine olan mesafesi/açısı geminin yönünü gösterir.

İçgüdülerinizi kullanın

Aklınızdan camadan vurmaya geçiyorsanız hemen vurun. Takip ettiğiniz rota hakkında şüpheniz varsa (bir gemi yaklaşıyor ama onun rotası tam anlayamıyorsanız ya da bir geminin ışıklarını tam olarak çözemiyorsanız ve emin olamıyorsanız) hemen diğer arkadaşlarınızla konuyu tartışın, düşünün. Karanlıkta mesafeleri, yönleri ve hızları tahmin etmek ve kerteriz almak daha zordur. Zira büyük bir yolcu gemisinin 'parti ışıkları' seyir ışıklardan daha net görülebilir. Bu durumda geminin ne yöne gittiğine karar vermek bile çok zor olabilir. O yüzden gemiyi ilk gördüğünüzde aranızda konuşun, sakince karar verin ve erken harekete geçin. Genel olarak; gemilerden uzak kalın ve gerekirse hızınızı yavaşlatın veya rotanızı değiştirin. Gerekirse gemiyle VHF Kanal 16 vasıtasıyla iletişime geçin, özellikle sert havada. Gemi sizi görmeyebilir ya da size yol vermeyebilir. Yelken seyrindeyse arada bir el fenerinizi ana yelkene tutun. Bunu sadece kontrol için değil, beyaz yelkenin ışığı güzel yansıtmasından faydalanıp diğer teknelere daha kolay



görünmek için de yapın.

Gece nöbeti hiç de kolay olmadığı için, ilk defa gece seyri yapan arkadaşları tek başına havuzlukta bırakmayın. Uyuyor dahi olsa, mürettebat herhangi bir konuda emin olamayınca mutlaka skipper'a haber vermeli. Doğru hareketi zamanında yapabilmek için gece

seyrinde dikkatinizi her şeye yüzde 100 vermeniz gerektiğini unutmayın.

Gece seyri ne kadar zahmetli ve yorucu olsa dahi sabahın ilk ışıklarıyla keyifli bir gün başlar ve tüm yorgunluklar unutulur. Gün batımının, gecenin derin karanlığının, gün batışının keyfini güvenle çıkarmanızı dileriz.

İngilizce sözlük

Geceleri Kanal 16'dan arada bir 'Cargoship this is the sailboat on your port side/Yük gemisi, burası iskele tarafınızdaki yelkenli tekne' gibi anonslar duyulur. Buna cevap alma ihtimali düşüktür çünkü 40 mil içerisindeki bütün gemiler bunun kendileri için yapılan bir anons olduğunu düşünebilir. Eğer trafiğin yoğun olduğu bir yerdeyseniz bu anonsu daha başarılı bir şekilde yapmalısınız.

Mesela şöyle: "Northeast bound motor vessel roughly two miles west of position..." Kısa bir aradan sonra da koordinatlarınızı verin: "40 degrees 25 minutes 900 north and 026 degrees 44 minutes 350 east"

Yani; "Aşağı yukarı 2 deniz mili bu pozisyonun batısından.." Kısa aradan

sonra: "40 derece 25 dakika 900 kuzey ve 026 derece 44 dakika 350 doğu ve kuzeydoğu istikametinde ilerleyen motorlu tekne"

"This is sailing vessel Viva Sollare at about 2 miles on your starboard bow/ Burası, sancak baş omuzluğunuzdan yaklaşık 2 deniz mili uzakta olan yelkenli tekne Viva Sollare"

Eğer pozisyon açıklamanızla koordinatlar arasında bir ara verirsiniz, diğer teknedekilere GPS'e bakabilecekleri zamanı vermiş olursunuz.

Bu konuşmaları yapabilmek ve diğer teknelerden gelen anonsları anlayabilmek için bazı İngilizce kelimeleri bilmekte fayda var:

- North:** Kuzey
- East:** Doğu
- West:** Batı
- South:** Güney

North bound...: Kuzeye doğru hareket ediyor(um)

In-/outbound...: İçine doğru hareket/ dışarı doğru hareket

Starboard...: Sancak

Port: İskele

Bow: Teknenin baş tarafı

In front/ahead...: Pruva(da)

Astern...: Kıçta/Pupada

Stern...: Teknenin kıç tarafı

Abeam: Kemere hattı

Motor tanker: Tanker

Cargo ship: Yük gemisi

Cruise ship: Yolcu gemisi

Ferry: Feribot

Motor vessel: Motorla giden deniz aracı (balıkçıdan tankere kadar)

Sailing vessel: Yelkenli megayat

Sailing yacht: Yelkenli tekne/yat

Pleasure vessel: Amatör tekneler (kayıktan orta boy yatlarla kadar denir)