



Teorik yanaşma kursu 2

Doğru planlama, seri hareketler

YANAŞMAK VE AVARA OLMAK CİDDİ İŞTİR. BİLGİ PLANLAMA VE TEKRAR ÜZERİNDE İYİ İLETİŞİM İSTER. BUNLARDAN EKŞİĞİNİZ YOKSA TEK İHTİYACINIZ OLAN PRATİK YAPMAK...

YAZI: SABİNE DEDEOĞLU-TAYFUN ÖZTUNA

Geçen ay, amatör denizcinin korkulu rüyası yanaşmayı kolaylaştıracak öneriler, taktikler içeren yazı dizimize başlamıştık. Eğitimlerimiz, bu konuda Göcek'te eğitim veren Sollare Sailing'in iki ortağı. Onlar, yıllardır verdikleri eğitimlerden ve de geçen

sezon başladıkları Yanaşma Kursu deneyimlerinden edindikleri bilgilerle size, tekne üstündeki kadar etkili olmasa da en ezından tedirginliğinizi azaltacak öneriler getiriyorlar. Palamarı çözmeden, mutlaka okuyun...

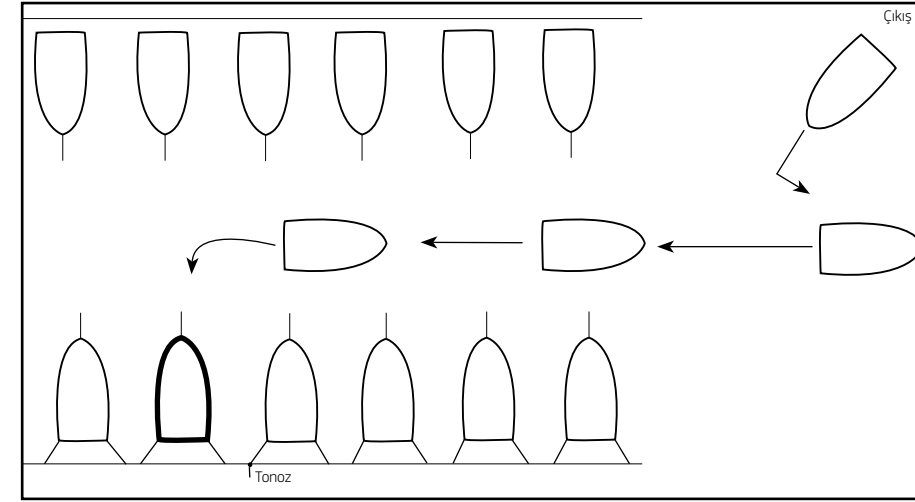


Sabine Dedeoğlu

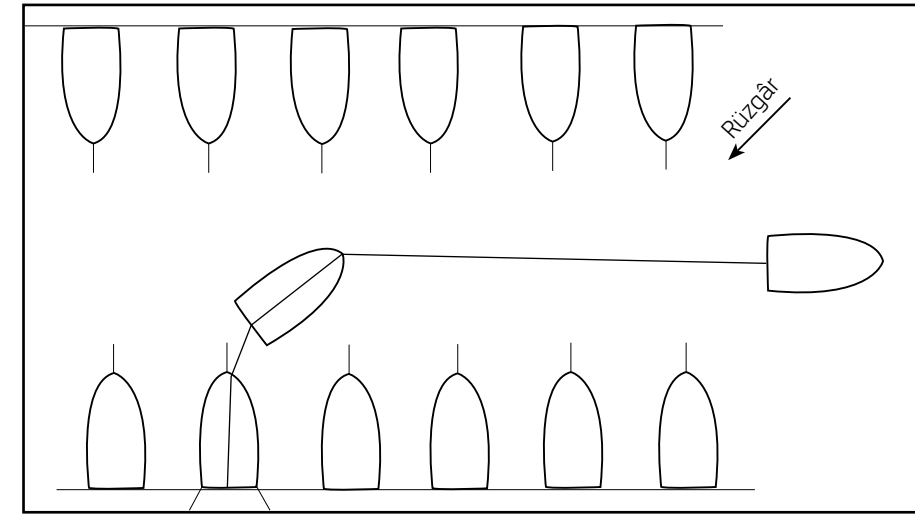
Tonozu baştan alarak marinaya giriş

Rüzgâr yokken (Şekil 13)

Marinaya giriş yaptıktan sonra geniş bir alanda tekneyi rahatça döndürdükten sonra tornistanla ponton kanalının tam



Şekil 13: Rüzgârsız havada tonuzu baştan alarak marinaya giriş



Şekil 14: Hafif rüzgârda tonuzu başta alarak marinaya giriş

ortasından sabit ve yavaş bir hızla, küçük dümen hareketleriyle, teknenizin kıç yanına yanaşacağınız teknenin burnuna gelene kadar gidin (o noktaya gelmeden az önce vitesi boşa alın). Şimdi dümeni gireceğiniz yöne alabanda edin. Tekneyi pontona gelmeden 1 metre önce durdurun (hafif ileri vererek). Durduktan sonra motoru boşa almayı unutmayın.

Rüzgâr ve akıntı yokken tonoz ve kıç halatları rahat bir şekilde bağlayabilirsiniz. Tono halatlarının ucuna bildiğiniz gibi ağır zincirler bağlıdır. Bu ağır zincirlerin çekimini kolaylaştırmak için kıç halatları biraz boşlayarak teknenin öne rahat gitmesini sağlayın. Tono halatının boşunu böylece daha rahat alırsınız. Gereken sertliği de tekneyi

tornistanda motor yardımıyla rıhtıma yanaştırdıktan (teknedeki rahatça inilecek mesafeye kadar) sonra kıç halatları volta ederek sağlayın. Tonoza bir işaret yoksa bu manevra uzun sürebilir.

Tonoza bakan kişinin mutlaka eldiven giymesi gerekir. Zira tonoz halatı üzerinde, midye, olta, iğne gibi kesici maddeler bulunabilir.

Yüklü kıç halatları koçboynuzuna bağlamak zor olur. Ekip bu işi tamamlayana kadar dümenci tornistana devam etmelidir. Tam kilit atılacağı anda dümenci gazı keserse tekne öne doğru fırlar ve halata yük biner. Volta eden elemanın parmakları da tehlikeye girer, dikkat!

Hatalar

- Mürettebat hazır değil.
- Usturmaçalar asılı değil ya da yanlış yerde, kimse fark etmiyor.
- Kıç halatları hazır değil ya da yanlış koçboynuzuna bağlanmış (vardevela ile ya da başka bir parçayla çaparız veriyor).
- Pontona yaklaşırken dümenci son metrede gaz koluna aşırı basıyor ve teknenin kıç atıyor.
- Geri yanaşırken teknenin hızını frenlemek için dümenci gaz kolunu yanlış yöne kullanıyor, yani tornistan yapıyor.
- Dümenci tekneyi durdurduktan sonra motoru boşa almaya unutmuyor.
- Tekne düz değil, park yerine çapraz girmiş.
- Tono halatı alınırken yanlış taraftan çekilmiş.
- Tonoza bağlanmadan önce kıç halatları kısa volta edilmiş.

Hafif rüzgârda

• En önemli halat, rüzgârüstü halatıdır; ilk atılır ve hızlı bir şekilde volta edilir. Rüzgârüstü halatı tutup motora ileri vites vererek teknenin başını düz tutabilirsiniz. Halatı önce yavaşça gerin ve sonra gazı gerektiği kadar artırın. Dümeni de kullanın.

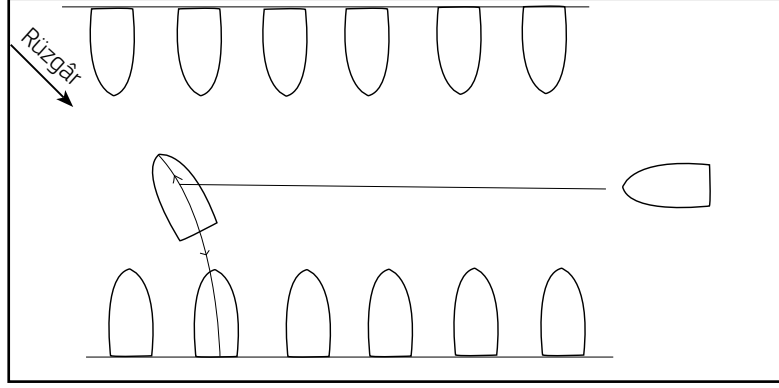
• Tono halatı ile uğraşmayın. Önce rüzgârüstü halatını bağlayın!

• Dikkat! Teknenin başını rüzgâr üstüne almak için mutlaka rüzgâraltı kıç halatı gevşek olmalı!

• Kanala kıçtan mı baştan mı gireceksiniz? Buna genel bir cevap vermek mümkün değildir çünkü bu karar kanalın darlığına, pervane etkisinin gücüne ve yönüne bağlıdır. Ancak şöyle söyleyelim; en zayıf noktadayken (tekne ileriden tornistana geçerken ya da genel olarak dururken) rüzgâr teknenin başını 'doğru' yöne itsin yani yanaşmanıza yardım etsin.

Hafif rüzgârda kanala kıçtan giriş (Şekil 14)

Burada tekne kıçtan kanala girmeye karar verdi. Park yerinden önceki teknenin başına gelmeden, dümenci hızı keser ve dönmeye başlar. Artık park yerine



Şekil 15: Hafif rüzgârda kanala baştan giriş

girmek üzere dönerken rüzgâr, tekneyi baştan itmeye başlar (doğru park pozisyonuna). Eğer geç dönerseniz rüzgâr tekneyi gereğinden fazla iter. Çok geç dönerseniz, de tekne çapraz girer ve başı zaten rüzgâraltına kaçmış olur. Eğer yanaşma yeriniz genişse bir kişi mutlaka teknenin başını korusun (çipa yan tekneyi çizmesin). Hızlı bir şekilde rüzgârüstü halatını bağlayın ve ileri vitesle teknenin başını rüzgâra karşı düzeltin.

Dikkat: Eğer rüzgârüstü halatı aceleyle fazla uzun bağlamışsanız, teknenin başı yan tekneye çarpabilir!

Hafif rüzgârda kanala baştan giriş (Şekil 15)

Burada tekne kanala baştan girmeye karar verdi. En zayıf noktasında, rüzgâr dönmeye yardım etsin diye dümenci park yerinden biraz ileri gidiyor. Kendi yerine geçerken motoru boşa alıp teknenin

başını karşı tarafa (iki teknenin arasına) sokuyor. Tornistan, dümen ve rüzgârın itme gücünü kullanarak yerine yanaşıyor.

Dikkat: Rüzgâr hafifse ve sizin pervane efekti tornistanda kıcı kuvvetle sancağa doğru atıyorsa bu manevrayı hiç yapmayın!

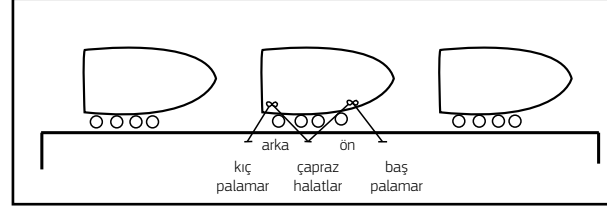
Kuvvetli rüzgârda

Rüzgâr daha kuvvetli eserse prensip aynıdır ama her şey daha hızlı yapılmalıdır. Rüzgârın gücüyle kavga etmeyin, onu kendi yararınıza kullanmaya çalışın! Mutlaka marinadan bir palamar botu size yardımcı olsun!

Aborda olmak

Tekneyi bir rıhtıma, iskeleye ya da başka bir tekneye yan yanaştırmaya 'aborda olma' denir. (Şekil 16)

☞ Bütün usturmaçaların yüksekliğini yanaşılacak yere göre ayarlayarak asın.



Şekil 16: Aborda olurken halatlar nasıl bağlanır

☞ Kıcı ve baş halatları (palamar)

fazla çekmeyin. Usturmaçaların sıkışmasını önlemek ve tekneden rahat inebilmek için mesafeyi iyi ayarlayın.

☞ Tekne öne ve arkaya doğru fazla hareket etmesin diye ön ve arka çapraz halatları da bağlayın.

Teknede görev dağılımı

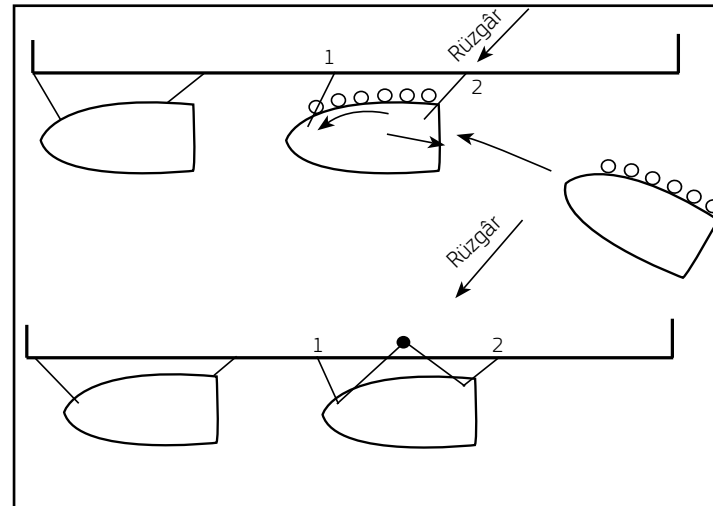
Geçen ay da belirttiğimiz gibi, görev dağılımı her yanaşmada çok önemlidir. Özellikle aborda olurken veya ayrılırken mürettebat kaptanın manevra planını (Hangi halat önce atılacak ya da tutulacak) bilmeli. Kaptan komutlarını net bir şekilde sesli veya el işaretiyle vermelidir. El işaretlerinin ne anlama geldiği, önceden konuşulmalıdır.

Rıhtıma aborda olmak (Şekil 17)

Rüzgâr yoksa veya rıhtım tarafından hafifçe esiyorsa baştan girip aborda olabilirsiniz. Yaklaşılacak açı rıhtımdaki serbest alana bağlıdır. Şekil 17'deki gibi

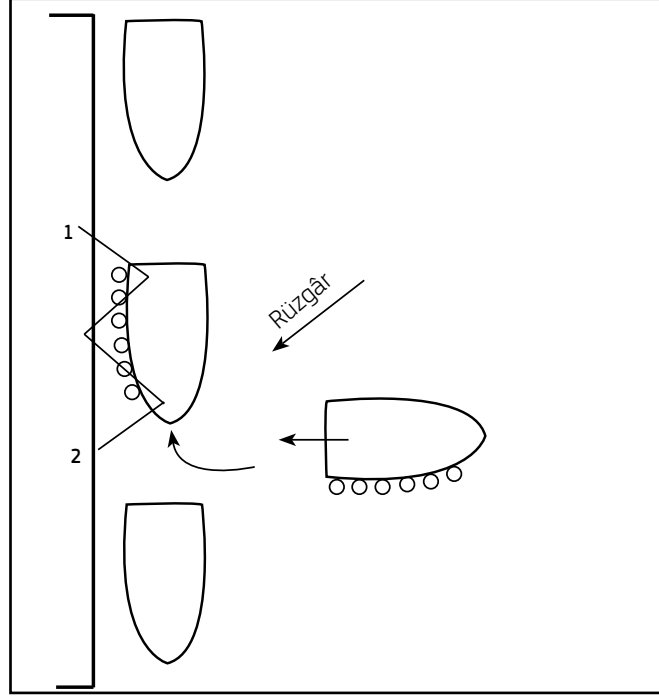


Rıhtımda aborda olmak

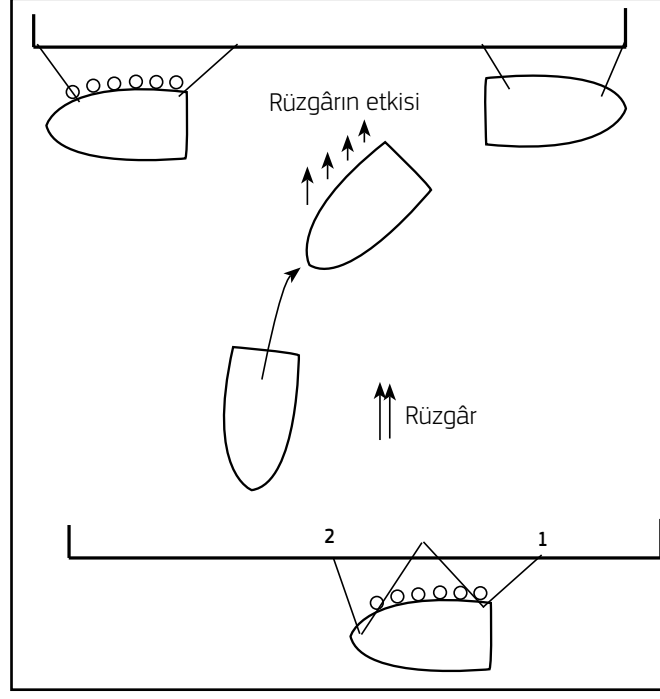


Şekil 17: Sancaktan aborda olma

TAKTİK ■



Şekil 18: Rihtıma kıçtan yanaşarak aborda olma



Şekil 19: Sert havada aborda olma

sancaktan aborda olmak istiyorsanız ve yanaşacağınız yer yeterince genişse dar bir açıyla yanaşabilirsiniz.

Yanaşma sırasında dümende zikzak yapmamaya çalışın. Sabit bir dönüş açısıyla yaklaşın, başı yavaş yavaş rihtımdan açın. Önce baş halatını atın ve bağlanmasını sağlayın. Halatı atar atmaz tornistanla tekneyi yavaşlatıp durdurmaya çalışın. Sancak kıç halatını karaya atıp bağlanmasını sağlayın. Usturmaçaların yeri ve yüksekliğini kontrol edin, ön ve arka çapraz halatları bağlayın.

Size kıydan yardım eden yoksa tekneden bir kişinin rihtıma atlaması gerekir. Teknede az eleman varsa, baş halat görevindeki kişi, baş koçboynuzuna bağlı olan halatı teknenin ortasına kadar uzatır. Tekne, rihtıma başını açarak yanaşır, yani teknenin rihtıma en yakın noktası, bordası olacaktır. Halat ile oradan atlanır.

Dikkat: Teknenin yanından iskeleye inerken, rihtıma adım atmadan önce bir ayak vardevela telinin dışında (ama hâlâ güvertede) tutulur, ikinci adım da rihtıma atılır. Ağırlık merkeziniz her zaman sağlam bir yerde olmalı; havada kalmayın!

Hafif rüzgârda kıçtan yanaşarak aborda olamak (Şekil 18)

Yanaşacağınız yer dar ise ya da rüzgâr karaya doğru hafifçe eserse, kıçtan rihtıma doğru girip daha rahat yanaşabilirsiniz.

Şekil 18'de gibi sancaktan aborda olmak istiyorsanız, rihtıma tornistan yaparak 90° ile yaklaşın ve kontrollü bir şekilde tekneyi döndürün. Hızınızı dümen kontrolünü kaybetmeyecek oranda ayarlamalısınız. Rüzgâr rihtıma doğru esiyorsa teknenin başının dönmesine yardım eder ve daha yavaş gidebilirsiniz. Eğer bağlanacağınız yer darsa ve rüzgâr rihtımdan geliyorsa halatları çabuk atıp bağlanmalısınız. Önce kıç halatı, sonra baş halatı atmalısınız. Kıç halat bağlandıktan sonra ileri vites ve dümen rihtıma doğru, teknenin başı rihtıma yaklaştırabilirsiniz. Usturmaçanın yerini ve yüksekliğini kontrol ettikten sonra ön ve arka çapraz halatları bağlayın.

Sert havada yanaşma

Belli bir rüzgâr şiddetinden sonra bazı yerlere zararsız yanaşmak mümkün değildir. Kötü havada en kolay yanaşabileceğiniz yeri seçmelisiniz. Rüzgâra doğru aborda olmak

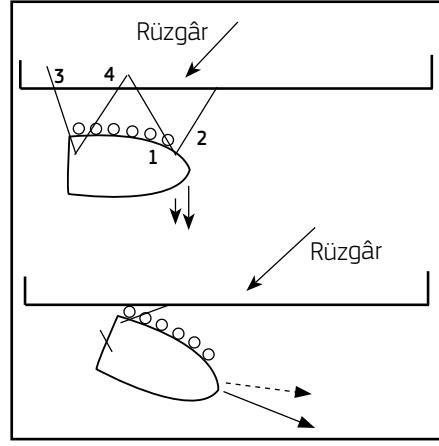
(iskeleye ya da başka bir tekneye), işinizi kolaylaştırabilir.

Sert havada kıçtan yanaşma (Şekil 19)

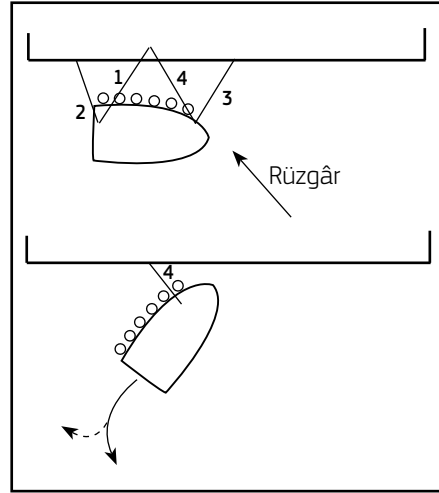
Tornistanda yürüyen bir tekneyi kontrol altına tutmak -ileri yoldan- daha efektiftir. Rihtıma kıçtan yaklaşın. Varmadan önce hafif dümen kırarak rihtıma çapraz konuma gelin. Tekneyi durdurun ve Rüzgârın gücünü kullanarak rihtıma aborda olun. Önce kıç ve baş palamarları, sonra da çapraz halatları bağlayın.

Not: Eğer kuvvetli Rüzgâr tekneyi motor boştayken fazla hızlı götürüyorsa, mecburen baştan gireceksiniz. Teknenin hızı azaltmak için tornistan basın; böylece Rüzgâr sizi mümkün olduğunca yavaş (tekneyi motorla frenleyerek) bir şekilde pontona iter. Usturmaçalara çok dikkat edin. Rüzgârüstü halatını çabuk bağlayın. Çok kuvvetli havada usturmaçaların büyüklüğü ve yeri önemlidir. Kimse kendi kuvvetiyle tekneyi tutmaya kalkmasın, zira 40 feet bir tekne 8 ton civarındadır! Çarpmamak için sadece teknenin yönünü değiştirmeye çalışabilirsiniz. Tekne ile rihtım arasına ayak ya da el sokmayın. Kendinizi riske

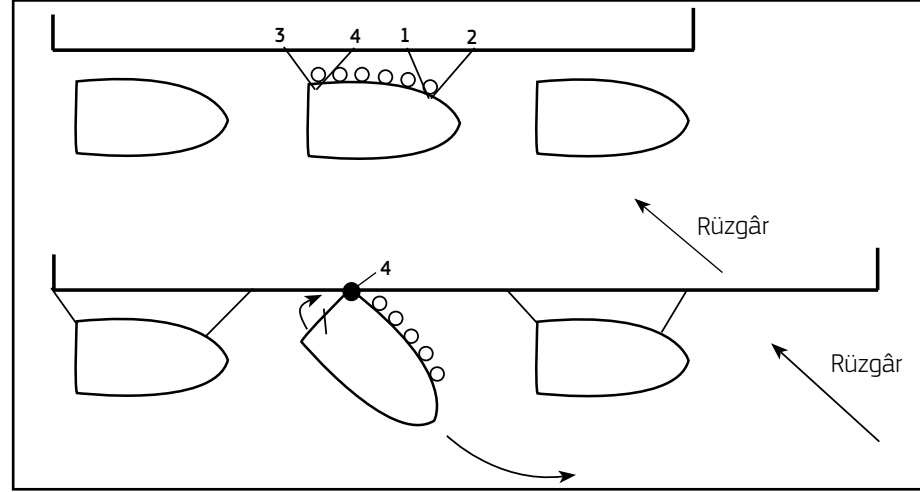
TAKTİK ■



Şekil 20: Baştan ayrılma



Şekil 21: Kıçtan ayrılma



Şekil 22: Dar alanda, rıhtıma doğru rüzgârda ayrılma

Dümeni dikkatli kullanın; kıç taraf rıhtıma çarpmasın!

Rıhtıma doğru esen rüzgârda ayrılma (Şekil 21)

Rıhtıma doğru esen rüzgâr teknenin başını rıhtıma doğru iter. Bu hareketi kullanıp tekneyi kıçtan çıkartmaya çalışın. Mutlaka biri teknenin baş tarafında, en büyük usturmaça elinde hazır beklesin. Teknenin başı veya çıpası iskeleye çarparsa hasar oluşabilir. Bu manevra, Şekil 20'dekinin ters sırasıyla yapılacak. Önce arka çapraz halatı ve kıç palamar halatı (kık açmaya başlar);

sonra baş palamar ve ön çapraz halatı (yine çekerek) bırakın. Böylece teknenin başı iskele tarafına dönmeye başlar ve teknenin kıç iskeleden ayrılır. Tornistan yaparak yavaşça çıkın. Dümeni dikkatli kullanın; teknenin başı ya da çıpa iskeleye çarpmasın. Yanaştığınız yer darsa ya da rüzgâr rıhtıma doğru kuvvetle esiyorsa daha kısa bir dönüş yapmak gerekebilir.

Daha dar bir dönüş yapmak için kıç rıhtıma yaslayarak baştan çıkma (Şekli 22)

En büyük usturmaçayı kıç tarafında

atmayın! Sonuçta tekne tamir edilebilir, sizin işiniz o kadar basit olmaz!

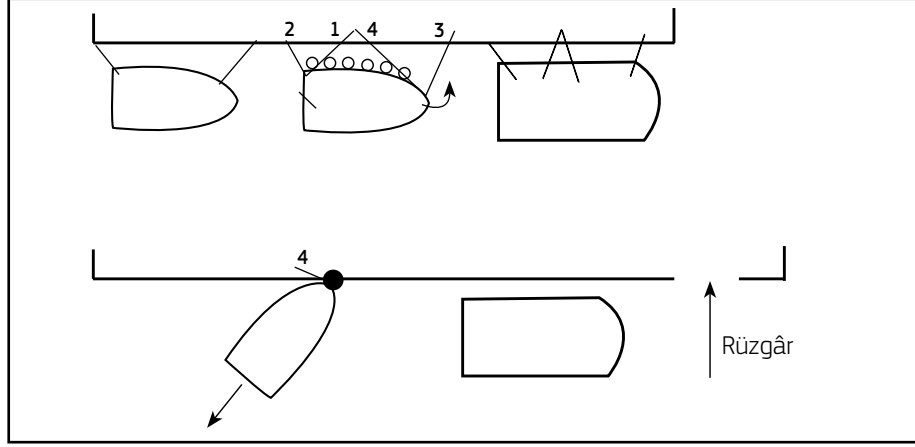
Rıhtımdan ayrılma (Avara)

Rıhtımdan gelen rüzgârda ayrılma (Şekli 20)

Rüzgâr rıhtım tarafından geliyorsa baştan ayrılmak daha uygundur. Teknenin rıhtıma bakan kıç tarafına bir usturmaça bağlayın. Bırakılacak halatlar; önce çapraz halatı, ardından baş palamar halatı. Bu iki halattan sonra rüzgâr tekneyi yavaşça açar. Sırada kıç palamar halatı ve arka çapraz halatı var. Eğer arka çapraz halatı, kıçtaki koçboynuzuna bağlıysa, onu açıp biraz çekebilirsiniz. Teknenin dönüşüne yardım eder. İleri vitesle yavaşça çıkın.



TAKTİK ■



Şekil 23: Önünde büyük ve yüksek bir teknenin bulunduğu rıhtımdan ayrılma

tutun. Baş halatları (palamar ve çapraz) avara edin. Teknenin arkasında yer varsa arka çapraz halatı çözün. Kıç palamar halatı avara etmek üzere hazırlayın ve koçboynuzu üzerinde tutun. Tornistan yapıp dümeni rıhtıma doğru alabanda ederek teknenin kıçını yavaşça rıhtıma yaklaştırın ve kıç palamar halatı gerin. Motor devrini yavaşça artırarak teknenin kıçındaki usturmaçayı rıhtıma sıkıştırın; teknenin başının rıhtımdan ayrıldığını görün. Yeterli açığı kazandıktan sonra ileri vitesi takip dümeni (en az) ortaya alıp çıkmaya başlayın. Bu arada kıç palamarın sıkışmadan avara edilmesi önemli. Mümkünse halat neta olana kadar yavaş ilerleyin.

Eğer teknenin önünde geniş -ve yüksek- bir yat bağlıysa ve yakın geçme riskini almak istemiyorsanız, aynı tekniği kullanıp kıçtan çıkabilirsiniz (Şekil 23).

Bu defa usturmaçayı teknenin başına tutun. Kıç halatları (palamar ve çapraz) avara edin. Teknenin önünde yer varsa ön çapraz halatı çözün. Baş palamar halatı avara etmek için hazırlayın ve koçboynuzu üzerinde tutun. İleri vites takın ve dümeni rıhtıma doğru alabanda ederek teknenin başını yavaşça rıhtıma yaklaştırın ve baş halatı gerin. Usturmaçaya çok dikkat edin, çıpa da bir yere çarpmasın. Motor devrini yavaşça artırarak teknenin başı ile usturmaçayı sıkıştırın, teknenin kıçının rıhtımdan

ayrıldığını görün. Yeterli açığı kazandıktan sonra tornistan yapın ve dümeni (en az) ortaya alarak çıkmaya başlayın. Aynı zamanda baş halatı sıkışmadan avara etmeye dikkat edin. Mümkünse halat neta olana kadar yavaş çıkın. Geniş bir alanda tekneyi döndürüp ileri vites olarak devam edin.

Bu manevrada başüstü mürettebatı çok dikkatli olmalı; hem usturmaça doğru yerde tutulmalı hem de işler tam zamanında yapılmalı. İleri vitesyken halatı kaçırmamak da önemli; tornistana takar takmaz halatı avara edin ve hızlı bir şekilde neta edin. Tornistan çıkarken halat rıhtımda sıkışırsa, teknenin kıçı sapan gibi iskeleye doğru fırlar. Başüstü elemanı, halatını neta olana kadar iyi takip etmeli. Eğer halat gam yapar veya rıhtımdaki geçiş yerinde (anele ya da baba) sıkışma ihtimali varsa gerekirse gazı kesebilmesi için derhal dümenciye haber verin. Mürettebat! Lütfen kendinize dikkat edin!

Şekli 22 ve 23'te gösterdiğimiz avara tekniği çok etkili ama kolay değil. Her ikisi için de teknedeki iletişim hatasız yürümelidir. Dümenciden gelen komutlar kısa, net ve yüksek sesli olmalı.

Bu tekniği rüzgârlı bir havada kullanacaksınız, hiçbir garantisi olmadığını bilmelisiniz. Teknenin motor gücünün kaç knot rüzgâra karşı çıkmayı başarabileceği önemlidir. Ne kadar rüzgâr varsa, siz de bir o kadar hızlı davranmak zorundasınız. Mürettebat çok dikkatli olmalı. Hava sağanaklıysa, sakın rüzgârı yakalamaya çalışın. Hava şartları uygun değilse çıkıştan vazgeçebilirsiniz. Önce güvenlik!

Kıçtan ayrılma kararı vermeden önce mutlaka pervane efektini de hesaba katın. Eğer pervane efekti 'size karşı çıkıyorsa' bütün manevrayı bozabilir. Mesela sizin teknemiz, tornistanda kıç bir şekilde sancağa doğru atıyorsa, Şekil 20'deki manevra 'yardım eder' yani teknenin ihtiyacı olan dönüş kuvvetini artırır. Eğer tornistan kıç bir şekilde iskeleye atıyorsa, bu manevranın kazandırdığı açığı -tamamen- kaybedebilirsiniz!

