

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ YELKEN TAKIMI

YANAŞMA ve AYRILMA

**YELKENLİ TEKNELERDE YANAŞMA-AYRILMA
MANEVRALARI VE PRATİK BİLGİLER**

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ

Yelken
takımı

Sena Özşeker

Mart 2010

- 1. Giriş**
- 2. Manevrayı etkileyen faktörler**
 - a) Pervane
 - b) Dümen
 - c) Rüzgar
 - d) Akıntı
- 3. Bağlanma**
- 4. Aborda olmak**
- 5. Kıçtan-baştan kara olmak**
- 6. Ayrılma**
- 7. Sonuç**
- 8. Referanslar**

1. “TEKNE YANAŞTIRMAK ZORDUR.”

Takımımızın gezilerinden de gördüğüm kadarıyla, insanların çoğu teknede yaşama-ayırılma manevralarının zor olduğunu düşünüyor. Araba park etmekten zor olduğunu kabul etmek lazım. Çünkü;

- Tekne akışkan suyun üzerinde sürekli hareketlidir, herhangi bir yönde kayabilir. Tekneyi araba gibi frenlemeniz mümkün değildir.
- Akıntı ve rüzgar, tekne manevrasını etkileyen faktörler arasındadır. Teknenizi ve yaşatacağınız yeri çok iyi tanıyor olsanız bile, bu dış değişkenler yüzünden, her seferinde farklı bir taktik geliştirmeniz gerekebilir.
- Her teknenin farklı dümen ve pervane özellikleri vardır. Bunlar da manevrayı etkileyen faktörler arasındadır. Bu nedenle, bu makalede anlatılacak olan örnekler bazı teknelerle uyum göstermeyebilir.

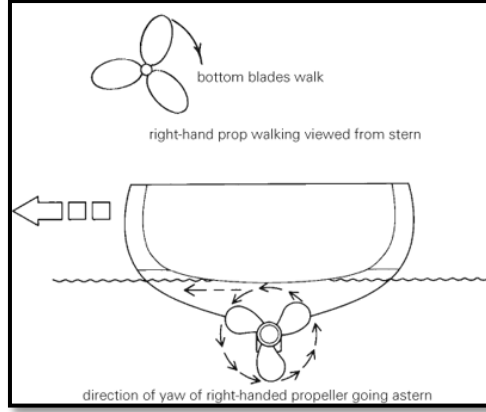
Ancak bütün bunlara rağmen, bazı temel faktörleri bildikten ve biraz pratik yaptıktan sonra, yaşama ve ayrılmanın o kadar da zor olmadığını anlayabilirsiniz. Yapılacakları öncesinde düşünüp, ani hareketlerden ve panikten kaçınıldığı sürece, bir tekneyi yaşatmak veya tekneyle bir yerden ayrılmak o kadar da zor değil.

Konunun ayrıntılarına geçmeden önce, söylemek istediğim bir şey var. Tekne yaşatmak bir kahramanlık işi değildir, gerektiğinde yardım istemekten sakınmayın. Kendi teknenize, başka teknelere ve iskeleye zarar vermeyi önlemek için öncelikle sakin olmanız gerekiyor. Panik tekne üzerinde daha çok hata getirmekten başka bir işe yaramaz. Ayrıca çevrenizdeki insanlarla düzgün bir iletişim içerisinde olun. Bağırarak karşınızdakini paniğe sürükler ve iletişimi zorlaştırır.

2. MANEVRAYI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

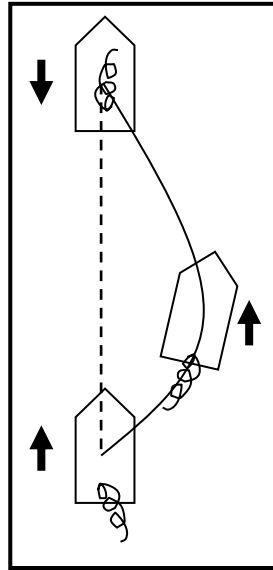
a) PERVANE

Pervanenin tekneyi ileri-geri götürmesi dışında, tekneyi döndürücü bir etkisi de vardır. Bunun nedeni pervanenin dönüşü sırasında kanatlarının suyu itmesidir. İleri giderken, teknenin arkasından bakıldığında saat yönünde dönen pervaneler “sağa devirli”, saat yönünün tersinde dönen pervaneler “sola devirli” olarak nitelendirilir. Çoğunlukla teknelerde sağa devirli pervane bulunur. Sağa devirli pervanesi olan tekneler ileri giderken, iskele yönde dönmeye çalışırlar, yani kıçları sancağa kayar. Sola devirli pervanelerde tam tersi düşünülmelidir. Pervanenin etkisi, en çok tornistanda hissedilir. Çünkü ileri giderken dümen palası pervaneden gelen suyun etkisiyle görev yaparken, tornistanda dümen palası pervanenin önünde kalacağı için, sadece teknenin gidişinden kaynaklanan su akışı ile iş görür. Pervaneler ileri yol için optimize edilmişlerdir, tornistan için değil. Bu yüzden tornistanda tekneler daha yavaş oldukları için, tekneyi geri götürücü kuvvet azalır, bu da tekneyi döndürücü kuvvetin etkisini arttırır.



Şekil 1. Sağa devirli pervaneli teknede tornistan giderken tekne sancağa dönmeye çalışır.

Pervanenin tekneyi döndürücü etkisi, tekne ileri yoldan tornistana geçtiğinde teknenin küçük bir sapma yapmasına neden olur. Sağa devirli pervanelerde tekne ileri giderken, tornistan verildiğinde, tekne iskeleye doğru küçük de olsa döner. Bunu engellemek için tornistan vermeden önce, dümeni biraz sancağa kırarak, teknenizin tornistanda yaptığında tekrar düz çizgi üzerine oturmasını sağlayabilirsiniz. Aşağıdaki şekil bu durumu göstermektedir.



Şekil 2. Sağa devirli pervaneli teknelerde ileri giderken tornistan vermeden önce hafifçe sancağa dönmek, teknenin düz bir çizgi üzerinde kalmasını sağlar.

b) DÜMEN

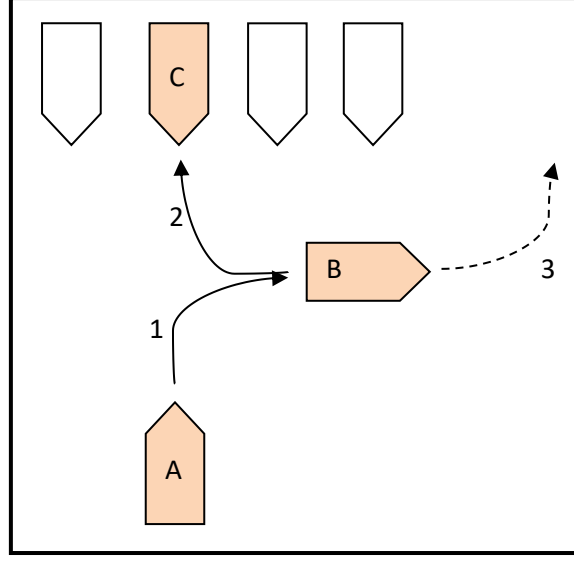
Basitçe, manevralarımızı dümensiz yapamayız. Ama yine de dümen ve manevra üzerinde etkisi hakkında bilinmesi gereken bazı önemli detaylar vardır.

Öncelikle üzerinde hız olmayan tekne dümen dinlemez. Ancak dümen palası üzerinde su akışı olduğunda tekneyi döndürebiliriz. Yelkenli bir tekne, yelkenle seyir yaparken, bazen üzerinde dümeni etkili hale getirebilecek kadar hız olmayabilir. O yüzden aynı boyutlardaki bir motor yata göre, bir yelkenli teknede daha büyük dümen palası bulunur. Bunun aksine, hızlı gitmek için dizayn edilmiş motor botlarda, optimum performance için daha küçük dümen palası kullanılır. Büyük palaları olduğu için yelkenli tekneler, yavaş bir şekilde tek bir nokta etrafında dönüş yapabilirler (“pivot turn”).

Dümenin etkili olabilmesi için teknenin hız kazanmış olması lazım dedik. Ancak yanaşma-ayrılma manevraları sırasında teknenin olabildiğince yavaş olması da gerekir. Burada önemli olan, teknenin dümen dinleyebilecek kadar hızlı, ama çabuk durabilecek ve herhangi bir çarpma durumunda az zarar verebilecek kadar yavaş olmasıdır. Bu durumda optimum hızı bulmak, zamanla olabilecek bir şeydir. İlk defa tekne yanaştıran insanların, gerektiğinden çok daha yavaş kullandıklarını, usta denizcilerin ise daha hızlı manevralar yaptığını gözlemleyebilirsiniz. Gereğinden çok daha yavaş kullanmak çok tehlikelidir, çünkü tekne durduğu anda, dümen dinlemez, rüzgar veya akıntı varsa, onların etkisiyle sürüklenmeye başlar. Usta yelkenciler biraz daha hızlı olarak hem bu problemin önüne geçerler, hem de momentumdan yararlanabilirler. Tabii ki, bahsettiğim hızlar yine de düşük hızlar, yanıtıcı olmasın.

İkinci önemli nokta, manevra yaparken teknenin kıçının ve başının savrulacağını unutmayın. İleri yolda dönüş yaparken, dönüş noktası teknenin başına yakın bir yerdedir. Bu yüzden, teknenin kıçını savrulur. Tornistanda dönüş yaparken dönüş noktası teknenin kıçına yakın, kıçında veya dışında olabilir. Ama her üç durumda da teknenin başı savrulacaktır. O yüzden dönüşlerinizi yaparken, teknenin kıçının veya başının savrulması için gerekli alanı ayırın. Örneğin; iskeleye aborda olmuş bir tekneyle ayrılırken, dümeni gitmek istediğimiz yöne tamamen çevirmek yanlıştır. Çünkü ileri giderek ayrılıyorsak, teknenin kıçını, geri giderek ayrılıyorsak, teknenin başı savrulup iskeleye çarpar. Bunun yerine dümeni küçük açılarla hareket ettirmeli ve yavaşça iskeleden uzaklaşmalıyız.

ÖNEMLİ: Sıkça yapılan bir hatadan bahsetmek istiyorum. Tekne ileri giderken, tornistan verildiğinde veya tornistan giderken ileri gaz verildiğinde, pervanenin dönüşü değişse bile tekne bir süre daha eski haliyle gitmeye devam eder. Aşağıdaki şekildeki teknede 1 numaralı dönüşü yaptıktan sonra, B pozisyonunda, ileri yoldan, tornistana geçerken, dümeni düz tutulmalıyız ve teknenin geri gitmeye başladığından emin olduktan sonra dümeni istediğimiz yöne çevirmeliyiz. Eğer B pozisyonundan C pozisyonuna geçmek için tekne geri gitmeye başlamadan, hala ileri yoldayken, dümeni iskeleye çevirirsek tekne 2 numaralı geri gidişi yapmak yerine kesikli okla gösterilen 3 numaralı dönüşü yapmaya başlayacaktır.

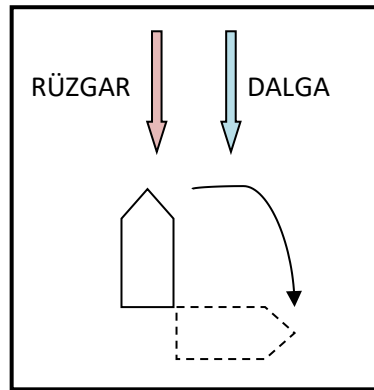


Şekil 3. Gidiş yönünü değiştirirken dümen hareketleri

Pervane ve dümenin manevra üzerindeki etkilerinden bahsettik. Teknenize istediğiniz manevrayı kazandırabilmek için bu iki etkeni çok iyi tanımanız gerekir. Tekneyi belli bir derece döndürmek için dümeni ne kadar çevirmeniz gerekiyor? Pervaneniz sağa devirli mi, sola devirli mi? Tekneniz ne kadar sürede ileri yoldan, tornistana geçebiliyor? Bu soruların cevaplarını bilmeniz, teknenizi daha kolay yönetmenizi ve teknenizle daha kolay ayrılmanızı sağlar. Pervane ve dümen dışında, manevrayı etkileyen tekne dışı faktörler de vardır: rüzgar ve akıntı.

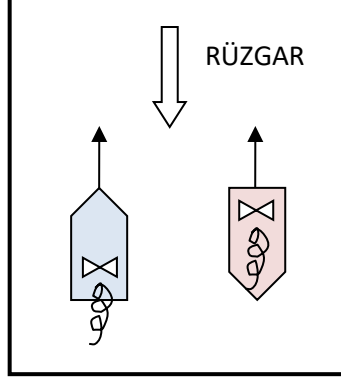
c) RÜZGAR

Teknenin suyun üstünde kalan bütün kısımları rüzgarın etkisini hisseder. Hem daha geniş yüzey alanına sahip olduğu, hem de daha ağır olduğu için teknenin başı kıçına göre rüzgardan daha çok etkilenir. 5-10 knot bile olsa, rüzgar sizin manevralarınızı etkileyecektir. Teknenizi açık denizde, rüzgarlı havada serbest bırakın. Teknenin başının tekne rüzgarı bordadan alana kadar döneceğini göreceksiniz. Dalga için de aynı şey söz konusudur.



Şekil 4. Tekne serbest bırakıldığında rüzgar ve dalgayı bordadan alır.

Rüzgar, yanaşma-ayırılma manevraları sırasında zorluk çıkartıcı etken olarak görülür. Aslında rüzgarı kullanabilmek, ondan faydalanabilmek esastır. Bu noktada bilinmesi gereken önemli bir bilgi, ileri de gidiyor olsanız, geri de gidiyor olsanız, rüzgara karşı gitmek manevralarınızı kolaylaştıracaktır.



Şekil 5. Rüzgara karşı gitmek manevralarda daha iyi kontrol sağlar.

Genelde motorları daha güçlü olduğu için, suyun altında kalan alanları büyük olduğu için, büyük teknelerin yanaşma-ayırılma manevrası yapmasının daha kolay olduğu düşünülür. Aslında küçük tekneler bu konuda daha avantajlıdır, çünkü suyun üzerinde kalan yüzey alanları küçüktür ve rüzgardan büyük tekneler kadar çok etkilenmezler.

Rüzgarın etkilerini ilerleyen bölümlerde örneklerle daha iyi anlayacaksınız.

d) AKINTI

Rüzgar ve akıntı etkisi benzerdir, ama bazı yönlerden farklıdır. Akıntı teknenin suyun altındaki kısmına etki eder. Su havadan daha yoğundur, rüzgarın etkisini teknenin suyla sürtünmesi daha çok etkileyebilir, ancak hava aynı şekilde akıntının etkisi karşısında aynı etkiyi gösteremez. Bu yüzden akıntının etkisi daha çabuk hissedilir. Ayrıca akıntı, rüzgar gibi tekneyi döndürmeye çalışmaz, tekne sadece akıntıyla sürüklenir.

Rüzgar ve akıntı bazen aynı yönde etki gösterirler, bazen farklı yönlerde. Böyle durumlarda daha güçlü etki gösterene göre manevra yapmak uygun olacaktır.

3. BAĞLANMA

Aşağıdaki şekilde bağlanma iplerini isimleriyle görebilirsiniz. İpleri yanaşma yerine yaklaşırken hazırlamak, size yanaşmanız sırasında zaman kazandırır. Nasıl bir yere yanaşacağınızı, sancak mı iskele mi aborda olacağınızı bilmeseniz bile, her türlü ihtimale hazırlıklı olacak şekilde halatlarınızı hazır ederseniz, yanaşma sırasında çıkabilecek paniği önlemiş olursunuz.

Teknenizle genelde bağlı olduğunuz bir yerden ayrılırken (örn: marina), kış halatlarınızı marinada bırakın. Bu size kolaylık sağlar, her seferinde baştan bağlamak zorunda kalmazsınız. Ancak, teknenizde de ekstra bağlanma halatları bulundurmaya ihmal etmeyin. Hatta ihtiyacınızdan fazla halat alın. "Fazla ip göz çıkarmaz." Özellikle çok uzun ipler genelde kullanılmaz ama bir yere demirlediğinizde, teknenin kışını sabitlemek için onlardan başka şansınız yoktur.

Teknede başlıca 4 tip sentetik halat kullanılır:

- I. Polipropilen halatlar: Sağlam ve ucuzdur. Suda yüzer.
- II. Poliamid halatlar: (Naylon, perlon, vb.) Çok sağlam ve elastiktir.
- III. Poliester halatlar: (Dakron, tergal, terilen, vb.) Sağlamdır ve fazla uzamaz.
- IV. Aramid halatlar: (Kevlar, vb.) Çok sağlam ama çok pahalıdır.

Kullanılış yerlerini aşağıdaki tabloda görebilirsiniz:

	Demir	Bağlanma	Çekme	Arma
Polipropilen		x	x	
Poliamid	x	x	x	
Poliester	x	x		x
Aramid				x

Tablo 1 Kullanılış yerine göre halatlar

Bağlanma halatları, hem güçlü hem de esnek olduğu için genelde naylondan yapılır. Aşağıda 3 ana naylon ip türünü ve kullanım avantajlarını görüyorsunuz.



Şekil 6. A)3 sıra – Oldukça esnektir, darbelere karşı dayanıklıdır. **B)8 sıra örgü –** Güçlü ve esnektir. Gam yapmaz. **C)16 veya 24, çift örgülü –** Esnekliği düşüktür. Yük altında uzama yapmaz.

Peki halatlarımızın kalınlığı ve uzunluğu nasıl olmalı? Bu tekneden tekneye değişir. Tekne boyundaki her 9 feet için, 1/8" çaplı ip tavsiye edilir. Aşağıdaki tablo bu durumu özetlemektedir.

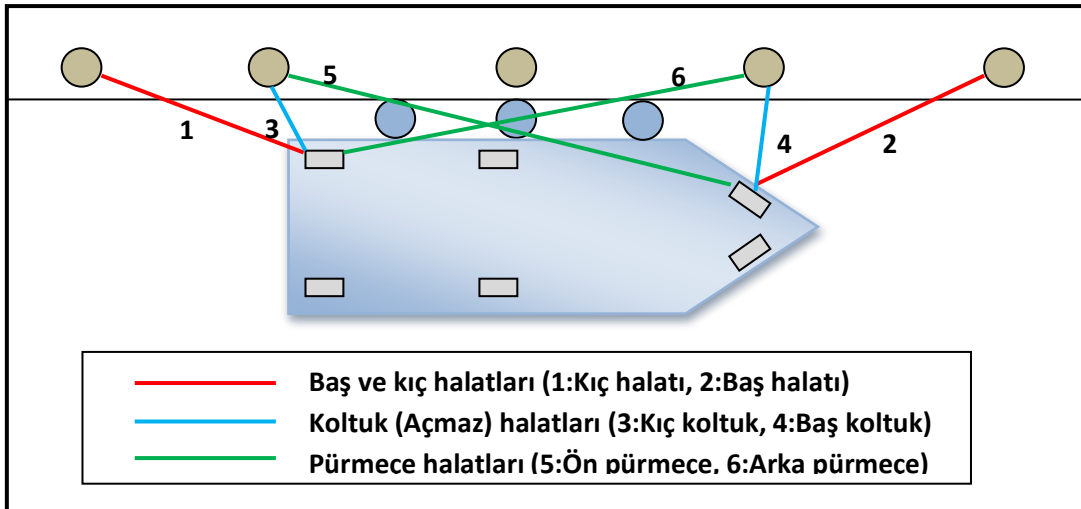
Tekne Boyu	-27 feet	28-31 feet	32-36 feet	37-45 feet	46-54 feet
Halat Çapı	3/8"	7/16"	1/2"	5/8"	3/4"

Tablo 2 Halat kalınlıkları

Uzunluğa gelince, genelde pürmeçe halatları tekne boyu kadar, baş ve kık halatları ise tekne boyunun 2/3ü kadar olmalıdır.

Bağlanma her zaman **minimum 3 ip** olmalıdır. Havanın daha sert olduğu koşullarda 4 veya 5 halatla bağlanmak daha uygun olacaktır. Aşağıdaki şekilde bağlanma halatlarını görüyorsunuz. Her renkteki halatın farklı bir işlevi var. Kık ve baş halatları ile pürmeçe halatları teknenin ileri-geri yönde hareketini engeller. Bir yere aborda oluyorsanız, kık ve baş halatınızı bağlamanız şart. Genelde kık-baş halatına ek olarak ön pürmeçe veya arka pürmeçe bağlanır. Bu durumda genelde tekne sağ-sol yönünde de sabitlenmiş olur. Ama dalga ve rüzgar varsa, açmaz halatlarıyla teknenin iskeleden uzaklaşması daha iyi engellenebilir.

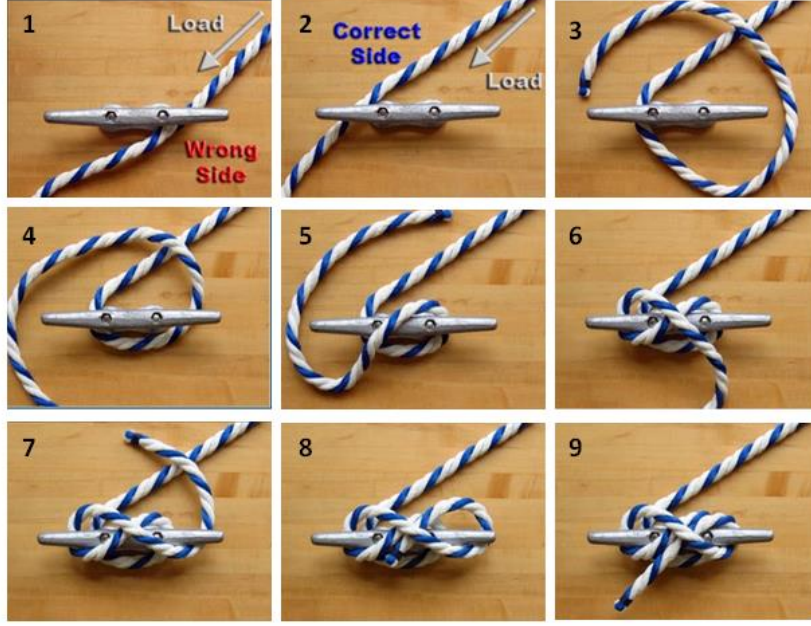
Halatların ayrılma sırasında da düzgün kullanılması gerektiğini unutmayın. Örneğin sert esen bir rüzgarda tekneyi aborda olduğu pozisyondan ayırmak istersek baş veya kık iplerimizi kullanarak teknenin kıcının veya başının daha kolay açmasını sağlayabiliriz. İlerideki bölümlerde örneklerde bunu görebilirsiniz.



Şekil 7. Bağlanma halatlarının tekne üzerinde gösterimi

Birden çok tekne yan yana iskeleye aborda olacaksa, büyük tekne iskeleye bağlanmalıdır. Küçük tekneler onun üstüne bağlanmalıdır. Bağlanırken her tekne yanındaki tekneden bir baş koltuk, bir kık koltuk, bir de pürmeçe halatı almalıdır (minimum 3 halat kuralı). Demirleme durumunda ise, büyük tekne ortaya geçerek demir atmalıdır. Dışta kalanlar sancağa ve iskeleye doğru birer demir atmalıdırlar. Eğer karaya bağlanılmayacaksa, dışta kalan teknelerin bir de kık demiri atması gerekir.

Yanaşma ve ayrılma örneklerine geçmeden önce, aslında çok basit olan ama çok sıkça yanlış yapılan koç boynuzuna voltalama işlemini kısaca anlatmak istiyorum. Aşağıdaki şekil voltalamayı çok güzel özetliyor. İlk olarak halatı koç boynuzunun doğru tarafından almanız gerekiyor. Bir tur koç boynuzunun etrafında 8 yaptıktan sonra, bir kilit yapmanız gerekiyor. Bu kilidi yaparken de iki seçeneğiniz var, ama birisi doğru. Kilidi yaptığınızda, kilidin altında kalan halatların birbirini paralel olduğunu görün. Bir sekiz ve tek kilit bağlanmada yeterli olacaktır.



Şekil 8. Doğru ve çabuk voltalama bağlanmada önemlidir.

4. ABORDA OLMAK

Bundan sonraki bölümlerde ayrılma ve yanaşmayı bazı örnekler yardımıyla açıklamaya çalışacağım. Önce aborda olmakla başlıyoruz.

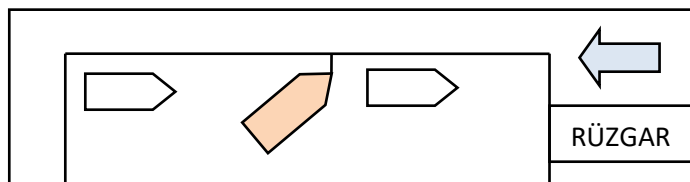
Sağa devirli pervanesi olan tekneler genelde rüzgar, akıntı yoksa ve iskele müsaitse iskelelerinden aborda olmayı tercih etmelidir. Çünkü sağa devirli pervane, tornistanda teknenin kıçının iskeleye doğru kaymasına neden olacaktır. “İskeleden aborda olmak” düşünülebilecek en kolay yanaşmadır. Bunun için ilk olarak iskeleye belli bir açıyla yaklaşmanız gerekir. Eğer rüzgar yoksa hızınızın çok fazla olmasına gerek yok. İkinci olarak iskeleye yaklaşık yarım tekne boyu mesafe kaldığında bordayı iskeleye yanaştırmak için teknenizi döndürün. Son olarak, tekneyi durdurmak için tornistan yapın. Burada çok sık yapılan bir hata, dönmeye erken başlayıp, iskeleden uzakta kalmak. Bu durum geç dönmekten daha kötü bir sonuç doğurur, çünkü iskeleye yeteri kadar yanaşamadığınız iskeleye atlayıp kimse ipleri alamaz. Bu durumda geri dönüp, manevralarınızı tekrarlamamız gerekir. Bunu engellemek için aslında söylenecek bir kural yok, pratik yapmakla teknenizi hangi noktada döndürmeye başlayabileceğinizi öğrenirsiniz. Ama şunu söyleyebilirim ki, dümenden sanki teknenin başı iskeleye çarpıyormuş gibi gözükse bile, aslında dönüş için hala daha yeterli sahipsinizdir.

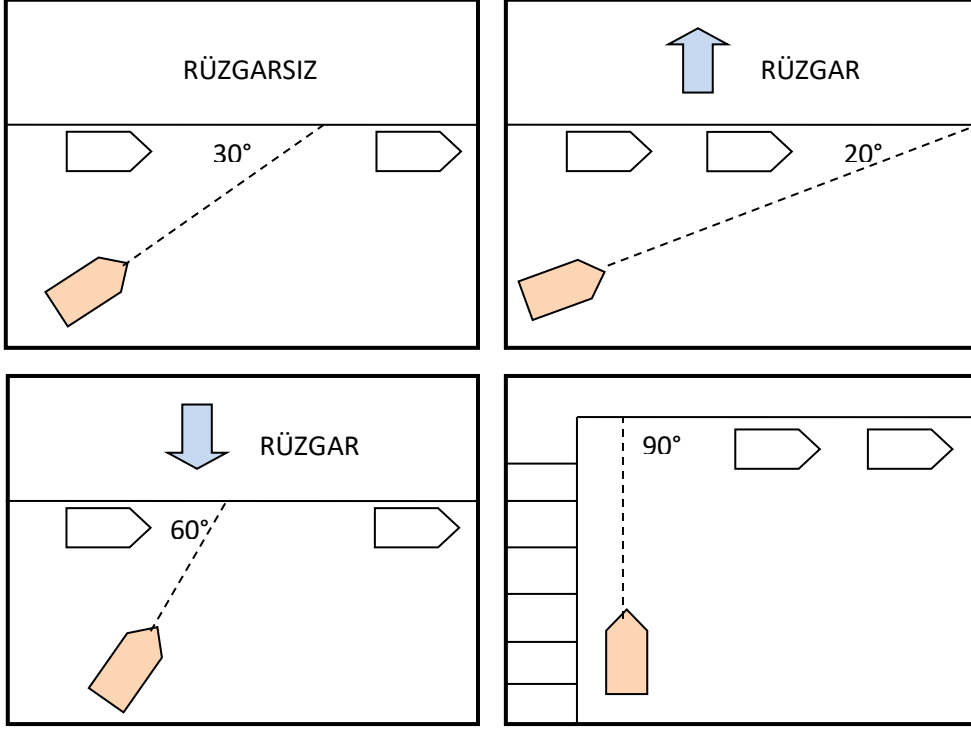
İskeleye yanaşırken belli bir açıyla seyredin dedik. Rüzgarsız havada bu açının idealinin genelde 30° olduğu söylenir. Ancak rüzgar iskeleye doğru esiyorsa bu açıyı daraltmalı, rüzgar iskeleden esiyorsa yaklaşma açımızı daha geniş tutmalıyız, hatta belki de 90° yaklaşmalıyız. Ayrıca rüzgar olmasa bile her zaman açıyla yaklaşabilecek kadar mesafemiz olmayabilir. Tekneler buna engel olabilir. O yüzden bazen neredeyse 0° ile bazen de tam 90° yaklaşmak zorunda kalabiliriz. (Şekil 10)

Rüzgarın iskeleye doğru esmesi avantajlı bir durumdur. Rüzgarı kullanarak iskeleye yanaşabiliriz. Hatta şiddetli esiyorsa başınızı biraz rüzgara doğru iskeleden açığa doğru hedeflemek daha uygun olacaktır. Rüzgarın iskeleden doğru esmesi ise istenmeyen bir durumdur. Bu durumda hem yaklaşma açımızı dar tutmalı, hem de daha hızlı olmalıyız. İskeleye yaklaşmak için dönüşümüzü daha geç yapmalıyız, çünkü erken yaparsak rüzgar bizi iskeleden daha da çok uzaklaştıracaktır. Ayrıca dönüşümüzü daha küçük tutabiliriz, çünkü rüzgar teknenin başının dönmesine zaten yardımcı olacaktır.

Bazı elverişsiz durumlarda teknenizin kıç açıkta kalabilir. Böyle durumlarda eğer iskele aborda oluyorsanız ve baş ipini vermişseniz, onu gergin tutmalarını söyleyerek, tornistan iskele alabanda veya ileri sancak alabanda ile teknenin kıçının iskeleye yanaşmasını sağlayabilirsiniz. (Şekil 9)

Şekil 9. İleri sancak alabanda veya tornistan iskele alabanda teknenin kıçını iskeleye yanaştırır.

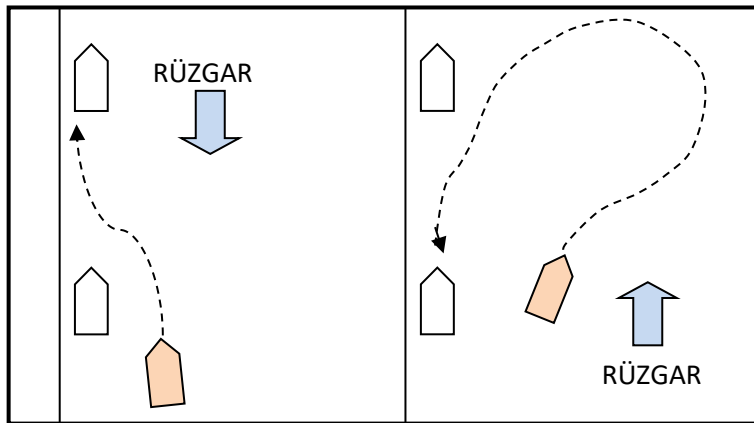




Şekil 10. Rüzgar iskeleye doğru esiyorsa yaklaşma açısı küçültülür, iskeleden esiyorsa büyütülür, yer yoksa 90° yaklaşılır.

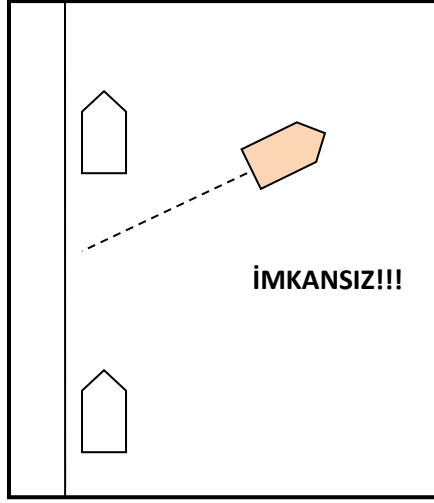
Yukarıdaki hep iskeleden aborda olduğumuz durumları düşündük. Ancak yer müsait değilse ve sancaktan aborda olmak zorunda kalabilirsiniz. Bu gibi durumlarda motorunuza daha güçlü tornistan vermeniz gerekebilir. Ayrıca Şekil 9'daki yöntemi de kullanabilirsiniz.

Son olarak, rüzgarın iskeleye boyunca estiği bir durumu düşünelim. Daha önce de söylediğimiz gibi rüzgarı baştan almak, daha kolay manevra yapmamızı sağlar. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, rüzgarı baştan aldığımız için başı kontrol edebilmek için düz bir çizgide gidebilmek için biraz daha fazla motor gücüne ihtiyacımız vardır. Olabildiğince rüzgara yakın açıyla seyretmemiz gerekir, çünkü kafayı birazcık açmamız iskeye veya teknelere çarpmamıza neden olabilir. Ayrıca iskeleye yanaştıktan sonra ilk bağlanması gereken ip başı ipidir. Bu sizi sabitler ve bu sırada diğer iplerinizi bağlayabilirsiniz.



Şekil 11. İskele boyunca esen rüzgarda yanaşma manevraları

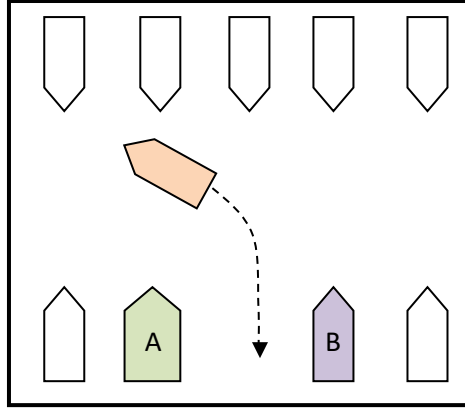
Aborda olmakla ilgili hatırlatmak istediğim son önemli nokta, bütün bu manevraları ancak ileri giderken yapabilirsiniz. Tornistan gelerek bir iskeleye aborda olmak imkansızdır.



Şekil 12. Tornistan aborda olmak?

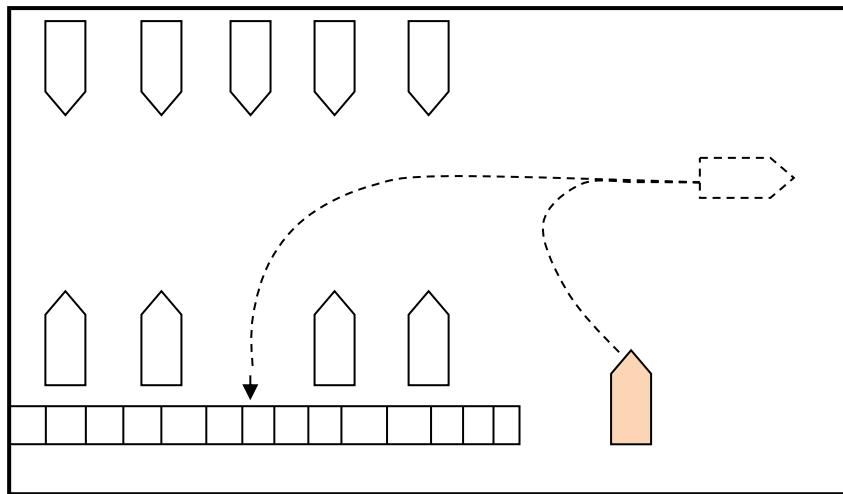
5. KIÇTAN-BAŞTAN KARA OLMAK

Genelde marinalarda yapmak zorunda olduğumuz yanaşma biçimidir. Rüzgar esmediği sürece aborda olmak gibi kıçtan-baştan kara olmanın da bir zorluğu yoktur. Ancak kıçtan kara olmak, diğer yanaşma türlerine göre biraz daha zor olduğu düşünülebilir. Çünkü kıçtan kara olurken, manevralarımızın büyük bir kısmını tornistan gidiyorken yaparız. Eğer teknenizin tornistanı çok güçlü değilse ve de rüzgar istenmeyen bir yönden esiyorsa, kıçtan kara olmakta bazı sorunlar yaşayabiliriz.



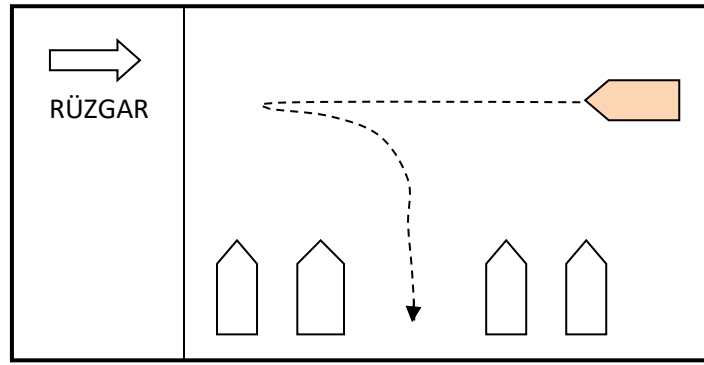
Şekil 13. Kıçtan kara olmak

Yukarıdaki şekildeki gibi kıçtan kara olurken dikkat etmemiz gereken birkaç önemli nokta var. Böyle bir manevrayı genelde marinalarda yapmak zorunda kalırız. Özellikle puntonların arası darsa, karşıdaki teknelere çarpmamaya özen göstermemiz gerekir. Çünkü şekildeki gibi geri giderken teknenin kıçını döndürmeye çalışırken, teknenin başının da savrulacağını unutmamalıyız. Ayrıca dönüş yaparken şekilde gösterilen B teknesinden A teknesine yakın kalmaya çalışın. A teknesine yakın kalarak daha düz bir biçimde girebilirsiniz. Puntolar arası manevra yapmaya dahi izin vermeyecek şekilde darsa, manevranızı puntoların dışında açıklıkta yapıp tornistan bir şekilde puntona girmek kolaylık olacaktır.



Şekil 14. Puntoların arası dar ise manevranızı dışarıda yapıp, puntoların arasına tornistan girebilirsiniz.

Kıçtan kara olma manevrasında en istenmeyen durum rüzgarın bordadan gelmesidir. Böyle bir durumda teknenin başı savrulabilir, onu kontrol etmek için gereğinden biraz daha hızlı olmalıyız. Ayrıca rüzgarı böyle bir durumda teknenin başını açtırması için lehimize kullanabiliriz. Aşağıdaki şekil bu örnek durumu gösteriyor. Geri gelirken, dümeni çok fazla kırmamıza gerek yok, çünkü sonuçta rüzgar da başımızın dönmesine yardımcı olacak. Eğer biz gereğinden fazla dümeni kırsak, rüzgarın da etkisiyle başımız sancağa doğru istenmeyen bir biçimde döner. Dönüşümüzü yapıp doğru bir şekilde girdikten sonra dikkat edilmesi gereken ikinci önemli nokta önce rüzgarüstü kış halatının alınmasıdır. Aşağıdaki durumda öncelikli olarak dikkat edilmesi gereken iskele kış halatıdır. Eğer rüzgar baştan geliyorsa, tonoz, eğer rüzgar sancaktan geliyorsa sancak kış halatı önceliklidir.



Şekil 15. İstenmeyen rüzgarda kıçtan kara olmak

Baştan kara olmak, kıçtan kara olmaya göre çok daha kolaydır. Bazı usta denizciler, ilk defa girdiğiniz yere baştan girmenizi tavsiye ederler. Bunun birinci nedeni ileri giderken teknenin daha iyi kontrol edilebiliyor olmasıdır. İkinci neden, yanaştığımız yerdeki zemini bilmediğimizden, iskeledeki herhangi bir kayalık veya döküntünün palaya zarar vermesini önlemektir. Son olarak da baştan kara olunca teknenin havuzluğu ve içi gözükmeyeceğinden, mahremiyet biraz daha iyi korunmuş olur.

6. AYRILMA

Ayrılmak yanaşmaya göre her zaman daha kolaydır. Çoğu zaman yanaşırken kullandığınız manevraların tam tersini yapmak yeterli olacaktır. Yanaşırken her şeyi ilk defa düşünürsünüz, ancak ayrılırken yanaşma manevralarınız aklınızdadır, bu da yanaşmayı ayrılmadan zor kılar. Ancak rüzgar veya akıntı gibi dış etkenlerin değişmesi durumunda yeni bir plan yapmanız gerekebilir.

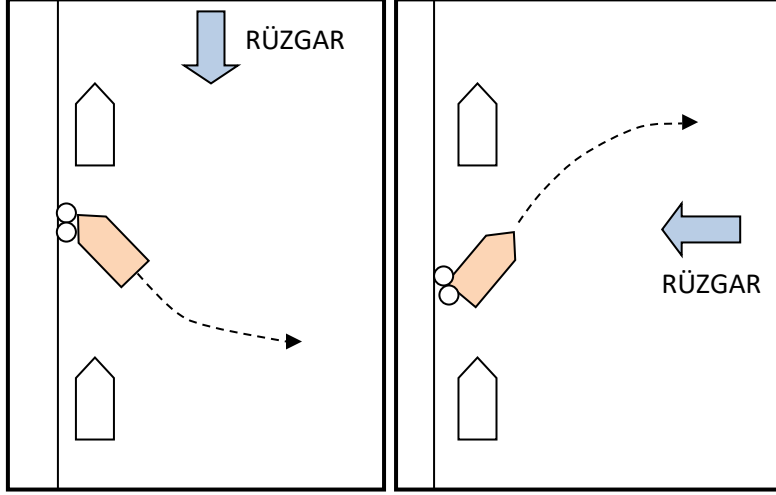
Aslında çok basit ama sıkça yapılan üç hata var. İlk olarak motorunuzu ayrılmadan 10-15 dakika önce çalıştırın. Çalıştırır çalıştırmaz manevra yapmaya çalışmayın. İkinci sık yapılan hata ayrılırken boşlanacak her ipin neta olduğundan emin olmamaktır. Sizi istenmeyen şekilde bağlı tutacak bir ip, planlarınızı mahvedebilir. Örneğin pürmeçe halatlarını önceden çözebilirsiniz ki ayrılırken daha az ipe uğraşmak zorunda kalın. Son olarak, ayrılmaya başlamadan önce, başka bir teknenin de yakınızdaki ayrılmaya-yanaşma yapmadığından emin olun. Başka bir tekne manevrasına başlamışken sizin de ayrılmaya başlamanız saygısız ve tehlikeli bir davranış olur.

Abordadan ayrılırken rüzgar olmadığı durumlarda teknenin başını veya kıçını açarak ayrılabiliriz. Bu durumda pervane etkisini ve manevra alanınızı hesaba katarak bir karara varabilirsiniz. Rüzgar baştan esiyorsa teknenin kıçını açarak ayrılmayı tercih etmeliyiz. Bunu yaparken baş ipini gergin tutarız ve başa birkaç usturmaça yerleştiririz. Teknenin kıçını yeteri kadar açtığından emin olduktan sonra baş ipini toplamaya başlarız ve düz bir şekilde bulunduğumuz yerden çıkarız. Bu noktada dümeni kırmadan düz tutmak önemlidir, çünkü hiç unutmamamız ve yazının başından beri sürekli tekrarladığımız bir kural, teknenin kıçını döndürmeye çalışırken başı da dönecektir. Teknenin başının iskeleden tamamen ayrıldığına emin olduktan sonra manevramıza devam etmeliyiz. (Şekil 16)

Eğer rüzgar sizi iskeleden uzaklaştıracak şekilde bordadan esiyorsa, bu olabilecek en kolay durumdur. Önce baş ipinizi, teknenin başı zaten kendiliğinden açılacaktır. Sonra çok zaman geçmeden kıç ipini boşlarsınız ve tekne zaten iskeleden uzaklaşacaktır.

Ancak eğer rüzgar iskeleye doğru esiyorsa, daha hızlı olmanız gerekir. Yapacağınız en doğru manevra her ne kadar imkansız gibi gelse de başı açarak ayrılmak olacaktır. Bunu yaparken önce kıç ipini gergin tutarsınız ve kıça bol bol usturmaça yerleştirirsiniz. Daha sonra konumunuza göre ileri sancak veya iskele alabanda yapıp teknenin başını açarsınız. Teknenin başının yeteri kadar açıldığına emin olduktan sonra hızlıca kıç ipini toplarsınız. Böyle durumlarda ipin iki ucunun da sizde olması gerekir, çünkü her zaman iskelede size ipin ucunu atacak biri olmayabilir. (Şekil 16)

Kıçtan kara olduğunuz bir pozisyonda ayrılırken de eğer koşullar değişmemişse yanaştığınız gibi ayrılabilirsiniz. Dikkat etmeniz gereken, daha önce de söylediğim gibi rüzgara karşı giderseniz tekneyi daha iyi kontrol edersiniz. Manevralarınızı bu kurala göre planlamanızı tavsiye ederim. Örneğin şekil 15'teki tekne bulunduğu yerden çıkmak isterse, aynı manevranın tam tersini yapmalı, sancağa dönerek çıkmaya çalışmamalıdır.



Şekil 16. Rüzgarlı havada abordadan ayrılmak

7. SONUÇ

Umarım verdiğim örnekler yararlı olmuştur. Hem yanaşma, hem ayrılma için aklıma gelen her duruma örnek vermeye çalıştım, ancak mutlaka benim de aklıma gelmeyen şeyler olmuştur.

Yazının başında da söylediğim gibi yanaşma ve ayrılma manevraları tekneden tekneye fark gösterir. Motor, pervane, teknenin büyüklüğü manevrayı etkileyen faktörlerdir. O yüzden verdiğim örnekler bazı tekneler için geçerli iken, bazı tekneler için hiç de uygun olmayabilir.

Tekne farklılığı dışında rüzgar ve akıntı gibi dış etkenlerinde sürekli değişebileceğini unutmamak lazım. Bu değişkenler her yanaşma ayrılmayı birbirinden farklı kılar.

Bütün bu değişkenleri göz önünde bulundurarak bu yazıda söylenenleri, verilen örnekleri kural olarak değil, tavsiye olarak algılamamız daha doğru olacaktır.

8. REFERANSLAR

- Low, Charles T. (1997) "Boat docking – Close quarters maneuvering for small craft" Harvey Island Publications
- Atmaca, Sezar (2005) "Amatör Denizci Elkitabı" Amatör Denizcilik Federasyonu
- Redmond, Ronald and Redmond, Katherine. (2006) "7 steps to successful boat docking"
- *Pervane etkisi*: <http://www.answers.com/topic/propeller-walk>
- *Pervane etkisi*: http://en.wikipedia.org/wiki/Propeller_walk
- *Bağlanma*: <http://www.answers.com/topic/dock-lines>
- *Halat tipleri*: <http://www.yelkenci.org/yelkensporu.php>
- *Bağlanma halatları*:
<http://www.westmarine.com/webapp/wcs/stores/servlet/westadvisor/10001/-1/10001/Dock-Lines.htm>
- *Naylon halat tipleri*:
http://www.nauticalrope.co.uk/index.php?main_page=products_all&disp_order=7&page=1
- *Voltalama*: <http://www.animatedknots.com/cleat/index.php>
- *Yanaşma ve ayrılma örnekleri*: <http://www.cruising.sailingcourse.com/docking.htm>