

DEMİRLEME

Niçin önemli?

Doğru demirlemek teknenizin ve sizin güvenliğinizi için olmazsa olmaz koşuldur. Hatta çoğu zaman güvenli seyirden bile önemlidir. Şu senaryoyu aklınıza getirin. 300 millik zorlu, hatta bırakın açık denizde yelkenli teknenizde dalga ve rüzgarla boğuşmalarınızı, 100 millik Ada seyirinden sonra, denize girmek için demirleyeceksiniz. Güvenli seyir yaptınız ancak doğru ve güvenli demirlemeyi yapmadıysanız, sizin güvenliğinizi için yeterince tehlikeli demektir.

Yapılan istatistiklere göre denizde meydana gelen hasarların büyük bölümü demirliken yaşanır. Bu bilgiler ışığında, usta bir denizci olmak için bu yazıdan öğreneceğiniz teorik demirleme esaslarını pekiştirmeniz sizler için büyük önem taşır.

Demirleme için kullanılan esas elemanlar, çıpa, çıpa bağlanan zincir ya da ip (halat) ve güverte üzerindeki donanımızdır. Ancak gerçek sorun şu ki, hiçbir eleman ayrı ayrı mükemmel değildir. Birlikte iyi ve düzgün çalışmalıdırlar. Her

elemanın avantajları ve dezavantajları mevcuttur. Bu yüzden ister deneyimli bir kaptan olsun, ister amatör bir denizci olsun; ister kısa mesafe yolculuk planlasın, ister uzun mesafe yolculuk, en az iki üç çeşit çıpa türünü teknesinde bulundurmalıdır. Bunun yanı sıra teknenizde en az 2 adet 200 metrelik halat ile 100 metrelik zincir taşınması gereklidir. Hatta; Alaska gibi ortalama deniz derinliği fazla olan yerlerde 200 metreye kadar zincir ile 400 metre halatı yanınızda taşımamızdır.

Çıpalar ve Çapalar

Öncelikle şu konuya bir açıklık getirelim. Çıpa mı, çapa mı? Sayın Turgay Noyan, Naviga dergisinin Ekim 2003 sayısındaki demirleme dosyasında konuyu açıklığa kavuşturmuş.

“Osmanlı zamanında, demir veya çıpa yerine ‘lenger’ kelimesi kullanılmış. Daha sonra Akdeniz

gemicileri arasında çeşitli söyleyişleriyle yaygın olarak kullanılan İtalyanca ciappa (Çappa okunuyor) kelimesi de dilimize girdi. Portekiz, İspanyol ve Venedik denizcileri de benzer kelimeler kullanırlar.

Denizcilerimiz bu kelimeyi demirin çıpo kolundan esinlenerek çıpa olarak

kullandıkları gibi çapa da derler. Çapa aynı zamanda bahçe beline de verilen isimdir. Biz, bu yüzden yazılarımızda çapa yerine çıpa kelimesini kullanmayı tercih ettik.”

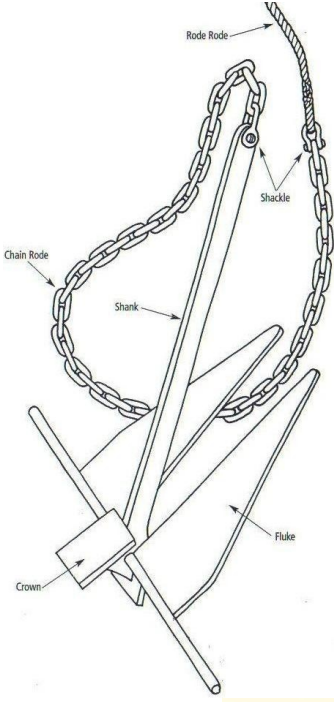
Ben de bu makalede aynı sebepten ötürü çapa değil de çıpa kelimesini kullanmayı tercih ettim.

- Demirleme ile ilgili akademik çalışma hazırlamak.
- Demirlemenin önemini vurgulamak.
- Güvenli demirlemek için dikkat edilmesi gereken hususlar.
- Demir atmak, demir almak ve demirde rahat ve huzurlu kalmak.

Konu İçeriği

Niçin önemli?	1
Çıpa nasıl tutar?	3
Zincir, halat ve güverte elemanları	4
Demir yeri nasıl seçilir?	5
Demir atmak	6
Demirde Rahatlık	7
Vira Demir	9

Sigorta Poliçeniz: Sevgili Çıpanız



Çıpa, bir teknenin sigorta poliçesidir. Sigorta poliçesinde olduğu gibi çıpaların da farklı türleri vardır. Çıpa tasarımlarındaki temel faktörler : şekil, ağırlık ve boyuttur. Ortak olan özellikleri ise suda batmaları, hepsinin tekneye bağlı olması (halat ve zincirle), simetrik yan yüzlerinin (tırnaklarının) olması ve çıpaların saplarının olmasıdır.

Tırnaklarının şekli hangi tip yüzeylere (kum, kil, çamur gibi yumuşak yüzeyler ya da kaya, batık gibi sert yüzeyler) ne kadar iyi tutunacağını

gösterir. Tutunma açısını ve ne kadar iyi tutunacağını saplarının uzunluğu ve de ağırlık dengesi etkiler. Bu denge çıpanın fiziksel olarak tutunmasına bağlıdır.

Çıpalar galvaniz çelik veya alüminyumdan yapılırlar. Çıpaların yapımında bir diğer önemli nokta ise çapa ile saplarının birleşme noktalarıdır. Bu menteşe çıpanın kendi kendine dönerek tırnaklarının tutunmasını yada tutunduğu yerden kurtulmasını tetikler. Bu menteşenin olmadığı çıpalarda tırnaklar nispeten daha

uzundur.

Mükemmel çıpa, deniz tabanına olabildiğince çabuk tutunur, rüzgar ve dalga nedeniyle tekne dönse bile tırnakları deniz yüzeyinden ayrılmaz. Yapıldığı malzemenin sağlamdır ve kendi zincirine de dolanmaz.

Görüldüğü gibi çıpa tasarımlarında mükemmel tasarıma ulaşmak için parametre çoktur. Denizcilik tarihinde de birçok çıpa tasarımı yapılmıştır. Şimdi onlara bir göz atalım...

Balıkçı/Admiralti



Geleneksel dizayndır. Kullanışlıdır, üçgen ve baklava şeklinde olan tırnakları iyi tutunmasını sağlar. Kayalık ve diğer sert tip zeminlerde de etkilidir.

Guletlerde sıkça kullanılır. Çapraz çiposu hem tutunmayı, hem de taşınmasını kolaylaştırır, ancak tekne salındıkça zincir çipoya dolanabilir. Tekneye alırken dikkatli olunması gerekir.

Katlanabilir (Dört Tırnaklı)



Katlanabildiği için pratiktir. Çamur ve kuma kolaylıkla tutunur. Kayalara da iyi tutunur ancak bazı şartlarda toplanması takılıp

çıkmadığından sorun yaratabilir.

Üçgen/Delta



tir.

Tek parka üçgen yapısından adını alır. Ağır safralı ucundan dolayı demir her zaman kendini doğrultmak ister. İyi tutuş gücüne sahiptir. Atması ve toplanması çok pratiktir.

Mantar



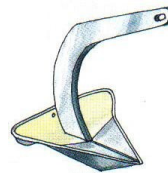
Şemsiye tipindedir. Genellikle küçük deniz araçlarında tercih edilir.

Saban/CQR



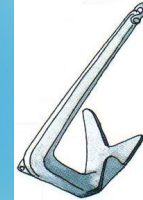
Deniz uçakları palamarlarında kullanılmak üzere tasarlanmıştır. Kol yana yatsa da deniz tabanına saplanır. Şekli sabana benzer ve her tip deniz tabanında iyi tutuş sağlar. Tararsa toplanması ve tekrar atması da kolaydır. En çok kullanılan çıpa tipidir. Menteşeler parmaklarınıza zarar verebilir, dikkatli olunması gerekir.

Bahçıvan Beli/Spade



Derin sulara atılmak üzere tasarlanmıştır, ve formu bahçıvan beline benzer. Designının temel özelliği ağırlığından çok, yüzey alanının genişliğidir. Hemen her şartta ve tip deniz çeşidinde başarılı tutunma sağlar. Sıpa çıkabildiği için pratiktir.

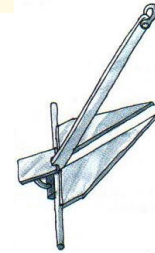
Ördek Ayağı/Bruce



Açık deniz petrol platformları için tasarlanmıştır. Diğer tip çıpalara göre daha kısa mesafede tutunur, tekne kendi etrafında dönse bile kolay kolay

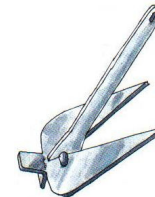
kopmaz tutunduğu dipten. Mercan, kaya ve kum tabanlı yerlerde iyi tutuş sağlar. Zincire dolanabilir, dikkatli olunması gerekir.

Danforth



Tırnaklar yaklaşık 30° aşağıya bakar. Hangi yüzeyi değerse değsin, tırnaklar dibe girmeye çalışır. Çamurda çok iyi tutar ama tararsa tekrar tutması zordur. Tonoz demiri olarak tercih edilebilir.

Brittany



Danforth'a çok benzer. Kumdan geri çekmesi daha kolaydır ama genel olarak daha az tutuş sağlar.

Zincir ve Halat

Aklınıza her zaman daha ağır zincirin çıpanın tutması için daha avantajlı olduğu fikri gelebilir. Ancak durum şundan ibarettir, bazı durumlarda kolay kaçış planınızın da hazır olması gerekebilir. Çıpayı bağlanan zincir ve halat farklı şartlarda, farklı özellikler gösterir. Karşılaştığımızda temel farkları ve benzerlikleri göreceksiniz. Tek ortak özellik, her ikisinin de taşıyacağı yükü ve teknenin boyuna uygun olarak seçilmesidir. Farkları sıralamak gerekirse, halat daha esnektir. Pek esneklik için önemlidir : Halatın esneme payı, ani şokların etkisini azaltır. Doğru şekilde kullanılarak tutunduğu

yerden çıkmasını engeller. Halatın kalınlığı da şok ne kadar absorbe edeceğini tayin ettiğine göre, bu konuda da dikkatli olmamız gereklidir. Halat daha hafiftir, bu yüzden demirde iken daha geniş bir alanda gezinmemize neden olur. Yüzen halatlar kullanılırsa pervaneye dolanabilir. Daha çabuk yıpranır. Kayalar halatımızı kesebilir. Kullanımı zincire göre daha kolaydır, elle alınabilir. Gelelim zincire. Demir ağırdır, atması ve toplaması elle çok zordur. Irgat denilen özel vinçler kullanılır. Zincir esnemez, ancak çok daha dayanıklıdır. Kayalar zinciri kesmez. Doğru şekilde kullanılırsa çıpanın daha çok

batmasını ve çıpanın daha iyi tutunmasını sağlar.

Yatlarda boyu 10 metreye kadar olan teknelerde 8 mm'lik, 10-14 metre arası boydakilere 10 mm'lik, 15-18 metre arası boydakilerde de 12 mm'lik zincir kullanılması uygundur. Teknelerde 1000 metreden aşağı zincir bulunmaması gerekir. Çok teknede zincir uzunluğu 50-60-70 metredir.

15 kulaç uzunluğundaki bir zincire 1 kilit denir. 1 kilit yaklaşık 30 metredir. Zincir baklarında görülen % 10'luk bir aşınma halinde o zincirin yenilenmesi gereklidir. Zincirler 30'ar metrelik kilit halinde satılmaz. Sipariş üzerine yapılabilir.

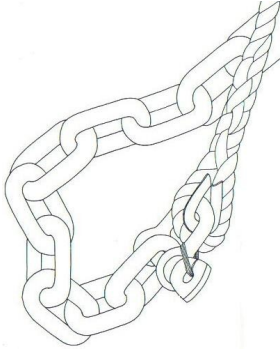
Halat seçerken de dikkatli davranmak gerekir. Naylon halat kuvvetlidir, yeterince esnektir. Dacron daha az esnektir. Polypropilen halat sürtünmeye çok az dayanıklıdır. Doğal fiber yada yün çabuk çürür ve çok dayanıksızdır.

Tekne Boyu	Bot	Sandal	6 m	8 m	9 m	10 m	11 m	12 m
Çıpa Tipi								
Dört Tırnak	1.5 - 8 kg arası		Büyük tekneler için uygun değildir.					
Admiralti	4 kg	6 kg	9 kg	12 kg	14 kg	16 kg	18 kg	20 kg
CQR/Pulluk	2.2 kg	4.5 kg	6.8 kg	9 kg	11.2	11.2 / 15.9 kg	15.9 kg	15.9 / 20.4 kg
Danforth	2.2 kg	4.5 kg	6.8 kg	9 kg	9 kg	11.2 kg	13.6 kg	18.1 kg
Ördek Ayağı	2.2 kg	5 kg	5 kg	7.5 kg	7.5 kg	10 kg	10 kg	15 kg
Bahçıvan Beli	-	-	6 kg	7.5 kg	7.5 kg	10 kg	10 kg	15 kg
Üçgen Demir	-	4 kg	4 kg	6 kg	6 kg	10 kg	10 kg	16 kg
Halat Çapı (inch)	-	-	3/8"	-	7/16"	1/2"	1/2"	1/2"
Zincir Çapı (inch)	-	-	1/4"	-	1/4"	5/16"	5/16"	5/16"

Çıpa nasıl tutar?

Çıpa tırnakları dibe tutunmalıdır. Bunun için de yatay çekmenin gerektiği kadar olması gerekmektedir. Buna etki eden iki faktör vardır. Birincisi kaloma ettiğiniz halat ya da zincir miktarıdır. İkincisi de bunların ağırlığı ve denize yatıklığıdır. Deniz dibine olan yatıklığın (eğimin) açısı bize kilit bir öngörü sağlamaktadır. Bu açı yaklaşık göz kararı 8 derece kadar olmalıdır. Tam deniz dibine otursun da istemeyiz çünkü bu sefer de yatay çekme kuvveti sıfırlanabilir. İdeal ölçü buna yakındır.

Çıpa almadan fiyatları iyi araştırmanız ve teknenize uygun çıpayı almanız gerekmektedir.



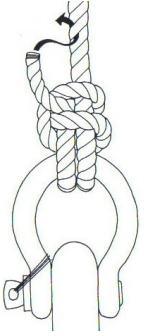
Zincir ve Halat Beraber kullanmak

Kimi denizciler hem demir, hem de halat kullanarak çıplarını atarlar. Burada dikkat edilmesi gereken bir kaç nokta var. Halat ile zincirin zayıf noktaları birleşme noktaları olacaktır. Bu yüzden ik kontrol etmemiz ve risk almayacağımız nokta bu noktadır.

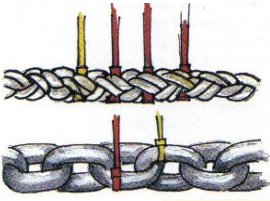
Şakıllar için yüksek yoğunluklu galvanizlenmiş çelik kullanılabilir, ağır yük-

lerde esner ve kırılmaz. Şakılların boyu zincir bakla boyundan bir boy büyük olmalıdır.

Eğer halatı bağlayacaksa anele ya da izbarço bağı atılabilir. Şakılın pinini piyan ile kilitlemek iyi olacaktır. Aşınma olacağından süphelenirseniz kasa kulamp halatı öğrebilirsiniz.



Zinciri İşaretlemek



Ne kadar zincir bıraktığımızı anlamak için zinciri işaretlemeniz gerekir. Genelde her beş metrede bir konulur işaret ama şart da değildir. Boyayabilirsiniz ki genel olarak kullanılan renk sırası kırmızı, beyaz ve mavidir. Bu renk sırasını bir yere yazmanızda fayda vardır. İp ya da deri parçası sıkıştırabilirsiniz. Boya yada ip parçaları ırgata sıkışmaz. Gece de görülebilir. Boyalar deniz suyuunda çıkabilir.

Dikkatli davranın!

Zincirin düzgün baklaları olsun!

Doğru çapta zincir alın!

Halatlar her 9 feet tekne için 1/2 inch çaplı olsun!

Demirleme için yedek halat bulundurun, ıskotaları kullanmayın!

Keskin bir bıçak veya balta bulundurun!

İplerin ucunu her sene kısaltın!

Demiri bırakırsanız diye kolayda şamandıra buludurun!

En az iki tip çıpa bulundurun!

İki çıpa atarsınız diye, demir kilitleri ve fırdöndüler bulundurun!

Çıpadaki çamurları temizlemelisiniz!

Çıpayı yeniden galvanizlemelisiniz, pas tutmuş yada ihtiyaç varsa!

Ulusların denizcilik alışkanlıklarına göre bile demirleme değişebilir. Fransızlar İngilizlere göre daha ağır çıpa kullanır, demirleme esasları da buna göre belirlenmiştir.

Güverte Elemanları

İstedığınız gibi yükü taşıyabilecek zinciriniz, dibe istediğiniz kadar çıpanız tutunur olsun, teknedeki ekipmanın da güvenilir olması şarttır. Irgata zinciri boşlarken yada toplarken güvenmeniz gereklidir. Demir baklaları ırgatın üzerindeki yuvalara kendi kendine yerleşir.

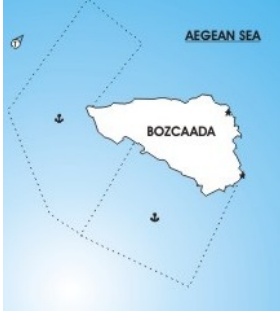
Güçlü kurtağızları ve koç boynuzlarına ihtiyacınız vardır. Hatta bazen ikinci ırgat bile gerekebilir.

Tekneye binen yükler için iki önemli faktör vardır. Birincisi teknenin boyu ve uzunluğu, ikincisi ise teknenin teknenin enidir. Tekne zincir üzerinde, kendi ataleti işle dönerken bordasından rüzgar alır, bu yüzdendir ki çok gövdeli teknelere, tek gövdeli teknelere göre daha fazla yük biner.

Tekne Uzunluğu (metre) Karın Genişliği (metre)		Rüzgar Hızı		
		15 knots	30 knots	42 knots
6	2.1	40	160	325
9	2.7	80	315	635
10	3	100	410	815
12	3.3	135	550	1100
15	4	180	725	1450
18	5	225	910	1800

Binen Yük (Kg)

Demir Yeri Nasıl Seçilir?



Demirlemede "First come, first serve" mantığı geçerlidir.

Eğer demirler dolanmışsa ya da tekneler birbirlerinin üstüne düşmüşse suçlanacak olan sonradan gelendir.

Coğrafi:

Demirleyeceğiniz yeri çok iyi seçmeniz gerekir. En öncelikli kontrol noktanız coğrafi özelliklerdir. Topuklar, yarıklar, dereler, hepsine bakmak gerekir. Bunun yanısıra deniz dibi önceliklidir. En iyi demir yerleri, dibi kum, kil, ve balçık olan yerlerdir. Çakıl da fena sayılmaz. Ama 'erişte' denilen uzun yeşil otlarda rüzgar güçlüyse çıpanın tutması çok güçtür. Deniz dibi sizin çıpanızın tutacağı türden olmalıdır. Dipte batık ya da kablo hattı varsa dikkat etmeniz gerekir. Bu bilgileri gerek haritalardan, gerekse de portolon kitaplarından bulabilirsiniz. Haritada çıpa işaretiyle demirlemeye uygun alanlar ve kısaltmalarla dip yapıları belirtilmiştir.

Zemin Tipi Kısaltmaları		Deniz Kabuklu- ları	
S Kum	G	Sh	P
M Çamur	G	Wd Yosun	P
Cy Balçık	G	Zemin Yapısı	
Si Alüvyon	P	F Uygun	
G Çakıl	P	So Yumuşak	
P Çakıltaşı	P	H Sert	
St Taşlık	P	SF Eğimli	
R Kayalık	P	Ca Kalkerli	SY Yapışkan
Co Mercan	V	Bk Kırık	
V Volkanik	V		
Tutuş	G, iyi; V, değişken; P, zayıf		

Sahilin görünümü de bize demirleme yeri hakkında bilgi verir. Derin sulardaysak en çok bakacağımız şey derinlik göstergesidir. Eğer gösterge çok değişik derinlikler veriyorsa altımızda kayalıklar yada derin uçurumlar var demektir. Sahile yakınsak, sahil görüntüsünden yararlanabiliriz. Sahil dik bir şekilde denize iniyorsa çok yaklaşıp kadar su derinliğinin fazla olacağını, sahil denize yatay yaklaşıyorsa yataylığın uzantısı gibi sığ sulara rastlayacağımızı gösterir. Eğer dik bir yamaça demirliyorsak karaya bağlanmakta, sığ görünümlü bir sahile demirliyorsak kara rüzgarına açık olup olmadığını, derine sürüklenebileceğimizi bilmekte fayda vardır.

Demirde ne kadar kalınacağının da önemi vardır. Eğer uzun kalacaksanız, karada servis, restaurant ve market imkanı var mı? Demirleyeceğiniz yer akşam konaklamanız için ekstra güvenli olmalıdır. Solugan ve dalgalara karşı korunaklı, rüzgarla açık olmamalıdır. Gece için rüzgar durumunu telsizden yada ilgili internet sayfalarından öğrenmekte yada en kötüsü iç güdülerinize güvenmekte fayda vardır. Gelgit olma ihtimali varsa gelgit yönü ve saatlerini öğrenmeniz de gereklidir.

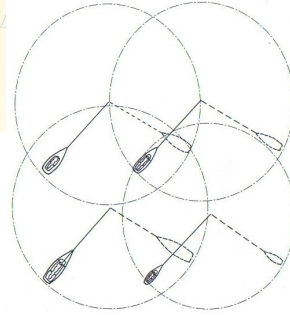
Beşeri:

Bunun yanısıra doğal olmayan koşulları da gözönünde tutmanız gereklidir. Demirlediğiniz yerde muhtemelen dinlenmek ve yoğun iş yaşamından, gürültüden uzak kalmak isteyeceksiniz. Demirleyeceğiniz yeri seçerken kalabalık olmamasına dikkat edin. Tonoz kullanacaksanız, sizden önce birinin kullanıp kullanmadığını sorun. Aborda olmuş tekneler var ise nedenini öğrenin. Eğer bir grup olarak gelmişlerse, olası gürültüden muhtemelen rahatsız olursunuz. Ancak başka tehlike yaratacak bir durumdan dolayı da aborda olmuş olabilirler, sormanızda fayda vardır.. Demirleyen diğer motoryatları da inceleyin. Büyük motoryatlar su yapıcılar ve klimalarının gürültüsü sizi rahatsız edebilir.

Felaket Senaryosu:

Demirleyeceğiniz yeri seçtikten sonra yapmanız gereken felaket senaryosunu kafanızda canlandırmanızdır. Bazen dalgalar ve rüzgar çok kuvvetli olabilir, demir almak için yeterince zaman kalmaz. Böyle durumlarda mecbur kalırsanız, çıpayı şamandıra bağlayarak denize bırakabilirsiniz. Rüzgar ne kadar dirise eder, ve ne olursa karaya düşerim gibi soruları cevaplamaya çalışın.

Salınma Payı:



Aslanan hem sizin, hem de diğer teknelerin salınma paylarıdır. Salınma payı teknenin rüzgar döndükçe taradığı alandır. Salınma payını

teknenin borda yüksekliği ve direk boyu da etkiler. Uzun omurgalı yatlar, denizin yükselip alçalmasından, motorlu tekneler ise rüzgarın şiddetinden daha fazla etkilenirler. Zincirle demirli tekneler, halatla bağlı teknelerden daha farklı şekilde ve de daha farklı çapta salınırlar. Çapını bıraktığımız zincir uzunluğuna göre hesaplayabilirsiniz. Diğer teknelerin ne kadar halat yada zincir bıraktığı çok önemlidir. Zincirin suya giriş açısına bakarak bunu tahmin etmeye çalışabilirsiniz. Salınan tekneleri gözlemleyerek nasıl farklı hareket ettiklerini görebilirsiniz.

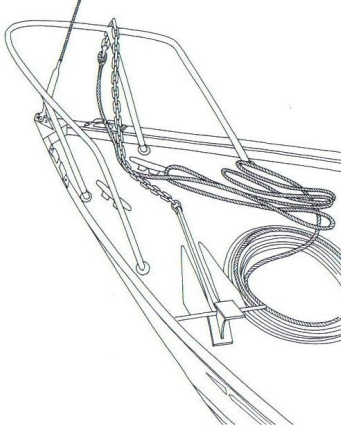
Demirleme

Yaklaşma Payı:

Yatlar su kesiminin iki katı derinliğe kadar karaya sokulabilirler. 2 metre derinliği olan bir yat, 4-5 metre derinlikte demiri funda edebilir.

Ekip Hazırlığı:

Tabi bu kadar bilgi toplamak yeter diyorsanız, artık demir yerinizi seçmişsinizdir. Tüm ekip sadece bu işe konsantre olmalıdır. İplerin rodalı olduğuna, atılacak çıpanın hazır olduğuna, ırgatın çalışır olduğuna emin olun. Geceyse ekipten birinin elinde fener bulunması iyi olacaktır. Şakılları ve güverte elemanları kontrol edilir. Ekip hareket için kaptandan komut bekler.



Demir Komutları

Funda veya Fundo: (Let go the anchor) Demirlemek için verilen emirdir. Atılmaya hazırlanmış, yalnız kastonyola ile bağlantısı bulunan demirin bu irtibatını keserek aktarmak için verilen komuttur.

Vira: (Heave up the anchor) Irgatı veya vinci işleterek demiri deniz dibinden güverteye veya loçaya almak için verilen emirdir.

Kaloma: (Scope of eable) Demir üzerinde bulunan teknenin denizde bulunan zincir uzunluğuna denir.

Kaloma etmek: (Let loose)

Gerektiğinde kaloma uzunluğunu artırmak için zincir döşemektir. Biraz daha kalome et, biraz daha zincir koyver anlamındadır.

Suga: (Tight the anchor) Kaloma verilirken veya vira edilirken ırgatın durdurulması, ırgatın kastonyolasının sıkılmasıdır.

Apiko: (Anchor apeak) Demir alınmakta iken zincirin deniz derinliğine eşit mesafede asılı kalmasıdır. Demir halen daha deniz dibinde yatık konumdadır.

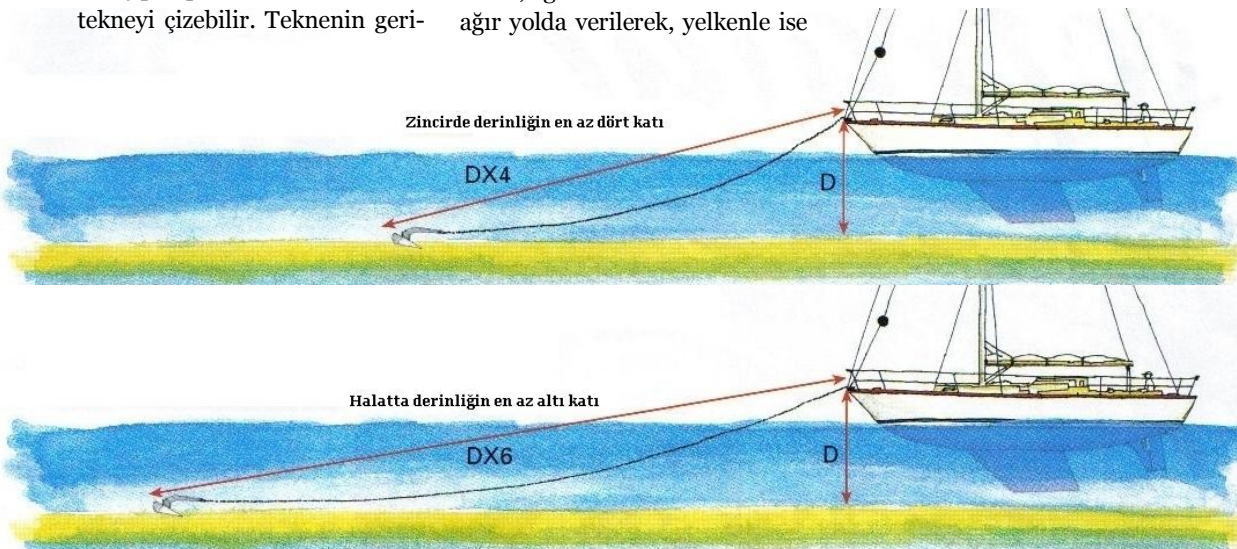
Salba: (Break aground) Demirin deniz dibinden kopup kalkması durumu

Demir Atmak

Demirleyeceğimiz noktayı belirledikten sonra artık işler çorap söküğü gibi gelecektir. Yapılacak bir kaç adım daha var mutlu, mesut ve güvende keyifli bir kadeh içki içmenize. Belirlenen noktaya rüzgarı kafadan alacak şekilde yaklaşılır. Demiri atmadan önce teknenin durması kilit noktasıdır. Eğer ileri yollu iken demir atılırsa, çıpanın turnakları deniz dibine doğru tutunmaz ya da çıpa pruvadan sallanırken tekneyi çizebilir. Teknenin geri-

ye kaydığını suya bakarak ya da kerteriz alarak anlayabilirsiniz. Kaptanın “funda demir” komutuyla çıpa bırakılır. Bu sırada kaptan yada varsa navigatör GPS’den koordinatları yada kerteriz pusulası ile açıları yazabilir bir köşeye, zira coğunlukla gerek olmasa da çıpa toplanırken bırakmak durumunda kalırsak, böylelikle tekrar dönüp alma şansımız olur. Çıpa bırakıldıktan sonra, eğer motorla ise tornistan ağır yolda verilerek, yelkenle ise

ana yelken terse itilerek teknenin geriye doğru kayması sağlanır. Zincir dibe döşenir ve zincirin ağırlığıyla çıpa tutar hale getirilmiş olur. Peki güvenli demirlemek için ne kadar bırakacağız? İşte bunun için, genelgeçer “katı” kuralı işler. Ancak bu katların minimum olduğunu akılda tutmak gerekir.

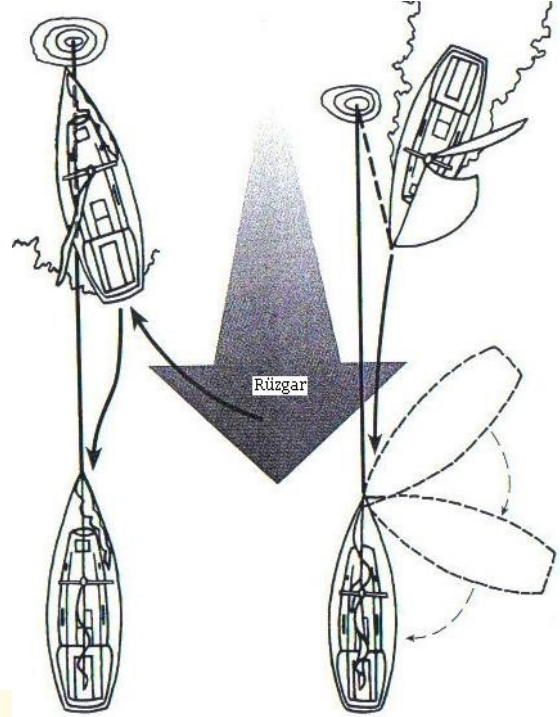


Motorla, çok basit tornistan manevrası ile çıpanız güvenli şekilde atılırken, daha zoru ve gerçekten denizciliğinizin ölçüsü olacak manevra yelken ile demir atmaktır. Bunun için demirleyeceğinize yere yaklaşma seyriğiniz önemlidir. Eğer dar bir açıdan geliyorsanız, sadece anayelkenle seyir edip, kafayı rüzgara verip durduktan sonra, demiri bırakılır. Sonra rüzgarın sizi geriye doğru sürüklemesini beklersiniz.

Eğer daha geniş bir açıyla seyir ediyorsak sadece cenova ile giderken bırakıp çapayı sürükletip tırnaklarının dibine tutunmasını sağlarız. Sonra da

cenovayı furl edip yine tekneyi sürüklenmeye bırakırız.

Tüm teknelerde demir atmada temel prensip aynıdır, ancak çok gövdeli teknelerde rüzgar direnci çok fazla olduğundan çift çıpa atmanız daha güvenli olacaktır. İki gövdeye yükleri paylaştırmanız gereklidir. Ancak tek çıpa atarsanız da iki gövdenin pruvasından omurga hattının ortasına, firdöndüler ya da kasalı halatlar kullanılarak getirilir ve tek çapayla bu şekilde demirlerseniz daha iyi olur. Tabi aynı bu mantığa dayalı olarak trimaran gibi simetrik gövdelerde orta gövdeden çıpa atabilirsiniz.

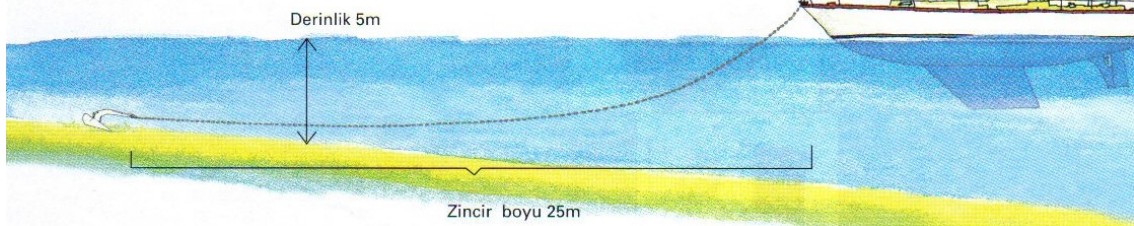


Demir tuttu mu, tutmadı mı?

Eğer iskeleye bağlanmamışsak bizi huzursuz eden en büyük sorun bu olacaktır. Şüphelerimizi ortadan kaldırıncaya kadar, kontrolü elden bırakmamalıyız. Peki demiri attıktan sonra tutup tutmadığını basitçe nasıl anlarsınız? Öncelikle yeterince kaloma verip vermediğinizi çıpanın deniz dibindeki yatma açısı belirler. Bu açıyı da yaklaşık olarak denizden çıkış açısı kabul edebilirsiniz. Bu açıyı yaklaşık 30 derecede tutmak, sert havada ise bu açıyı artırmak iyi olur. Bu açı yaptığımız tornistan manevrası ile ya da ırgattan demirin boşluğunu almak için vira ederken de olabilir. Zincirin tın-tın, çok gergin olması bu riski, demirin yerinden oynamasını tetikler. Özellikle Ege ve Akdeniz sahillerimizde baştan demir atıp kıçtan koltuk halatlarıyla bağlandığınız zaman ırgatla

demirin boşu alınır ve demir yerinden oynar. Tarayan demir aralıklı olarak gerilir ve boşalır, koltuk halatlarının da en az biri boşalmış olacaktır. Kemere hizasından kerteriz alabilirsiniz. Eğer bir sorun hissederseniz daha fazla kaloma edin ve tekrar bakın. Demire yük binmemesi için bunu yapmanız gerekir. Bunun istisnai koşulu ülkemizde görülmesindedir. Akıntı bu açıyı etkileyebilir. Başka göstergelere bakmak daha faydacıdır. Kerteriz olarak kontrolünü yapabilirsiniz. Teknede sabit bir nokta, direk ya da baş ıstralya gibi bir noktayla karadaki sabit bir nokta arasındaki hattı gözlemleyebilirsiniz. Teknenin gezinmesi demirin tutmadığını göstermez. Tekne çıpa etrafında kendi ataletiyle hareket edebilir ancak tutmuş demir tekneyi tekrar omur-

ga hattına getirir. Bir başka yol ise daha ilginç ve gerçekçidir. Tarayan bir demir bağlandığı zincire sürtünme sesini iletir. Böylesi bir yabancı sesi veya titreşimi, zinciri ellerinizle tutarak ve titreşimlerini dinleyerek anlayabilirsiniz. Bir başka anlama yolu da derinlik alarmıdır. Denize bir el iskandili sarkıtılarak anlaşılabilir. Savlosu ileri ve geriye doğru ise demiriniz tarıyordur. Derinlik ölçme aletinin de alarmını 3 metreye ayarlayıp sahile yaklaştığımızda ya da koyacağımız liit derinlik değeriyle sahilden uzaklaştığımızda alarmınız sizi uyarır. Eğer tarama varsa tekrar demirlemeniz gereklidir.



Demirde Rahatlık



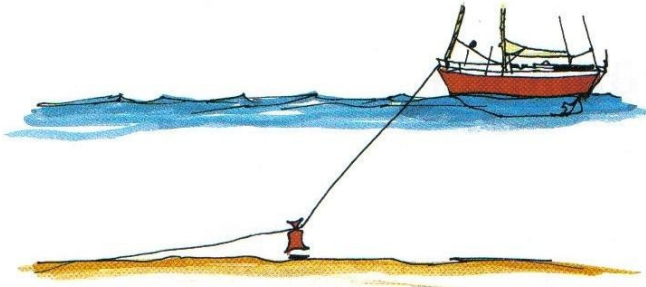
Demir Yelkeni:

Demirde teknenin gezinmemesi için kıçta küçük bir yelken çok iyi olur. Çift direkli teknelerde bocrumu ortalayarak açık bırakılması yeterlidir. Rüzgarlarda yalpaya engel olması için kullanılan küçük yelkenler demirde de iş görür.



Demir ağırlığı:

Demir bir ağırlığın tekneden çıpaya inen halat yada zincir üzerine ilmek şeklinde geçirilmesi yöntemidir. Teknelerin yoğun



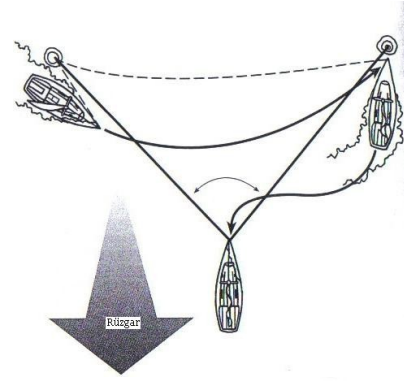
olarak demirlediği, halatınızı ya da demir zincirinizi istediğiniz uzunlukta atma serbestliğine sahip değilseniz bunu yaparak çıpanızın tutuşunu artırabilirsiniz. Sarkıtılan ağırlık miktarı çıpanızın ağırlığı ile aynı olmalıdır.

Yalpayı azaltma:

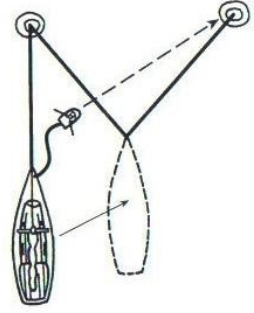
Demirliyen teknenin çok fazla yalpa yapması rahatsızlık verir. Genellikle dalgadan kaynaklanan bu hareketliliği engellemek için bazı tekneler bumbayı deniz yüzeyine paralel çevirip ucuna bağladıkları kovayı bir paraşüt görevi görmesi için denize bırakırlar. Daha akıllıca bir yöntem ikisi paravan görevi yapmak üzere iki tarafa çekilmiş iki bumbayla yapılandır. Ülkemizde de satılmaya başlanan plastik huni sistemi de büyük yarar sağlar. Bu sistemde Meksika şapkası sombrero şeklinde üretilmiş plastik huniler peşpeşe ve ortalarından birer ip geçilerek teknenin iki vasatından denize sarkıtılır. Tekne yalpa yapmak istediğinde yük bu hunilere biner ve yalpalar büyük ölçüde azalır.

Çift Demir:

Bazen tekneler alarm verecek şekilde şiddetli sallanabilir ve hatta bu şiddetli hareketlilik çıpa halatlarının, demirlerinin yıp-



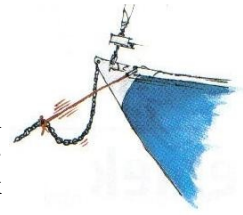
ranıp kopmasına bile sebep olabilir. Çift demri atmak bu riski ortadan kaldırır. Demir atma prensipleri yine geçerlidir, Önce birini atıp tutturun sonra da ikincisini atıp tutturun. Çift demir atmak zordur. İkisini de



baştan atabildiğiniz gibi tropical bölgelerde gelgitten korunmak için biri baştan biri kıçtan da atılabilir. İkinci demiri ufak dinghynizle, motorla ya da yelkenle atabilirsiniz. Her iki demirde rüzgar yönüne 90 yaklaşık 90 derece açı yapan bir hattın üzerinde olmalı, birbirleri arasında da yaklaşık 45 derece açı olmalıdır. Rüzgar sertledikçe her iki demir de kaloma verilerek 45 derecelik açı daraltılır. Bir diğer yöntem ise yedek çıpanızı esas çıpanıza 5-6 metrelik bir zincirle ekleyip kullanmaktır. Buna TANDEM denir. Ancak yedek demirimize şamandıra bağlamanız toplarken size kolaylık olacaktır. TANDEM ile çıpanın tutuşunu artırmış olursunuz.

Bosa tutmak:

Dalgada teknenin vuruntularını yumuşatmak için pek çok denizci zincirin suyun üzerinde kalan bölümüne bir halat bağlar. İpin diğer ucu da koçboynuzuna bağlanmıştır.



Açmaz Yapmak:

Bu yöntem genellikle dalgalar ve rüzgar başka yerden geldiğinde uygulanır. Teknenin başını dalgaya dik tutabilmek için demir zincirine bir halat bosa edilerek havuzluktaki vinçlerden birine alınır. Ancak zincire yük bindiği için demirin dipten kopması da mümkündür.

Demirledikten sonra mandarları kastırın ya da direkten uzaklaştırın.

Gece ise demir ışığı yakılmalı, gündüz ise siyah top asılmalıdır.

Demir ışığı 360 dereceden görülebilen beyaz ışıktır.

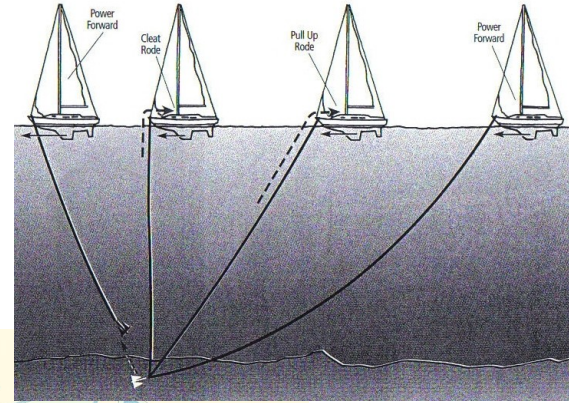
Vira Demir

Ve artık, güzel bir haftasonu tatilinin ardından demirlediğiniz yerden ayrılma vakti. Kaptanın "Vira Demir" komutu demir al komutudur. Motorla hareket ediliyorsa ağır ileri yolda hareket yapılır. Demiri toplayan, dümenciye yönlendirerek, demirin üzerine gitmesi sağlanır. Tekneniz zincir üzerindeyken motoru boşa alıp demiri alan kişiden komut yada haber beklersiniz. Eğer demir apiko ise hafif ileri yol verilerek turnakların tutma yönünün tersine manevra yapılır ve turnaklar dipten ayrılır. Sonrasında ise çıpa su yüzüne kadar çekilir. Eğer çıpada çamur ya da yosun var ise temizleyerek güverteye alınması çıpanın ömrü ve temizlik açısından daha sağlıklıdır. Bu anda çıpa su yüzeyinde sarkar iken, motor hafif ileri yol alabilir.

Tabi motorla çıkamıyorsanız yada denizciliğinizi kendinize kanıtlamak istiyorsanız, yelkenle de demir almak mümkündür. Öncelikle ana yelken basılır. Tekne halat yada zincir alındıkça hız kazanır. Hız kazandıkça da sık tramolarla çı-

panın üstüne gidilir. Burda önemli olan manevra yapabilmek için tekneye hız kazandırılmasıdır, bunu da halata fazladan asılarak sağlanabilir.

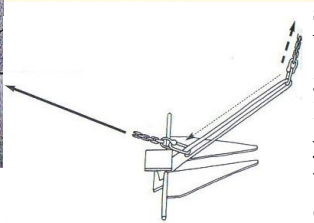
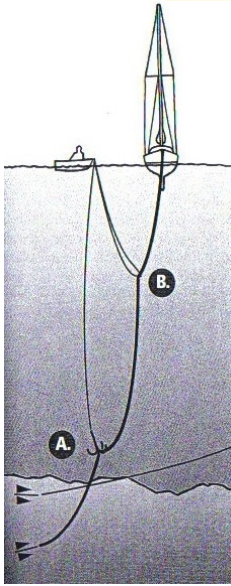
Ekip çıpayı yuvasına bağladıktan yada çıpayı yerine koyduktan sonra halatlar roda edilir ve herkes seyire hazırlanır.



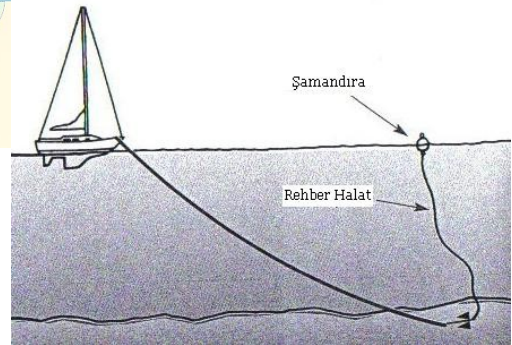
Demir alınamazsa ne olur?

Demir alınamazsa bunun bir kaç nedeni vardır. Kalın çamura saplanmış olabilir. Kayaların arasına sıkışmış olabilir. Ya da kablo geçiyorsa demirlediğiniz yerden kablunun altında kalmış olabilir. Ya da başka bir zincirin altında kalmış olabilir, eğer sizden sonra sizin demiriniz üzerine biri demirlemişse. Eğer demirinizin deniz dibinde herhangi bir şeyin altında kalacağını düşünüyorsanız, daha baştan demir atarken çıpaya

Bir başka yolda çıpayı dinghyye bağlayarak sabitlemek ve tekneden ayırmaktır. Bundan sonra gidip rehber halat ile bağlı olan şamandırayı tekneye almak ve onu motorla yol vererek çıkarmaya çalışmaktır.



ş a m a n d ı r a bağlamak en güvenli yoldur. Burada olay eğer yapılabiliyorsa turnakları tutunduğu yönün ter-



Referanslar

The Annapolis Book of Seamanship, John Rousmaniere, 1999

New complete sailing manual, Steve Sleight, 1999

Day skipper, Pat Langley-Price, Philip Ouvry, 1988.

An introduction to yachting, 1963

The complete sailor : learning the art of sailing, David Seidman, 1995.

The complete yachtmaster : sailing, seamanship and navigation for the modern yacht skipper, Tom Cunliffe, 2003

The handbook of sailing, Bob Bond, 2005

Learning to sail : the Annapolis Sailing School guide for all ages, Di Goodmanm, Ian Brodie, 1994

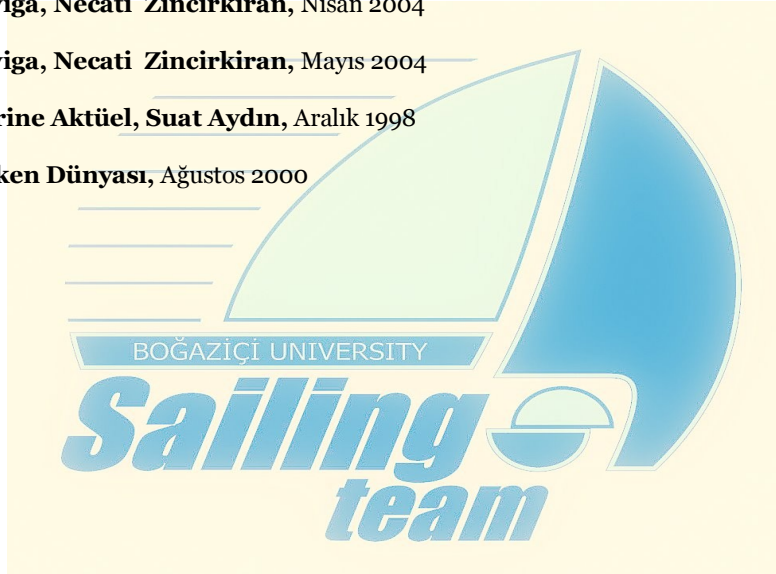
Naviga, Turgay Noyan, Ekim 2003

Naviga, Necati Zincirkıran, Nisan 2004

Naviga, Necati Zincirkıran, Mayıs 2004

Marine Aktüel, Suat Aydın, Aralık 1998

Yelken Dünyası, Ağustos 2000



www.sailing.boun.edu.tr
