

Gezi Eğitimleri El Kitabı



Boğaziçi Üniversitesi
DENİZCİLİK VE YELKEN KULÜBÜ

3* Yıldız Yelkenci Makalesi

Uzay Kaya

18.04.2021

İçindekiler:

1. Önsöz
2. Tekneyi Tanımak
3. Checklist Yapmak
4. Düşüm Eğitimi ve Yanaşma Halatlarının Hazırlanması
5. Tekne Tuvaleti Kullanımı
6. Navigasyon ve Harita Bilgisi
7. Zodyak Eğitimi
8. Tramola – Kavança Eğitimi
9. Ayı Bacağı Eğitimi
10. Balon Donatma ve Trim Eğitimi
11. POB Manevrası Eğitimi
12. Yanaşma – Ayrılma Eğitimi
13. Yedek Yeke Eğitimi
14. Son Söz
15. Referanslar

1. Önsöz

Kulübümüzün senede 3 kez olmak üzere düzenlemeye çalıştığı ve Covid 19 dönemine kadar her sene başarıyla gerçekleştirdiği yelken gezileri, kulübün kuruluşunun ilk yıllarından beri yelken ve denizcilik hakkında hiçbir bilgiye sahip olmayan bireylere uçsuz bucaksız bir dünyanın kapılarını açar ve her bakımdan donanımlı kaptanlar yetiştirmek adına en elverişli ortamı sağlar.

Gezilerimizde tecrübe aktarımı ve bilgi akışı kulüpte deneyimli olan kişilerden yeni başlayanlara doğru olur. Bu aktarımlar, gezi boyunca yapılan çeşitli eğitimler ve pratikler ile gerçekleşir. Daha çok yelkene yeni başlayanlara ve 2-3 geziye katılmış kişilere yönelik hazırladığım “Gezi Eğitimler El Kitabı” adlı makalemde, gezilerimizde yer verdiğimiz tüm bu eğitimleri nasıl yaptığımızdan, bu eğitimler esnasında nelere dikkat etmemiz gerektiğinden ve bahsettiğim konular hakkındaki deneyimlerimden yola çıkarak bazı püf noktalarından bahsedeceğim.

Her ne kadar yeni başlayanlara yönelik bir içerik hazırlamış olsam da gezilerde biraz daha tecrübe kazanıp bu eğitimleri vermeye başlayacak kişiler için de okunması gereken bilgilere yer verdiğimi düşünüyorum. Umarım iş üstünde ve pratik yaparak kavrayabileceğiniz denizcilik eğitimlerini yazıya döktüğüm bu makale, ilk gezilerinizde veya ilk “ikinci insan”lık görevinizde size kolaylık sağlar.

Makaleme başlamadan önce; makalemde birçok katkısı olan mentorum Mert Ergen’e, Kıyı Mühendisliği alanını bana sevdiren yüksek lisans danışmanım Emre Otay’a, fotoğraf çekimi yapabilmem için teknesini ödünç veren Özcan Özverim’e, makale yazma sürecinde aynı evi paylaştığım değerli dostlarım Alkim Ece Toprak, Sima Yıldız Doğan ve Kerem Can Yaşar’a, 2 gezide aynı teknede bulunduğum ve karakteriyle gezilere ayrı bir keyif katan kaptanım Ege Şengün’e, gezilerimdeki tüm kaptanlarıma, son olarak da yelkenle tanışmama sebep olan Boğaziçi Üniversitesi Denizcilik ve Yelken kulübüne teşekkürlerimi ve sevgilerimi sunarım.

2. Tekneyi Tanımak

Gezide 1 haftamızı geçireceğimiz tekne hakkında bilgi sahibi olmak bize gezi boyunca büyük kolaylık sağlayacaktır. Bundan dolayı geziye başlamadan önce gezi teknemizin özelliklerini araştırıp gelmek ve charter firması tarafından verilecek teknik sunumu dikkatlice dinleyip notlar almak çok önemlidir. Yelkenli teknelerde genel teknik özellikler modelden modele farklılık gösterebilir. Makalemin bu kısmında gezi teknemizin hangi özelliklerine ve hangi elemanlarına dikkat etmemiz gerektiğinden bahsedeceğim.

- Teknenin yapım tarihi ve modeli
- Teknenin boyutları (Tam boy, en, su çekimi)
- Derinlik ölçer salmanın altından itibaren mi ölçüyor? (Sığ yerlere girmeniz gerektiğinde hayati bir bilgi.)
- Su tanklarının konumu, kapasitesi ve teknedeki su tankları arasında nasıl geçiş yapılır?
- Benzin tankı kapasitesi, depo girişinin konumu.
- Piyano halatlarının görevleri
- Elektrik panosundan neleri kontrol edebiliyoruz?
(Genellikle akünün ve su tanklarının doluluk durumunu kontrol edebildiğimiz göstergeler bulunur. Özellikle akünün kaç voltun altına düşmemesi gerektiğini öğrenin. **Genellikle aküler 12.2 voltun altına düşünce akünün zarar görmesi gibi durumlar yaşanabiliyor.**)



3. Checklist Yapmak

Gezilerimizde, kiraladığımız tekneyi teslim alırken kiralama yapılan şirketle tekneye dair bir ekipman kontrolü yapmamız gerekir. Bu kontrol sayesinde teknede bir hasar veya eksik ekipman varsa bu durumun bizden kaynaklanıp kaynaklanmadığını anlayabiliriz. Bundan dolayı checklist hazırlamak büyük önem taşır. Checklist yapma görevi genellikle ekipteki tecrübeli kişilere verilir.

Makalemin bu kısmında checklist yapmakla görevli kişilerin işini kolaylaştırmak ve bu süreçte yaşanabilecek hataları engellemek adına checklist yapma sürecinden bahsedeceğim.

Checklist'imizde varlığından kesin emin olmamız gereken ekipmanlar emniyet ekipmanlarıdır. Herhangi bir acil durumda bu ekipmanların varlığı hayati önem taşımaktadır. Aşağıda bahsettiğim emniyet ekipmanları, hepsini kapsamamaktadır. Sadece ekstra kontroller yapmanız gereken ekipmanlardan bahsedeceğim.

- İlk yardım kutusu:

İlaçların son kullanma tarihlerine ve yeterli ilkyardım malzemesi bulunup bulunmadığını kontrol edin. Her zaman kolay ulaşılabilir bir yerde bulunmalı ve ekiptekiler ilk yardım kutusunun nerede olduğuna dair bilgilendirilmeli.

- Can Salı:

Servis tarihini kontrol etmeniz gerekiyor.



- Yangın söndürücü:

Checklist'e kaç tane olduğunu not alın. Son kullanma tarihlerini kontrol edin ve hepsinin yerini bütün ekibe bildirin. Basınç göstergesinin doğru çalıştığından ve düşük seviyede olmadığından emin olun.

- Yangın battaniyesi:

Genelde ocağın yakınında bulunur. Ocağın yanında değilse bile siz oraya yakın bir yere koyun. Ocağın arka tarafına koymayın ki ocakta yangın çıkarsa battaniyeye ulaşabilin.

- Can yelekleri:

Ekipteki herkes için en az birer adet olması lazım. Birkaç tane fazladan bulunması önerilir.

- Emniyet kemer sistemi (Harness):

Herkes için birer adet olması lazım. Özellikle gece seyirlerinde kullanılmaları önemlidir.

- Yedek yeke:

Havuzlukta portuğa bulunur. Kullanımından makalenin ileri kısımlarında bahsedeceğim.

Checklist'de dikkat etmeniz gereken bir diğer kategori ise navigasyon malzemeleridir. Günümüzde naval navigasyon elektronik ekipmanlar ve cep telefonları sayesinde kolaylıkla yapılabilmektedir. Fakat olası bir acil durumda hayati önem taşıyan bu malzemelerin teknede bulunmasına dikkat etmeliyiz. Bu malzemeleri şöyle sıralayabiliriz.

- Navigasyon seti, (cetvel, pergel, kurşun kalem, kalemtırış, silgi)
- El pusulası,
- Çeşitli bölgelerin haritaları
- Dürbün,
- Pontolon kitaplar (Koşulları ve kıyılarımızı anlatan kitaplar)

Yukarıda saydıklarım dışında teknede bulunması büyük önem taşıyan diğer malzemeler ise şöyle sıralanabilir:

- Tamir çantası
- Şişme bot ekipmanları (kürek, pompa, oturak)
- Motor yedek parçaları

Checklist'te kontrol etmeniz gerekenler charter firmasının size sunduğu listeye göre şekillenebilir. Yukarıda bahsettiklerim en genel hatlarıyla kontrol etmeniz gerekenleri barındırıyor. Bütün check-list'e hakim olup ekipmanların yerlerini araştırmak, her gezi başında yapmanız gereken bir şeydir. Sonuçta teknede bir haftamızı geçireceğiz.



3.1. Tekne teslim alınmadan önce yapılması gerekenler

- 1) Yukarıda bahsettiğim ekipmanların ve charter firmasından verilen check-list'te yazan ekipmanların teknede bulunmasına dikkat edin. **Eğer yoksa talep edin veya olduğuna dair bir beyan imzalamayın.**
- 2) Teknik brifing yapılırken dikkatle dinleyin, gerekirse notlar alın ve bilmediğiniz yerleri sorun. Brifingi veren kişinin telefon numarasını alın ve gezi esnasında çıkan sorunlarda aramaktan çekinmeyin. Teknenin içini dışını en iyi bilen kişi genellikle onlardır.
- 3) Yelkenlerin durumunu kontrol edin. Eğer marinadaki hava şartları yelken açmaya uygun değilse yelkenleri açtığınız ilk anda kontrol edin. Hasar varsa charter firmasına bildirin. Furling sisteminde bir arıza olup olmadığına dikkat edin.
- 4) İlk yardım kutusunu kontrol edin. **İlaçların son kullanma tarihlerinin geçmediğinden emin olun.**
- 5) Teknenin içindeki ekipmanlarda çalışmayan veya hasarlı bir ekipman var mı kontrol edin. Varsa çıkışınızdan önce tamir edilmesini isteyin. Özellikle eski teknelerde mutfak kısmı çok sıkıntı çıkarabiliyor. Gaz kaçağı vs. olmadığından emin olun. Hatchlerin tam kapanıp kapanmadığına bakın. Muslukları kontrol edin. Yeterli bilginiz varsa motoru kontrol edin veya teknik ekipten motoru kontrol etmelerini isteyin. Gezi boyunca motorun durumunu günlük kontrol etmenizi öneririm.
- 6) Güvertede bir hasar varsa not edip bildirin. Gelcoat'taki hasar durumuna bakın. Gaz kolunu ve vites geçişlerini deneyin. Havuzluktaki duş pompasını ve musluğunu kontrol edin. Küçük bir su kaçağı tatlı suyunuzun bitmesine ve su pompasının yanmasına sebep olabilir.

4. Dügüm Eğitimi ve Yanaşma Halatlarının Hazırlanması

Dügümler ve halatların doğru kullanımı gezilerimizde tekneye binildikten sonra ilk öğrendiğimiz konulardandır. Bu eğitim gezi boyunca yapacağımız yanaşma ve ayrılmaların bütün ekip tarafınca sorunsuz halledilmesine olanak sağlar.

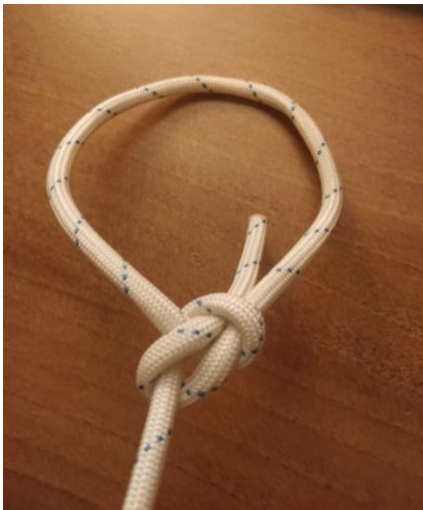
Bildiğiniz gibi yanaşma ve ayrılma esnasında karayla, yanımızdaki tekneyle veya iskeleyle çok miktarda halat alışverişi olur. Bu halatların doğru yerlere bağlanması, doğru düğümler atılması ve bu işlemlerde gecikme yaşanmaması yanaşma ayrılma manevralarında büyük önem taşır. Bu bölümde ilk olarak kullandığımız düğüm türlerinden, daha sonra da bu düğüm çeşitlerini kullanarak yanaşma ve ayrılmaya nasıl hazırlandığımızdan bahsedeceğim

4.1. Dügümler

Gezilerde en çok kullandığımız 4 temel düğüm şöyle sıralanabilir:

- İzbarço

Kıç halatlarını koç boynuzlarında hazırlarken, iskotaları yelkenlerin iskota kösesine bağlarken veya ip ucunda sağlam ve çekerek açılması zor bir halka oluşturulması gereken durumlarda kullanılır.



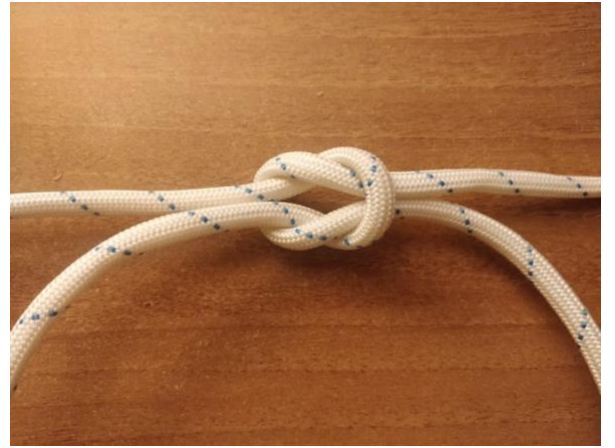
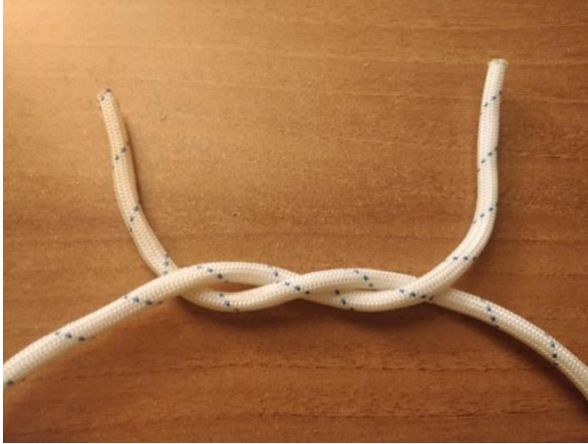
- Kazık

Gezide en yaygın kullanımı usturmaçaları vardevela boyunca bağlamak içindir. Izbarço kadar güvenilir olmasa da kazık başında halatlar üst üste gelip birbirlerini sıkıştırarak kolay kolay açılmayacak bir düğüm oluştururlar.



- Camadan

Aynı kalınlıktaki iki halatı uç uca bağlarken kullanırız.



- Sekiz

Makarasından çıkmasını istemediğimiz halatların ucuna sekiz atarız. Bu sayede halat tamamen boşlandığında sekize ulaştınca durur ve halatın kontrolünün tamamen kaybedilmesini önler. Acil durumlarda tamamen boşlanması gereken (balon mandarı gibi) halatların ucuna atılmaması önerilir.



4.2. Yanaşma Halatlarının Hazırlanması

Yanaşmadan önce nasıl yanaşacağımıza bağlı olarak teknedeki koç boynuzlarına bağlanma halatlarını hazırlamamız gerekir. Bu halatları eğer kıçtan kara yanaşıyorsak her iki kıç koçboynuzuna bağlamamız gerekirken, iskeleye veya başka bir tekneye bordaladığımız durumlarda hem bas hem de kıç koçboynuzuna bağlamamız gerekir.

Bu halatlarda apariz çıkmaması yanaşma manevrası için büyük önem taşır. Bu yüzden yanaşma halatlarının neta olmasına dikkat etmeliyiz. Aşağıda görsellerle bu halatların nasıl hazırlandığını anlatacağım.



- Havuzluktaki portularda bulunan kıç halatlarımızı çıkarır ve rodalarını açarız.



- Kıç halatlarının uçlarına izbarço atarız. Bu izbarçonun halkası yeterince büyük olmalı ki koç boynuzunun etrafından geçirebileyim.



- Kıç halatının ucuna oluşturduğumuz izbarço halkasını koç boynuzunun ortasında bulunan delikten geçiririz. Izbarçoyu delikten geçirirken teknenin dışından içine doğru geçirmenizi öneririm



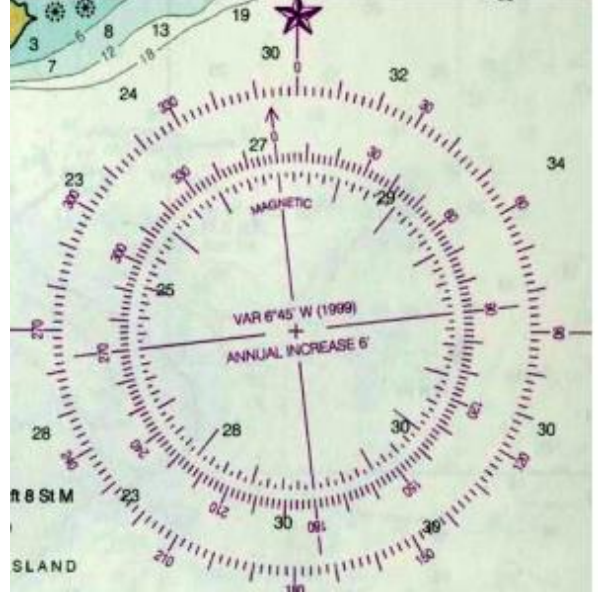
- Koç boynuzunun içinden gelen halkayı koç boynuzunun iki ucundan geçirerek halatın koç boynuzunun etrafına dolanmasını sağlarız.
- Koç boynuzuna bağladığımız kıç halatının karaya yollayacağımız kısmını vardevelanın dışından geçirip rodalayarak yanaşmaya hazır bir şekilde bırakırız. Aşağıdaki görselde kıç halatlarını hazırladıktan sonra nasıl bırakmamız gerektiğini görebilirsiniz. Bu şekilde hazırladığınız halata ekstra bir işlem yapmadan halatları karaya yollamak için pozisyonunuzu alabilirsiniz.



5. Navigasyon ve Harita Bilgisi

Navigasyon ve harita eğitimi, gezilerimizin vazgeçilmez eğitimlerindedir. Elektronik navigasyon cihazlarımıza güvenemeyeceğimiz durumlarda harita kullanma bilgisi hayat kurtarıcı olabilir. Bundan dolayı her gezimizde bu eğitime yeterli zamanı ayırmaya çalışırız. Genellikle, eğitim esnasında o gün gideceğimiz koya göre bir rota çizmeye çalışırız.

Bulduğumuz coğrafyaya göre şekillendirdiğimiz ve haritada çizdiğimiz rotada nerede bulunduğumuzu tespit etmek için dürbün kullanırız. Konumumuzu tespit ettikten sonra varmayı hedeflediğimiz koya kaç mil yolumuz kaldığını hesaplamak için cetveli ve haritanın sağ veya sol tarafında bulunan uzunluk ölçeğini kullanırız. Rotamız esnasında hangi açılara doğru yol alacağımızı hesaplamak için de haritada bulunan rüzgargülünü kullanırız. Bu rüzgargülünden bulduğumuz açıda doğal sapmayı da dahil edince takip etmemiz gereken açı değerini bulmuş oluruz.



Not: Konu hakkında daha detaylı bilgi almak isteyenler, Özge Bozal'ın "Navigasyona Hazırlık ve Geleneksel Navigasyon Yöntemleri" makalesini okuyabilirler.

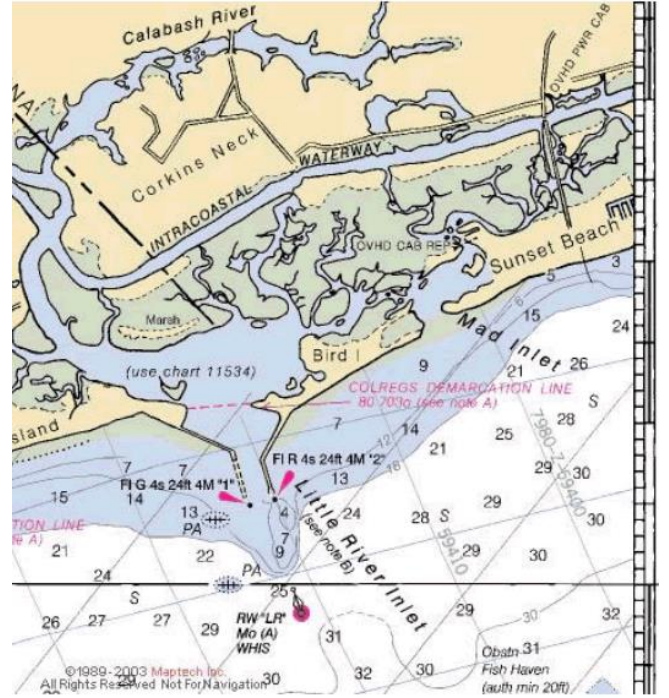
5.1. Naval navigasyon için gerekli malzemeler

Navigasyon malzemelerini ve haritaları teknedeki navigasyon masasında bulabilirsiniz. Checklist yapma kısmında da bahsettiğim ve navigasyon eğitimi için kullandığımız malzemeler şunlardır:

- Navigasyon seti

Bu sete cetvel, pergel, kurşun kalem, kalemıraş, silgi gibi harita üstünde ölçüm, çizim ve açı hesaplama yapabileceğimiz malzemeler dahildir.

- El pusulası
Doğru çalıştığından ve herhangi yapay bir manyetik etki tarafından etkilenmediğine emin olun.
- Çeşitli bölgelerin haritaları
Bulunduğumuz ve gitmeyi planladığımız bölgelerin haritalarının olduğundan emin olun.
- Dürbün
Yakınlarımızdaki kara parçalarını veya fenerleri tanımlayarak güncel konumumuzu tespit etmek için kullanırız.

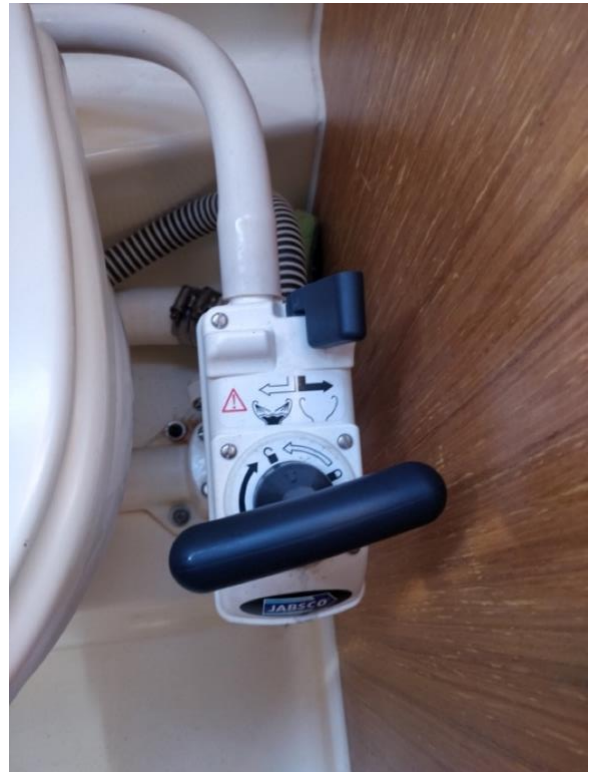


6. Tekne Tuvaleti Kullanımı

Teknelerdeki tuvalet bölümü, teknede bulunan diğer her şey gibi denizde yaşama göre dizayn edilmiştir. Bundan dolayı teknedeki tuvaletiniz karada kullandığımız tuvaletlerden farklı sistemlere ve parçalara sahiptir.

Bu farklılıklar ilk olarak tekne tuvaletinin minimalist dizaynıyla gözümüze çarpar. Tabi ki daha büyük teknelerin tuvaletlerinde de konfor ve alan artar fakat 40 feet civarı bir yelkenli teknede tuvaletten kazanılan her alan kullanıcı için ekstra yaşam alanı olarak görülmektedir. Bu sebeple teknenin tuvaletinde her şey maksimum kompakt ve fonksiyonel olmalıdır. Bu dizayn da kullanımda birtakım farklılıklar doğurur. Makalenin bu kısmında genel olarak teknedeki tuvaleti nasıl kullandığımızdan bahsedeceğim.

Tekne tuvaletinde işlev olarak farklı kullanıma sahip elemanlardan ilki sifondur. Fotoğrafta da gördüğünüz gibi klozetin kenarında sifon olarak bir çeşit pompa bulunmaktadır.



Bu pompa yardımıyla klozete hem deniz suyu çekip hem de klozetin içindekileri atık su tankına boşaltabiliriz. Bu iki işlem için pompanın altında bir kol bulunur. Bu kolun sağladığı fonksiyonları “susuz çekme” ve “sulu çekme” olarak ikiye ayırabiliriz. Yani birinde pompa sadece klozetin içeriğini atık su tankına boşaltırken diğerinde klozete deniz suyu doldurup sonra içeriğini tanka boşaltır.

Sifonu kullanırken, kolu önce deniz suyu çekme özelliğine getirip birkaç kez pompaladıktan sonra içeriğini boşaltmak için susuz çekme kısmında pompalama yaparsak sifon pompasını doğru kullanmış oluruz.



“Sifon pompasının kilitli ve kilitsiz konumları”

Tekne tuvaletinde işlev olarak farklılık gösteren bir diğer eleman musluk başlığıdır. Bu farklılık musluk başlığının yerinde çıkıp uzayarak duş başlığı haline gelebilmesinden kaynaklanmaktadır. Bunun sayesinde ayrı bir duş alanına ihtiyaç duymadan tekne içinde duş alınabilmektedir.

Bunlarla beraber tekne tuvaleti kullanımında kaçınmamız gereken birkaç önemli madde bulunuyor. Bunları şu şekilde sıralayabiliriz:

- Tuvaletin içine asla peçete veya benzeri bir madde atmayın. Bu tekne içindeki boruları tıkayabilir ve büyük hasarlara yol açabilir.
- Seyirde tuvalet kapağını kapalı tutun ve sifonu kolunu kilitli halinde bırakmaya özen gösterin. Bu sayede seyir esnasında tuvaletin taşması gibi istenmeyecek olaylarla karşılaşmazsınız.

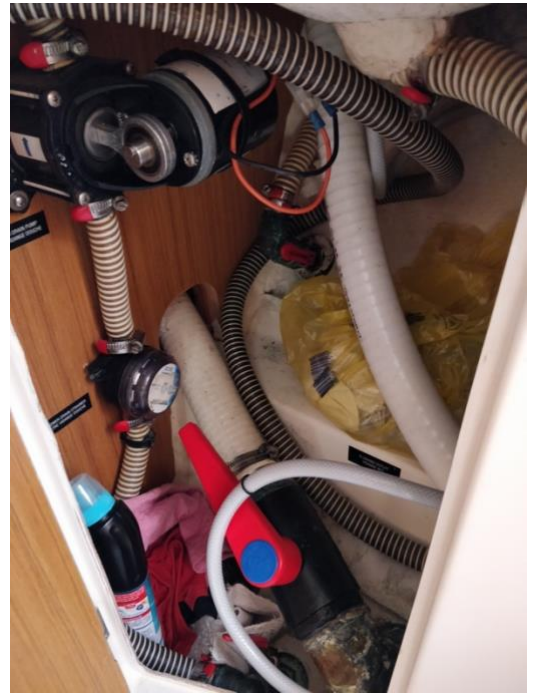
6.1. Atık Tankını Boşaltmak

Teknemizdeki atık tankını taşmasına izin vermeden boşaltmamız gerekir. Genellikle bu iş için marinalardaki benzin istasyonlarında pompa ile atık tankı boşaltan görevliler bulunur. Bunun yanı sıra bu pompalara sahip tekneler de bulunmaktadır ve randevu alınarak bulunduğunuz yere gelip atık deponuzu boşaltabilirler. Bu işlemden sonra teknenize ait “mavi kart” a ne zaman atık boşalttığınızı işlerler.

Fakat denizde her zaman işler yolunda gitmez ve atık tankını denize boşaltmanız gerekebilir. Her ne kadar denizlerimizi oldukça kirleten bir hareket olsa da acil durumlarda bunu yapmamız için belirli bir yöntem vardır.

Öncelikle, bu atık boşaltma işlemini asla ama asla bir koyda iken yapmamalısınız. Doğaya verilen zarar ve çevreye yaşatılan rahatsızlık bakımından denizcilikteki en şık olmayan davranışlardan biridir. Genel bir kural olarak atık boşaltmak için en yakın kıyıda en az 8 mil uzakta olmanız gereklidir.

Manuel atık boşaltmak için yapmanız gereken ilk şey tuvalette musluğun altında bulunan ve atık tankına giden boruyu tespit edip üstündeki vanayı açmaktır. Bu vana eğer boruya paralelse açık konumdadır.



Bu vana açık durumdayken sifon pompasını birkaç kez sulu kısımda birkaç kere de susuz kısımda pompalamak ve bu işlemleri atık tankından çıkış olana kadar devam ettirmektir.



7. Zodyak Eğitimi

Servis botu, genel kullanımıyla Zodyak (yaygın olarak tercih edilen Zodiac isimli şişme bot şirketinden dolayı), gezi teknelerinde konforu ve güvenliği arttıran önemli bir unsurdur. Genellikle teknemizin yanaşamadığı yerlerde karaya ulaşmak, ıssız bir koyda sahile çıkıp kış halatlarını bağlamak veya tekne yedekleme gibi operasyonlarda halat transferine yardım etmek, teknenin hızlanmasına ve yönlendirilmesine olanak sağlamak gibi kullanım alanları vardır. Gezilerimizde Zodyak eğitimini genellikle sakin, korunaklı bir koyda ve zaman açısından bir kaygımız olmadığı sabahlarda yapmayı tercih ederiz. İssıza yanaştığımız ve kış halatlarını karaya ulaştırmak için Zodyak kullandığımız akşamlarda da bu eğitimi yapmak pratik ve yararlı olur. Bu eğitim üç temel kısımdan oluşur:

- Zodyak'ı kurmak
- Motoru çalıştırmak
- Zodyakla motor seyri yapmak

Aşağıda bu kısımlar özelinde Zodyak eğitimini nasıl yaptığımıza dair bilmeniz gerekenlerden ve dıştan takmalı motorla ilgili önemli noktalardan bahsettim.



7.1. Zodyak Kurmak

Zodyak botumuz seyir esnasında ya tekmemizin başında güvertenin üstünde ya da bir halatla kış koçboynuzlarımızdan birisine bağlıdır. Özel durumlarda (yarış esnasında, dalgalı günlerde vb.) Zodyak'ı teknenin aynalığına da sabitleyebiliriz fakat bu halatların sağlam olduğuna ve tekneye iyi bağlandığına emin olmamız gerekir.

Zodyak'ı kullanmadan önce havasının olduğuna bakmayı unutmayın. Eğer havası inikse havuzluktaki portuç'da bulunan şişirme pompasını kullanabilirsiniz. Botu şişirdikten sonra oturağı ve kürekleri de yanınıza almayı unutmayın. Güvenlik gerekçesi ile yanınızda 1-2 adet can yeleşği bulundurmanız da önem taşımaktadır.

Zodyak kurulduktan sonra motoru da bota almamız gerekir. Motor teknenin kış kısmında pushpit'e sabitlenmiştir. Bu işlemi en az 2 kişiyle yapmak daha güvenli olacaktır. Motor, bota alındıktan sonra deponun hemen altında bulunan pimlerle bota sabitlenmelidir. Pimleri iyice sıkıştırdıktan sonra motoru bir halatla botun bir kısmına izbarçolamak ekstra güvenlik sağlayacaktır.

Bu işlemlerden sonra Zodyak'ımız kullanıma hazırdır. Şimdi yapmamız gereken motoru çalıştırıp motor seyrine geçmektir.

7.2. Motoru Çalıştırmak

Dıştan takmalı motorlar modelden modele değışiklik gösterebilmektedir. Gezi teknelerinde genel olarak karşılaştığım modellerin nasıl çalıştırıldığından bahsedeceğim. Motoru çalıştırma aşamalarını şu şekilde listeleyebiliriz:

- 1) Motorun üstündeki kapağı açıp motorda benzin olup olmadığına bakın
- Benzin yoksa portuçda bulunan yedek benzin deposundan takviye yapabilirsiniz.



- 2) Kapağın üstündeki küçük kapağı biraz açarak motora hava girişini sağlayın. Bu kapak kapalı olursa motor bir süre sonra boğulacak ve kapanacaktır.
- 3) Motorun yanında bulunan şekildeki benzin kolunu çekerek motora benzin geçişini sağlayın.
- 4) Yine motorun yan tarafında bulunan vites kolunda vitesi boşa (N) getirin.
- 5) Gaz kolunu "start" ibresine gelecek kadar çevirin ve çekme kablosundan kuvvetlice çekin. Çekme kablosunu çekmeden önce kablonun bir miktar boşunu aldıktan sonra çekmeye başlarsanız motoru çalıştırırken daha az zorlanırsınız.





- Motor soğukken motorun çalışması için birkaç kez çekmeniz gerekebilir. Eğer hala çalışmıyorsa 'jikle' yi çekip bir kaç kez daha deneyin.

6) Motor çalışır gibi olduktan sonra gaz koluyla oynayıp gazı azaltıp artırarak motorun başlamasına yardımcı olabilirsiniz. Bu sayede eski motorların ilk çalıştıkları anda yeniden durmalarını engelleyebiliriz.

7) Motor çalıştıktan sonra tek yapmanız gereken düşük devirde vitesi ileri moduna alıp seyre geçmek. Motoru durdurmak isterseniz de kırmızı

düğmeye basılı tutmanız yeterli olacaktır. Ayrıca motoru durduran kırmızı düğmeye bağlı ipi bileğinize bağlarsanız bottan düşmeniz durumunda motor stop edecektir.

7.3. Zodyakla Motor Seyri Yapmak

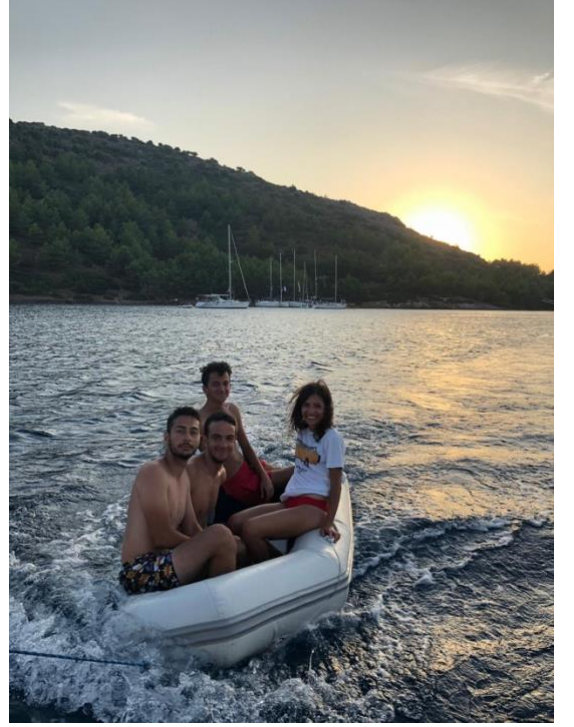
Zodyak eğitiminin en keyifli kısmı burda başlar. Yeke dümene aşına olmayanlar için sistem dolap dümene zıt şekilde işler. Yani gaz kolunu dönmek istediğiniz yönün tersine itmeniz gerekir. Fakat ani dümen hareketlerden kaçının. Bu botun dengesini bozabilir ve sakatlıklara yol açabilir.

Eğer motorda geri vites yoksa motoru geri yönde çalışacak şekilde çevirip tornistan manevrası yapabilirsiniz.

Sığ yerlere geldiğinizde motoru durdurup pervanesini kaldırmanız gerekmektedir. Bunu yapmamanız halinde pervane dibe sürtüp hasar görebilir.

Suda halat olmamasına dikkat edin. Pervaneye giden bir halat pervaneye dolanıp hasara sebep olabilir.

Son olarak bota çok kişi binmek hem güvenlik zafiyeti yaratır hem de benzin sarfiyatını arttırır. Bundan dolayı modeline bağlı olarak gezilerde kullandığımız tarz bir Zodyak'ta bulunan insan sayısı maksimum 4-6 kişi olmalıdır.



8. Tramola – Kavança Eğitimi

Seyir esnasında yelken yapmaya dair öğrenmemiz gereken en temel kavram yaptığımız manevralardır. Çünkü bu manevralar sayesinde rüzgar ne yönden eserse esin biz hedef noktamıza varabilmekteyiz. Gezilerde sık sık yaptığımız bu manevraları çok iyi kavramamız gerekir. Aşağıda bu manevraların ne olduğundan ve bu manevralar esnasında ekibin görevlerinden kısaca bahsettim.

Bu manevralar tramola ve kavança olmak üzere ikiye ayrılır:

Tramola: Bir teknenin kontrasını, orsalamak kaydı ile pruvasını rüzgarüstüne doğru döndürerek değiştirmesidir.

Kavança: Bir teknenin kontrasını, kafayı açmak kaydı ile pruvasını rüzgaraltına doğru döndürerek değiştirmesidir.

8.1. Tramola ve Kavança nasıl atılır?

Tramola ve kavananın nasıl atıldığını öğrenmeden önce bilmemiz gereken ilk şey bu manevraların bir takım çalışması ile tamamlandığıdır. Bu manevralar için gezi teknelerinde en az 4 kişinin aktif olarak çalışması lazımdır. Daha az kişiyle bu manevralar tamamlanabilir fakat 4 kişiyle daha verimli manevralar gerçekleştiririz. Bu 4 kişinin ve ekibin kalanının tramola ve kavanadaki görevleri şöyle sıralanabilir:

Tramola:

- 1) **Dümenci:** Tramolayı ekibe bildirme ve manevrayı başlatma görevi dümencidedir. Gezilerimizde tramoladan önce dümencinin ekiple kurduğu iletişim şu şekildedir:

+Alesta tramola? (Herkes tramolaya hazır mı?)

-Alesta! (Hazır!)

+Tramola! 3, 2, 1...

Bundan sonra dümencinin yapması gereken dolap dümeni dönmek istediği yönde (sancak veya iskele) alabanda yapıp teknenin pruvasını o yöne döndürmektir. Burada dikkat etmemiz gereken nokta orsa alabanda manevrasını

tam zamanında bitirmektir. Tekne dönüşünü erken bitirdiği noktada köre düşeriz ve var olan hızımızı büyük oranda kaybederiz. Teknenin dönüşünü geç durdurursak ise rotadan çok düşmemize sebep olacak bir açıyla seyrederek. Peki bu dengeyi nasıl sağlarız? Dümenci bu dengeyi tutturmak için tramoladan önce sağ omzunun üstünden bakarak yeni rotası hakkında yaklaşık bir bilgi sahibi olabilir. Bunun nedeni tramoladaki açı değişiminin yaklaşık 90 derece olmasıdır. Lakin köre düşmek yerine kafayı biraz fazla açmak bize daha az zaman ve efor kaybettirir. Çünkü teknemizi kördan çıkarmak fazla zaman alır. Diğer senaryoda yani tramoladan sonra kafayı çok açmış isek orsalayarak hızlıca doğru açıyı yakalayabiliriz.

- 2) **Anayelken:** Tramola esnasında anayelkencinin pek fazla görevi yoktur. Dikkat etmesi gereken tek şey manevra esnasında anayelken iskotasının elinden kaçmasına izin vermemek ve broş yeme durumunda iskotayı boşlamaya hazır olmaktır.
- 3) **Rüzgarüstü trimci:** Tramoladan önce rüzgaraltında bulunur. Ön yelkenimiz tersten dolmaya başladığı ilk anda elindeki iskotayı tamamen boşlamalıdır ve boşladığı bu halatın temiz bir şekilde gitmesine dikkat etmelidir. Halatın temiz gitmesi için iskotayı boşladıktan sonra eliyle halatın gidişini kolaylaştırmalı ve olabilecek düğümleri engellemelidir. Dümenci yelkeni faça bırakmak istediğinde ise iskotayı önce kilitli tutup daha geç boşlamalıdır ki başımız daha çok açılsın. Tramoladaki göreviniz bitince trapezdeki yerinize gitmeyi unutmayın.
- 4) **Rüzgaraltı trimci:** Tramoladan önce rüzgarüstünde bulunur. Manevra sırasında ön yelken boşlandığı anda iskotanın boşunu alır. Rüzgaraltı trimci bu manevradan sonra ön yelkenin trimini ayarlamalıdır.
- 5) **Kalan ekip:** Ekibin geri kalanının yapması gereken görevler manevranın daha rahat gerçekleştirilmesi açısından önem taşımaktadır. Bu görevler trapez yerlerinin değiştirilmesi ve trimciler için vinç yapılarak yardım edilmesidir. Trapez yerleri değiştirilirken hafif havadaysak ani ve sert hareketlerden kaçınmalı sert havadaysak yer değiştirmede geç kalmamalıyız. Ayrıca bu yer değişimleri gerçekleşirken ekibin birbirini engellememesi için kimin nerden ve ne sırada geçeceği önceden kararlaştırılmalıdır. Örneğin en bas tarafta trapez yapan kişi

direğin önünden geçebilir, kemere hattına yakın bir yerde trapez yapan kişi ise direğin arkasından ve bumbanın altından geçebilir.

Kavança:

- 1) **Dümenci:** Tramolayla aynı şekilde kavança manevrasını ekibe bildirmekle yükümlüdür. Bundan sonra yapması gereken dümeni yavaşça dönmek istediği yönde döndürüp teknenin pruvasını rüzgaraltına çevirmektir. Burada dikkat edilmesi nokta bu manevranın olabildiğince yavaşça yapılmasıdır. Çünkü kavança esnasında rüzgar tam iğnecikten geldiği zaman yelken boşta kalır ve dönüş devam ederken bir anda dolup süratle rüzgaraltına geçer. Bir başka dikkat edilmesi gereken nokta ise kavançadan sonra fazla orsalanmamasıdır. Bunu engellemek için dönüşümüzü geç bitirmekten kaçınmalıyız.
- 2) **Anayelkenci:** Kavançada anayelkencinin görevi çok önemlidir. Kavança atılmadan hemen önce anayelkeni bumba omurga hattına yaklaşacak kadar toplar. Bu sayede bumba karşı tarafa çok hızlı geçmez. Fakat kavança atıldıktan hemen sonra anayelkeni boşlaması gerekir. Eğer anayelkeni boşlamada geç kalırsa sert bir havada tekne broşa girebilir.
- 3) **Rüzgarüstü trimci:** Kavançadan önce rüzgaraltında bulunur. Ön yelken tersten dolunca iskotayı boşlamalıdır.
- 4) **Rüzgaraltı trimci:** Kavançadan önce rüzgarüstünde bulunur. Ön yelken boşlandığı zaman boşunu almalıdır. Kavançada boşunu alma miktarı tramolaya oranla çok daha azdır. Bundan dolayı çok sert manevralardan kaçınıp yelkenin kendi hareketine izin verilmelidir.
- 5) **Kalan ekip:** Kavança esnasında tekne dengesini sağlamalı ve anayelken veya trimcilere vinç desteğinde bulunmalıdırlar.

9. Ayı Bacağı Eğitimi

Ayı bacağı, rüzgarı arkadan aldığımız “iğnecik”e yakın seyirlerde kullanabildiğimiz bir yelken trimi metodudur. Bu metot özünde, iğnecikten gelen havayı maksimum kullanabilmek adına ana yelken ve ön yelkeni ters taraflarda kullanmaktır. Hava tam iğnecikten geldiğinde ön yelkenimiz ana yelkenin arkasında kaldığı için rüzgarla dolamaz ve işe yaramaz hale gelir. Bunu engellemek için sadece ön yelkene kavança attırarak rüzgar gören yelken alanını artırırız. Ayı Bacağı'nın en büyük avantajı balon kullanmadığımız geniş seyirlerde kavança atmadan ve rotadan sapmadan istikametime doğru direkt yol alabilmemizi sağlamasıdır.



Yelkenlerimizi ters taraflarda kullanmak yetenek gerektiren bir seyir şeklidir. Yelkendeki en küçük harekete dikkat etmemiz ve ona göre dümen hareketi yapmamız gerekir. Aksi takdirde yelkenin diğer tarafa geçmesi kaçınılmazdır. Bundan dolayı gezilerimizde Ayı Bacağı seyri genellikle ön yelken bozulmadan veya ana yelkene kavança attırmadan en uzun kimin dümen tutabileceği hakkında bir yarışmaya döner. Ön yelken bozulmaya başladığında tekne çok orsalamış demektir, bozulmayı engellemek için dümenci kafayı açar. Ana yelken kavançaya yaklaşınca da dümenci kavançayı engellemek için orsalamalıdır. Fakat bu orsalama ve kafa açma manevraları mümkün olduğu kadar küçük olmalıdır. Yoksa bu seyirde olabilecek en tehlikeli durum olan “istemsiz kavança” olayı yaşanabilir. Ayrıca sert havalarda da bu seyri yapmak tehlikeli durumlar yaratabilir.

10. Balon Donatma ve Balon Trimi Eğitimi

Gezilerimizde teknelere almayı ihmal etmediğimiz en önemli Őeylerden biri de balon yelkendir. Geziler, balon yelkeni doğru donatıp trimlemeyi öğrenmek için en uygun yerdir diyebilirim. Doğru hava yakalandığında (arkacı, iğnecik, kolayımıza) bastığımız balon ile saatlerce yol alıp balon trimini bütün ekip konuşup tartışarak tam anlamıyla kavrayabilir. Makalemin bu kısmında gezi teknesinde kullandığımız balonun nasıl donatıldığından ve balon trimi için ihtiyacınız olan taktiklerden bahsedeceğim.

Not: Eğer balon ve başüstü hakkında daha detaylı bilgi almak istiyorsanız Faruk Kuşcan'ın "Başüstünün El Kitabı" makalesini inceleyebilirsiniz. Başüstünü öğrenmeye başladığım zamanlar en çok faydalandığım kaynaktır diyebilirim. Bu kısımda onun makalesinden asimetrik balonla alakalı faydalı görsellere de yer vereceğim.

Gezi teknelerinde genellikle tercih edilen balon tipi "Asimetrik Balon" dur. Bunun sebepleri asimetrik balonun gönder, alt/üst baskı gibi ekstra ekipmanlara ihtiyaç duymaması ve simetrik balona göre daha kolay kullanılabilmesidir.

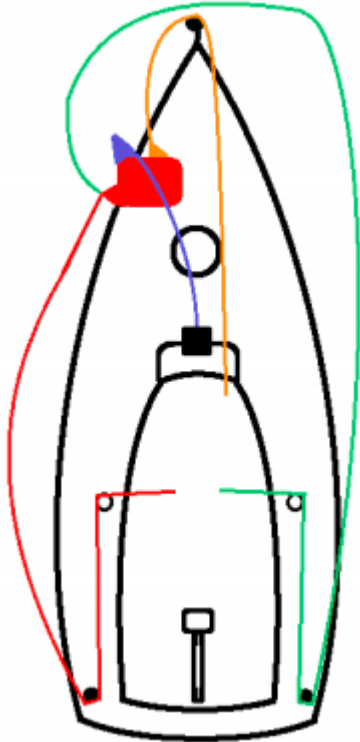
Asimetrik balonun donatılması için teknede ihtiyacımız olan elemanlar söyle sıralanabilir:

1. Teknenin en başından piyanoya kadar döşenmiş bir tack line
2. 2 adet balon iskotası ve 2 adet makara
3. Balon mandarı olarak kullanılabilcek ve direğin tepesine kadar giden bir mandar.

Asimetrik balon bu saydığım elemanlar teknede bulunduğu sürece her Şekilde donatılıp kullanılabilir. Minimum eleman sayısı ile çok kolay kullanılabilđi için gezi teknelerinde en çok kullanılan balon tipidir. Simetrik balondan pratikte en büyük dezavantajı ise daha dar açılarda kullanmak gerekmesi ve bundan dolayı yoldan kayıp yaratabilmesidir. Fakat bu eksikler ortalama gezi teknesi kullanıcısı adına göz önünde bulundurulması gereken bir handikap yaratmaz.

10.1. Balon Donatma

1. 2 adet makaramızı teknenin kıçına yakın ve başka bir şeyle çapariz vermeyen puntellere bağladık.
2. Yakalarının kendi içinde karışmadığına emin olduğumuz (ellediğimiz) asimetrik balonumuzu başüstüne taşıdık ve rüzgaraltı tarafa koyduk.
3. Tack line'ı piyanodan boşlayarak teknenin en başından aldığımız tack iskotasını balonun tack yakasına bağladık. Tack iskotasının baştaki vardelaların üstünden geçtiğinden emin olduk.
4. Çarmıh tellerinin ve vardeveların dışından donattığımız rüzgâr altı iskotayı balonun iskota yakasına bağladık.
5. Rüzgarüstü iskotayı baş ıstralyanın önünden geçirip rüzgaraltı iskotayla aynı yakaya bağladık.
6. En son balon mandarini doğru taraftan (balonu basmaya karar verdiğimiz tarafa göre) balonun mandar yakasına bağladık.



(Görsel Faruk Kuşcan'ın Başüstünün El Kitabı” makalesinden alınmıştır.)

Resimde gözüken renkler:

Mavi: Mandar

Kırmızı: İskele balon iskotası

Yeşil: Sancak balon iskotası

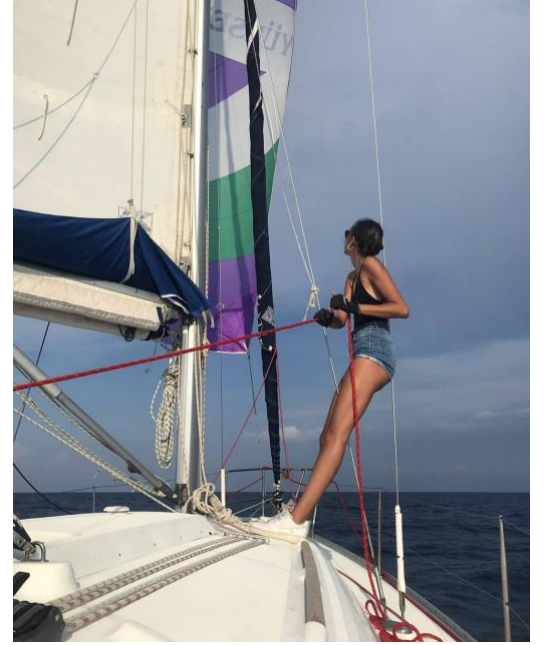
Turuncu: Tack line

10.2. Balon Trimi

Balon trimi hava koşullarına, rotamıza ve rüzgâr acısına göre değişiklik gösteren ve ustalaşması çok fazla özveri gerektiren bir konudur. Bu yüzden gezilerde balon ile geçirdiğimiz birkaç saat balon ile yeni tanışmış bir birey için çok yararlı olmaktadır.

Balon triminin temelini öğrendiğimiz bu seyirlerde uyguladığımız teknikleri farklı hava koşullarına uyarlayarak doğru balon trimine hakim olabiliriz.

Gezilerde balon basıldıktan sonra trimci elinde balon iskotası ile çarmıh tellerine kadar gider ve balonun en rahat gördüğü noktada trim yapmaya çalışır. Bu sırada havuzluktaki bir vinçte ise trimciye destek olmak için görevlendirilmiş bir kişi bulunur. Trimcinin balonu tutması gereken optimal bir nokta vardır. Bu noktayı bulmak için trimde önce balonu yavaşça salmamız gerekir. Bir noktadan sonra balon doluluğunu kaybedip sönmeye başlayacaktır. İşte bu noktada balonu çok salmışız ve üstündeki yükü çok azaltmışız demektir. Burdan sonra balon iskotasını biraz alarak doldurmamız gerekir. Balonun bu salınma ve alınma işlemleri için balonu tutmamız gereken noktada balon yelkenciler arasında “öpücük atmak” denilen hareketi yapar. Yani birkaç saniyede bir balonun üst orsa yakası içeri doğru kıvrılıp tekrar düzelir. Bu hareket çok sık ve büyük miktarda tekrarlanırsa balonu küçük bir miktar daha almamız gerekir. Fakat balon bu hareketi hiç yapmıyor, balondaki yük fazla ve balonun kontrolü güçleşmişse balonu öpücük atmaya başlayana kadar salmamız gerekir. Balonu bu sınırlar arasında tutarak teknenin hem hızını hem de pupa açısını optimal miktarda tutabiliriz.



11. POB Manevrası Eğitimi

POB (Person Over Board, Denize İnsan Düştü) manevraları, denize düşen herhangi bir ekip arkadaşımızı denizde kaybetmemek adına öğrenmemiz gereken önemli manevralardır. Özellikle yelkenli manevrası acemiler için uygulaması zor olabilir fakat yeterli pratikle doğru bir şekilde yapılabilir.

Gezilerde, ekipten birisini veya bir ekipmanımızı denize düşürürsek genellikle yelkenlerimizi indirip motor basarak o kişiye veya ekipmana ulaşmaya çalışırız. Fakat her zaman motor basma imkânımız olmayabilir veya yelken indirirken zaman kaybetme lüksümüz olmayabilir. Bundan dolayı kış gezilerimizde yelken ile yapılan POB manevralarının pratiğini yaparız. Makalemin bu kısmında kısaca yelkenli POB manevrasının eğitiminden bahsedeceğim.

Not 1: Konuyla alakalı daha detaylı bilgi için 2. yıldız ders kitaplarımızı inceleyebilirsiniz.

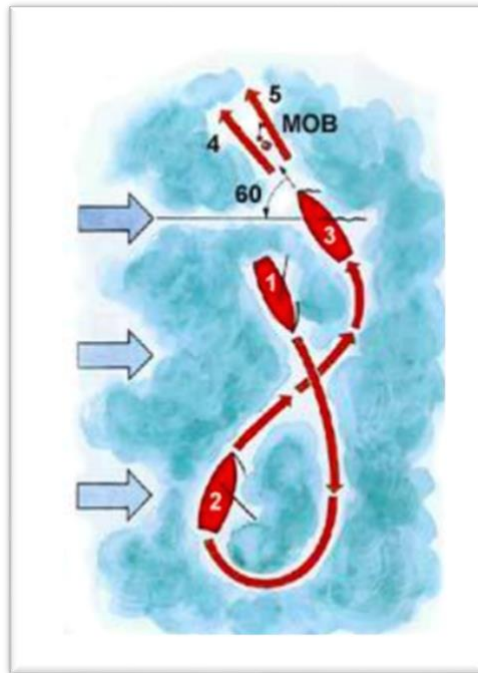
Not 2: Araştırırken şaşkırmamanız için belirtmek istiyorum. Manevraların yaygın ismi MOB (Man Over Board, Denize Adam Düştü). Fakat hepimizin bildiği gibi denize sadece adamlar düşüyor. O yüzden POB ismini daha uygun buldum.

11.1 Gezilerde Yelkenli POB Manevrası Nasıl Yapılır?

Kış gezilerinde yelkenli POB manevrasını ekipteki kişiler tüm görevleri sırayla dönerek yaparlar. Bu sayede manevra esnasında herkesin ne yapması gerektiğine hakim olunur. Kısaca her görevde sorumlu kişinin ne yapması gerektiğinden sırayla bahsedeceğim.

- 1) Eğitim esnasında denizden kurtarmamız gereken ekipman genellikle usturmaça olur. Bir kişi usturmaçayı denize atar ve POB manevrası baslar. Usturmaçanın denize atıldığını fark eden ilk kişi "Denize İnsan Düştü!" diye yüksek sesle ekiptekileri uyarır. Bu kişinin görevi artık tüm manevra boyunca usturmaçanın yerini işaret etmektir.
- 2) POB uyarısını duyan dümenci hemen kafayı açıp rotadan düşer. Aynı zamanda cenova ve anayelken trimindeki kişiler kafa açtığımız açığa göre yelkenlerini boşlayıp trimi ayarlarlar.

- 3) Kısa süre sonra dümenci tramola komutunu verir ve tramola atar. Bu sırada rüzgaraltı ve rüzgarüstü cenova trimcilerinin hızlı olması önemlidir. Bu tramolada cenovayı faça bırakarak daha hızlı bir tramola atmanızı öneririm. Böylelikle usturmaçadan çok uzaklaşmamız oluruz. Faça yelken yapmak için tramolada cenovayı bir tik daha geç boşlamanız yeterlidir.
- 4) Tramoladan sonra dümencinin kafayı biraz açarak usturmaçanın hizasına düşmesi gerekir.
- 5) Usturmaçanın hizasına gelince tekneyi usturmaçaya doğru çevirin ve usturmaçayla olan uzaklığınıza bağlı olarak yelkenleri boşlamaya hazır olun. Usturmaçaya çok hızlı giderseniz yakalayamama ihtimaliniz artar. Çok yavaş kalırsanız da sürüklenerek usturmaçadan uzaklaşabilirsiniz. Dengeyi tutturmak pratikle oturacaktır.
- 6) Doğru hızla usturmaçaya yaklaştığınız durumda bir kişi usturmaçayı halatından yakalamakla görevlidir. Usturmaça teknenin neresinde kaldıysa o taraftan alabilirsiniz. Fakat önerilen kural büyük teknelerde ve yüksek dalgalarda rüzgaraltından alınması, küçük teknelerde ve az dalgada ise rüzgarüstünden alınmasıdır.



12. Yanaşma- Ayrılma Eğitimi

Yanaşma ve ayrılma manevraları her denizcinin çok iyi öğrenmesi ve pratik etmesi gereken manevralardır. Yanaşma ve ayrılma, içinde birçok değişken barındırır ve yetkin bir denizcinin tüm değişkenlere hakim olup manevralarını bu değişkenlere göre şekillendirmesi gerekir. Kış gezilerimizde yanaşma ve ayrılma manevralarını ekipteki her kişi bütün görevleri sırayla deneyerek pratik eder. Bu sayede bütün ekip yanaşma ayrılma esnasında neler yapılması gerektiğini ve yapılan hataları gözlemleyebilir.

Not: Yanaşma ve ayrılma manevraları hakkında detaylı bilgi edinmek isteyenler Sena zşeker'in "Yelkenli Teknelerde Yanaşma- Ayrılma Manevraları ve Pratik Bilgiler" makalesini inceleyebilirsiniz.

Gezilerimizde yanaşma -ayrılma eğitimi iki kısımdan oluşur: iskeleye tonozla bağlanma ve demirleme. Bu iki tip manevra hakkında ekiptekilerin görevleri ve nelere dikkat etmeleri gerektiğinden bahsedeceğim.

12.1. İskeleye Yanaşmak

İskeleye yanaşırken idealde 4 kişi manevra için yeterli olacaktır. Bu 4 kişinin görevleri su şekilde sıralanabilir: Dümen, sancak kış halatı, iskele kış halatı ve tonoz.

Dümen

- Tekneyle yanaşmak, arabayla park etmeye benzer fakat akışkan bir yüzeyin üstünde olmamızdan ötürü her turlu akıntı veya rüzgâr bizi istemediğimiz yöne itebilir. Rzgrı nerden aldığımız ve sudaki akıntının durumuna göre manevranızı düzenlemeniz çok önemlidir. Mesela sizi sürekli sancağa doğru ve rüzgaraltına sürükleyen bir rzgrda manevranızı yanaşacağınız yerin hemen hizasında başlatmamalısınız. Srklenmeyi de göz önüne alarak biraz daha iskeleye doğru pozisyon alıp yanaşacağınız yere ilerlemelisiniz.
- Vites geçişleri ve teknenin ileri yoldan geri yola geçiş yapması durumları kafa karıştıracı olabilir. Tornistana geçtikten sonra teknenizin üstündeki yolun bitmesi için biraz zaman tanıyın. Tekne geri yol almaya başlayana kadar dümen hala ileri

yoldaymış gibi yon verir. Tornistan, etkisini göstermeye başladığı andan itibaren tekneyi tornistana uygun yönlendirebilirsiniz.

- Teknelerde pervanenin yapısından ötürü ileri vitesten tornistana geçişte teknenin kıcı belli bir yöne atar. Yanaşma manevralarını yapmadan önce bu etkinin yönünü ve boyutunu iyi tahlil etmelisiniz. Çünkü yanaşma esnasında bu etkiyi de göz önünde bulundurup ona göre pozisyon almanız gerekir. Mesela, kıcı tornistana geçerken sancağa atan bir teknedeysezeniz yanaşmadan hemen önce teknenin durduğu esnada kıcınızı bir miktar iskeleye meyilli tutarak bu sancağa atma etkisini karşılayabilirsiniz.
- Eğer yanaşacağınız iskeledeki alan müsaitse yanaşacağınız yerin çok yakınına girmeden tornistan manevrasına başlayabilirsiniz. Tabi ki pratikte bu alan fazla olmayacaktır. Yanaşılacak yere yakın ve rahat hissettiğiniz bir konumda tornistan manevrasına başlayabilirsiniz. Yanlış yerde konumlandığınızı hissederseniz de ortan uzaklaşıp tekrar manevra işlemlerine başlayabilirsiniz.
- Yanaşırken, hızınıza da bağlı olmakla beraber, iskeleye 0.5- 1 tekne boyu civarı kala vitesi boşa alabilirsiniz. Üstünüzde var olan hızı da kullanarak iskeleye yanaşmak akıllıca olacaktır. Kıç halatlarını karaya yollayabileceğiniz bir mesafede de ileri gaz vererek tekneyi durdurmanız gerekir. Genellikle orta kuvvette bir ileri gaz verip tekrar boşa almak tekneyi durmamız için yeterli olur. Teknemize ve iskeleye zarar vermemek adına çok hızlı yanaşmamamız gerekir. Fakat hızımız yetersiz kalırsa da istemediğimiz bir yönde sürüklenebiliriz. Yanaşırken bu hız dengesine dikkat etmek çok önemlidir.
- Halatlar karadan geri geldikten ve tonoz basa gittikten sonra dümencinin ayarlatması gereken şey teknenin iskeleye olan uzaklığı ve tonozun yeterince alınıp alınmadığıdır. Tonozun bizi ne kadar tuttuğunu tonozcu tonozu bağladıktan sonra kontrol edebiliriz. Tonoz koç boynuzunda bağlıyken kuvvetli tornistan vererek tonozu gerdirmemiz gerekir. Eğer tekne iskeleye çok yaklaşıyorsa tonozun bir miktar daha alınıp bağlanması, iskeleden uzak kaldıysak da tonozun bir miktar boşlaması gerekiyordur. Tonozu boşlayıp aldıktan sonra tornistanla her defasında aynı gerdirmeyi yaparız. Teknenin iskeleye daha fazla yaklaşmadığı ve karayla olan uzaklığımızın pasarelladan kısa olması durumunda da kıç halatlarını

gerdirip kilitletiriz. Bu andan sonra gazi kesebilirsiniz çünkü yanaşma manevrasını başarıyla tamamladınız.

- Yanaşmak ne kadar gergin bir olay gibi gözükse de özellikle dümende panik olmamaya çalışın. Panik olursanız daha büyük karmasalar ortaya çıkabilir. Sakin kafayla yaptığınız manevrada çıkabilecek sorunlar minimum düzeydedir. O yüzden gözünüzde çok büyütmemekte fayda var. Amatör Denizci Belgesi'ni aldığı gibi tekne yanaştırmaya kalkan birkaç insanla tanıştım ve yaşadıkları sorunlar bir şekilde çözüm buldu. Özellikle güvenlik tedbirlerinin ve farkındalık seviyesinin had safhada olduğu gezilerimizde yaşanabilecek sorunlar genellikle dert edilecek seviyelerde olmuyor.

Kıç Halatları

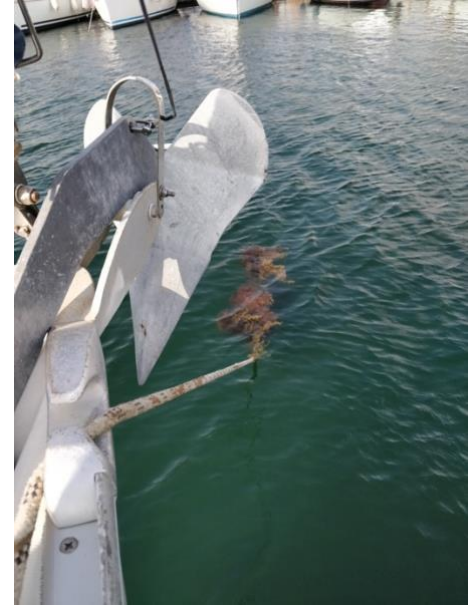
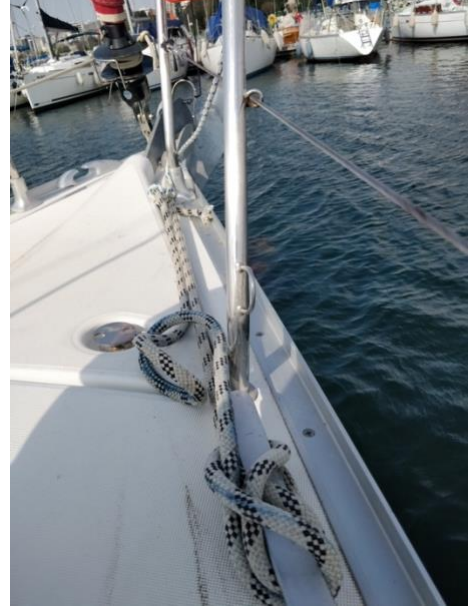
- Yanaşma esnasında, karaya gönderilecek kıç halatlarında bir önem sırası vardır. Rüzgarüstü kıç halatında bulunan kişinin, halatı karaya ulaştırması rüzgaraltındakinden daha önemlidir. Çünkü rüzgarüstündeki kıç halatımız sabitlenene kadar tekne rüzgârın etkisiyle sürüklenmeye devam edecektir. Bu halat sabitlendikten sonra rüzgaraltı halatın büyük bir aciliyeti kalmamaktadır. Bu yüzden rüzgarüstü kıç halatında görevlendirilen kişinin, kendi bölümünde bulunan her şeyin neta ilerlediğinden emin olması gerekir.
- Kıç halatlarının yanaşmadan bir süre önce hazır ve neta olması yanaşma esnasında panik yaşanmasını önlemek adına çok önemlidir. "Yanaşma Halatlarının Hazırlanması" kısmında bahsettiğim her işlem yapılmış ve **halatın karaya temiz gidip temiz döneceğinden emin olunmalıdır.**
- Kıç halatı atma operasyonunda kendinizi geliştirmek için halat rodalamayı ve halat fırlatmayı çok kez pratik etmenizi öneririm. Ayrıca teknenin kıçında sağlam bir yerde kendinizi konumlandırmak kıç halatını atıp geri alma işlemlerinde size rahatlık sağlayacaktır.
- Kıç halatlarındaki kişilerin yaptığını gördüğüm en yaygın hata halatların vardeveların üstünden kalmasıdır. Kıç halatınızı koç boynuzunda hazırlayıp rodaladıktan sonra halatı vardevelanın altından teknenin dışına çıkarıp sonra tekrar vardevelanın üstünden geri almanız bu hatayı önleyecektir.
- Son olarak da kıç halatı atarken panik yapmayın. Eğer halat karadaki kişiye ulaşmazsa halatı hızlıca toplayıp rodalayıp geri yollayın.

Tonoz

- Tonoz almak için 1 veya 2 kişi yeterlidir.
- Bir kişi kâkîç ile tonozun iskeleye bağlı kısmından yakalayıp diğer kişiye uzatır. Tonozu alan kişi tonoz halatı ile basa doğru ilerler. Burada önemli olan tonozun iskeleye bağlı kısmını salip denize doğru giden kısmından toplayarak ilerlemektir. Bu sayede basa ulaştığımızda koç boynuzundan tonoz halatının hangi kısmını gerdirmemiz gerektiğini karıştırmayız ve halat toplamakla uğraşmayız.
- Dümenci, teknenin iskeleye olan mesafesini ayarlarken tonozu koç boynuzunda fazla tur dolamanıza gerek yok. Halatı 1-2 kez voltalayıp sonra kilit atarsanız yeterli olacaktır. Bu sayede voltalama kısmıyla zaman kaybetmezsiniz. Dümenci tonozun yeterince alındığını belirtirse koç boynuzuna attığınız tur miktarını arttırabilirsiniz.

12.2. İskeleden Ayrılmak

- Dümenci motoru çalıştırır. Motorun ayrılmadan 15 dk. önce çalıştırılıp biraz ısındırılmasını öneririm. Özellikle soğuk havalarda motorun ayrılmadan önce ısındırılmasına özen gösterilir.
- Kîç halatları küçük bir miktar boşlanır ve tonozun baştan çözülmeye imkan sağlarlar.
- Tonoz çözülüp denizde teknenin bir miktar uzağına atıldıktan sonra batması beklenir.
- Tonoz batınca tonozcu dümenciye haber verir.



- Hafif ileri gaz verilirken eş zamanlı bir şekilde kış halatları boşlanır. Dümencinin bu raddede panik yapmaktan ve fazla gaz vermekten kaçınması gerekir.
- Tekne biraz ilerlemeye başladıktan sonra kış halatları tamamen boşlanıp teknenin içine toplanmaya baslar.
- Kış halatlarındaki kişilerin kış halatlarını olabildiğince hızlı toparlayıp denizde halat olmadığına dikkat etmeleri gerekir. Çünkü denizdeki bir halat pervanemize dolanıp büyük sıkıntılara yol açabilir.
- Halatlar teknenin içine toplandıktan sonra ayrılma manevramız da tamamenlanmıştır.

12.3. Demirlemek

- Demirlerken önemli olan tek iletişim demirci ve dümenci arasındakidir. Demirin nerede bırakılacağına dümenci karar verir ve demirciye haber verir. Bundan sonra demirci dümenciye ne kadar demir atıldığını her 10 metrede bildirmelidir.
- Demirlemeden önce yanaşacağınız yerin derinliğini kontrol edip sereceğiniz zincir miktarını o derinliğe göre ayarlayın. Yanaşacağınız yerin derinliğinin 4 kati kadar zincir sermenizi öneririm.
- Yanaşacağınız kıyıdaki dip yapısı aniden derinleşiyorsa demirin tutmaması çok olasıdır. Yanaşacağınız yere kadar kademeli bir sığlaşma olması önemlidir.
- Demiri ilk atacağınız yerdeki derinlik de önemlidir. Bu derinliğe göre çapanızın zemine ne zaman değdiğini anlarsınız.
- Demiri atacağınız yerden yanaşacağınız yere kadar çok hız vermeden demiri düz bir çizgide sermeye çalışın.
- Yanaşacağınız yere yaklaşırken kaç metre demir bıraktığınıza bağlı olarak hızınızı azaltın veya arttırın.
- Yanaşacağınız yerin yakınlarında demir atmaya bırakırsanız üstünüzdeki hız ile serdiğiniz zinciri zeminde gerdirebilirsiniz.
- Yanaştığınız yerde bir süre tornistanda beklemeniz ve kış halatlarının karaya ulaşmasına zaman tanımalısınız. Bu esnada tekne üstünde pek bir hız olmayacağı için tekneyi aynı pozisyonda tutmak bir miktar zorlayabilir.

12. Yedek Yeke Eğitimi

Yedek yeke her teknede bulunması gereken bir ekipmandır. Dolap dümenin herhangi bir sebeple arızalanması durumunda yedek yeke hayat kurtarıcı bir elemandır.

Genellikle teknelerde havuzluktaki portuçlarda bulunur. Yedek yekenin monte edilmesi için teknenin omurga hattında kıç aynalık ve dolap dümen arasında bulunan bir bağlantı noktası vardır



Yedek yeke buraya monte edildikten sonra palayı kontrol etmeye baslar. Dolap dümenimiz çalışmamaya başladığı zaman yedek yeke ile teknemizi kontrol edebiliriz. Yedek yeke kullanırken dolap dümen ile tam ters şekilde kontrol etmemiz gerekir. Yani pruvamızı sancağa döndürmek istediğimizde yeke dümeni iskele yönünde itmemiz gerekir. Yedek yeke ile seyir yapmak dümendeki kişi için çok efor

gerektiren bir işlemdir. Yedek yeke kullanırken yeke sisteminin çok ağır çalışacağını da göz önünde bulundurmak gerekir. Bundan dolayı seyir esnasında bu kullanım güçlüğünü aklımızdan çıkarmadan yapacağımız manevralara veya rotamıza karar vermeliyiz.



13. Son Söz

Makalemde, bir kulüp gezisinde öğrenme fırsatı bulabileceğiniz tüm eğitimlerden bahsetmeye çalıştım. Bu makaleyi okuyarak gezilere önceden hazırlanmış bir şekilde gitmeniz, geziden alacağınız verimi oldukça arttıracaktır. Böyle bir makalenin kulübe katıldığım ilk zamanlarda çok işime yarayacağını düşünüyordum. Umarım ilk gezisine katılacak kişilere de bu makale üzerinden yardımım dokunabilir.

14. Referanslar

- Başüstünün El Kitabı – Faruk Kuşcan
- Navigasyona Hazırlık ve Geleneksel Navigasyon Yöntemleri – Özge Bozal
- 2 Yıldız Teorik Ders Kitabı