

Gezi ve Yelken Seyri

Güz'25
Azra Ece Koç

GEZILER



Bahar



Güz



Kış

1.Seyir Öncesi

Gezi Hazırlıkları

Seyir süresi ve kişi sayısının belirlenmesi

Güzergahın belirlenmesi (doğu – batı)

Malzemelerin belirlenmesi

Toplantı





Eđitim ve Sorumluluklar

- Navigasyon eđitimi
 - Dűgűmler
 - Yelken fiziđi
 - Zodyak kullanımı
- Tekne yaşamını idame ettirme

Bu eđitimler yeni űyelerin temel denizcilik bilgilerini geliřtirmeyi hedefler, kaptan ve yardımcı kaptan gűzetiminde çeřitli gűrevler yeni űyeler tarafından űstlenilir





2. Seyir Sırası

Görev Dağılımı

Dümenci

Navigatör

Başüstü ekibi

Piyano

Trimci

Ortacı

Vardiya Sistemi

Görev dağılımında önemli unsurlardan biri de vardiya sistemidir. Özellikle uzun ve gece seyirlerinde vardiya planlaması önceden yapılmalı ve ekip bu plana uygun hareket etmelidir. Vardiya düzeni; ekip sayısı, hava koşulları ve seyrin süresi gibi faktörlere bağlı olarak değişebilir. Burada esas olan, seyir boyunca teknenin güvenliğini sağlayacak yeterli sayıda ekip üyesinin dinlenmiş ve göreve hazır halde bulunmasıdır.





A) Dümenci

Bu görev genellikle teknedeki en deneyimli ekip üyesi tarafından üstlenilir. Ekibin uyumunu sağlamak ve teknenin performansını kontrol etmek onun sorumluluğundadır.

Teknedeki son karar yetkisi dümencidedir.



B) Navigatör

Uzun seyirlerde rota çizme, mevki belirleme ve telsizle haberleşmeyi sağlama görevlerinden sorumludur.



C) Trimciler

Ana yelken, cenova ve balon yelkenlerinin uygun seyirlerde doğru açı ve gerginlikte olmasını sağlayan ekiptir. Üyelerinin tecrübe ile beraber rüzgâr değişimleri ve yelkenin formu konusunda derin bilgiye sahip olması gerekmektedir.



D) Başüstü

Bu ekip, teknenin baş kısmındaki yelkenlerden sorumludur. Uzun seyirlerde, mandarların karışması veya yelkenlerin takılı kalması gibi durumlarda direğe çıkmak ve bumbaya tırmanmak gibi müdahalelerde bulunurlar.



E) Piyano

Teknedeki çeşitli donanımlardan kokpite ulaşan mandarlar ve diğer kontrol mekanizmalarının yönetiminden sorumlu ekip üyesidir. Bu kişi, özellikle başüstü ekibiyle koordine şekilde çalışmalıdır



F) Sweeper

Deneyimsiz ekip üyeleri, teknede çeşitli görevlerde çalışır. Bunlar arasında balon kontrolü, yelken katlama, vinç kullanma, bulaşık ve tekne temizliği ile yemek hazırlama gibi işler yer alır.



Acil Müdahale Gereken Durumlar

- Teknenin sabit ya da hareketli donanımına zarar gelmesi, (Direk kırılması, yelken yırtılması, mandar-halat kopması vb..)
- Teknenin kendisine bir zarar gelmesi, (Çarpma sonucu hasar, su alma, dümen dolabının bozulması, motorda hasar vb..)
- Teknede yangın çıkması, (Tüp, ocak, motor, jeneratör vb. arızaları nedeniyle)
- Ekipten birinin hastalanması, yaralanması ya da bayılması,
- Ekipten birinin denize düşmesi





Yanaşma
Tonoz /
Demirleme
Yanaşma Türleri
Kıçtan Kara
Bařtan Kara
Aborda
Alarga





Yanaşma

(Yanařmaya Hazırlık)

- Yanaşma veya demirleme yerini belirlemek
- Gerekliyse telsizle izin almak
- Kıç halatlarını ve açmazları önceden hazırlamak
- Usturmaçaları çıkarıp yanaşılacak bordaya bağlamak





Demirleme

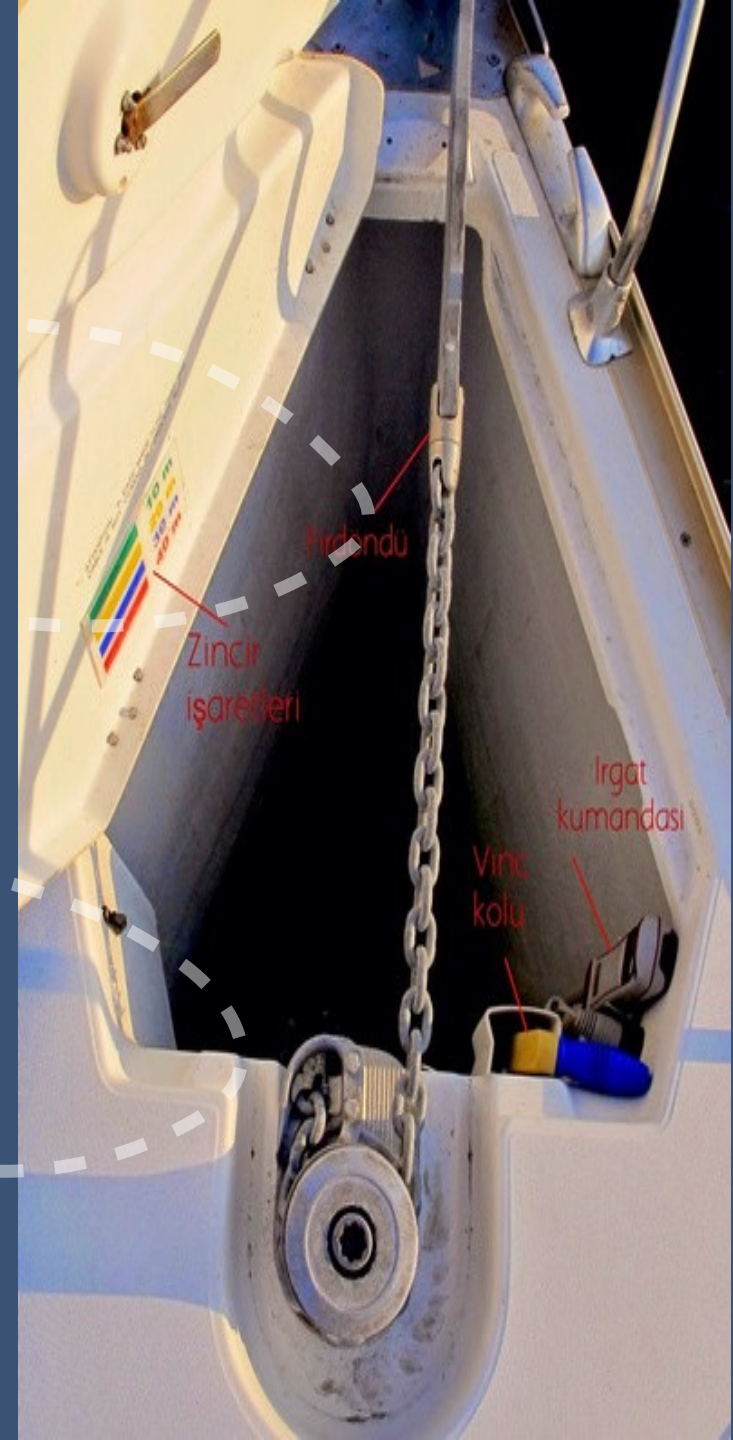
Demir, **zincir** ve **apa** olmak üzere iki ana bölümden oluşur. Demiri kumandayla hareket ettiren mekanizmaya ise **irgat** denir.

Demirleme sırasında dikkat edilecek faktörler

- Rüzgarın hızı ve yönü
- Akıntının hızı ve yönü
- Çevrede demirli diğer tekneler
- Yaklaşması muhtemel tekneler

Kullanılacak zincir veya halat seçilirken dikkat edilecek faktörler

- Teknenin özellikleri (boyut, ağırlık)
- Derinlik
- Zeminin yapısı (kum,taş)



Çıpa

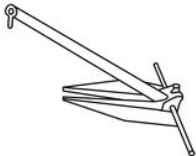
Çıpaların ortak özellikleri şunlardır:

- Ağır olmaları,
- Suda batabilmeleri,
- Tekneye halat veya zincir ile bağlı olmaları,
- Zemine tutunmayı sağlayan tırnaklara sahip olmaları.

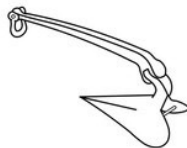
Demirin en iyi tutunduğu zemin **sert ve kumlu** yüzeylerdir. Bunu sırasıyla kumlu, çamur, mercan ve kayalık zeminler takip eder.



KEDGE ANCHOR
(ADMIRALTY OR PICK ANCHOR)



DANFORTH ANCHOR
(SPADE TYPE)



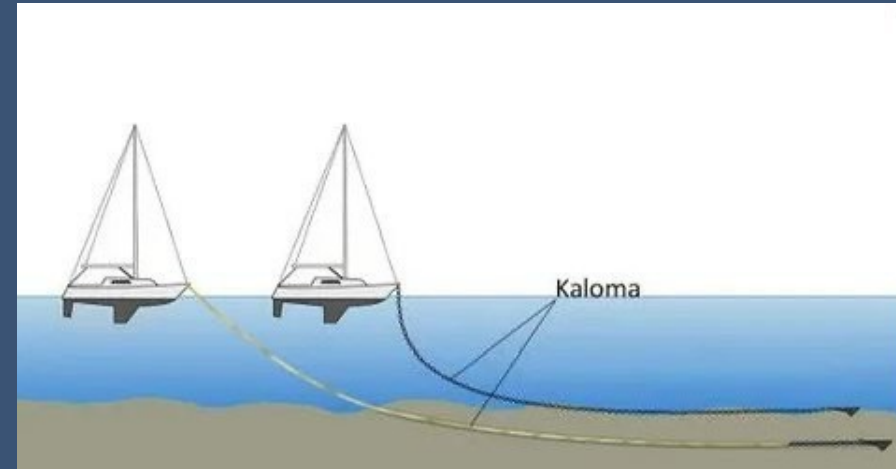
CQR
(PLOUGH TYPE)

Kaloma

Suya bırakılan halat veya zincir miktarına kaloma denir.

- Eğer demiri tutmak için halat kullanılıyorsa, bırakılan halat miktarı suyun derinliğinin 5 katı kadar olmalıdır.
- Eğer zincir kullanılıyorsa, bırakılan zincir miktarı suyun derinliğinin 3 katı olmalıdır.

(kaloma oranı)= bırakılan halat ya da zincir uzunluğunun, denizin derinliğine oranı.





Demir Atma (Funda Demir)

1. Demirleme yeri, çevresel faktörler göz önünde bulundurularak seçilir
2. Demir ve ırgat kontrol edilir, ardından dümenciye demirin hazır olduğu bildirilir
- 3. Teknenin pruvası rüzgara döndürülerek hızı azaltılır**
4. Tornistan verilerek teknenin geri hareket etmesi sağlanır
5. Kaptanın **“Funda demir”** / **“Demir at”** komutuyla demir bırakılmaya başlanır
6. Demir dibe ulaşana kadar serbest bırakılır ve zincirin ağırlığıyla tırnakların zemine sıkıca tutunması sağlanır
7. Kaloma gerildiğinde ve teknenin geri akışı durduğunda demirin tuttuğu anlaşılır



Demir Taraması (Demir Tuttu Mu?)

Demir, çeşitli nedenlerle zemine sağlam şekilde tutunamayabilir

- Zeminin demire uygun olmaması
- Yeterli kaloma verilmemesi
- Zeminin demir tutmaya elverişli olmaması
- Rüzgar veya akıntının yön değiştirmesi

Demirin Taramasını Anlama Yöntemleri:

1. Titreşim:

- Tarayan bir demir, zincire sürtünme sesi iletir.
- Zinciri ellerimizle tutarak veya sesi dinleyerek tarama olup olmadığını anlayabiliriz.

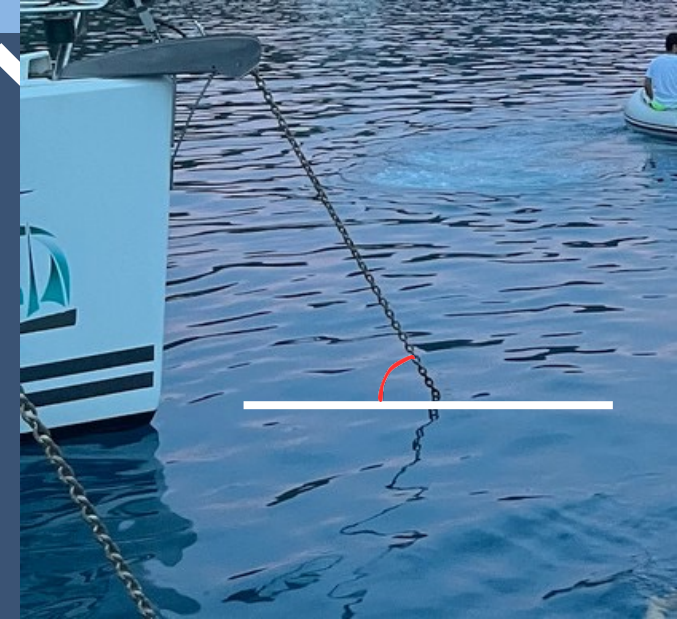
2. Konum Takibi:

- Belirli bir referans noktası belirleyerek teknenin yer değiştirip değişmediğini gözlemleyebiliriz.

3. Tornistan Testi:

- Demir atıldıktan sonra düşük hızda tornistan verilir.
- Eğer demir sağlam şekilde tutunmuşsa, tekne yerinden kıpırdamaz ve zincir gerginleşir.

Gerilim Kontrolü / Açı Kontrolü
Yeterince kaloma verip vermediğinizi çapanın deniz dibindeki yatma açısı belirler. Bu açığı da yaklaşık olarak denizden çıkış açısı kabul edebilirsiniz. Yaklaşık 30 derecede tutmak, sert havada ise bu açığı artırmak iyi olur.

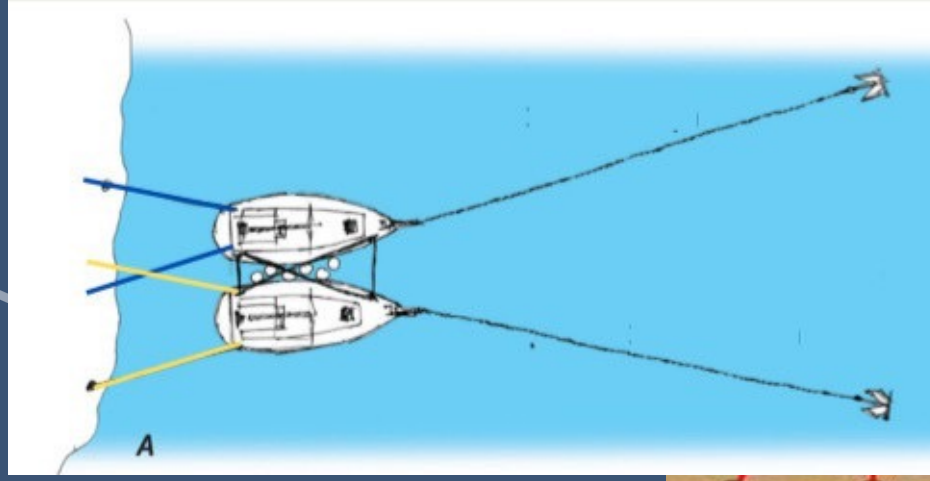




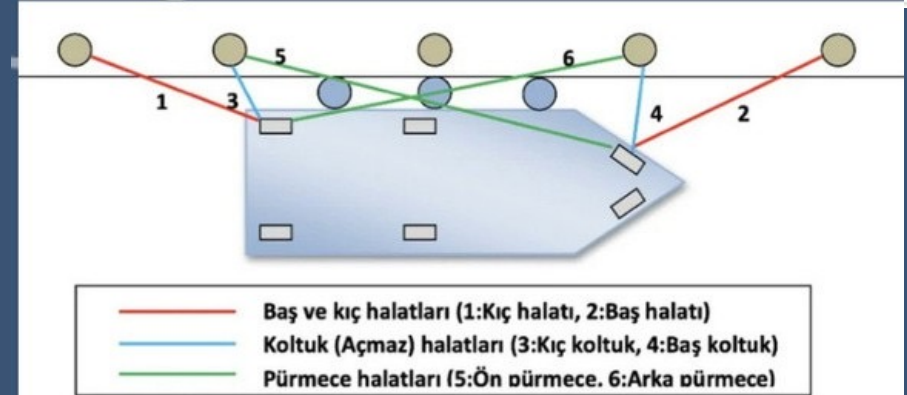
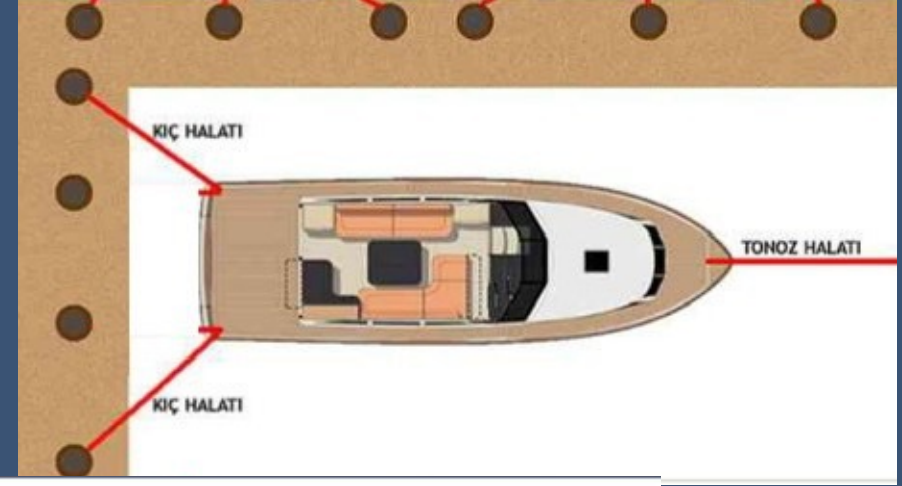
Demir Alma (Vira Demir)

1. Seyre çıkmadan önce kaptan “**Vira demir**” komutunu verir ve demir alma işlemi başlatılır
2. Tekne, kısa aralıklarla boşta gaz verilerek demirin üzerine doğru ilerletilir
3. Dümenci, demiri alan kişiyle sürekli iletişim halinde olup teknenin demir yönünde hareket etmesini sağlar
4. Demir zeminden kurtarıldığında, tekne hafif yol ileri devam edebilir
5. Bu süreçte, demirin tekneye çarpmaması için dikkatli olunmalıdır
6. Demir tamamen alındıktan sonra, üzerindeki çamur ve yosun temizlenerek güvenli bir şekilde sabitlenir

Bağlanma 3 İp Kuralı



Bağlama işlemi her zaman **en az üç halatla** yapılmalıdır. Hava koşullarının sertleşmesi durumunda, dört veya beş halat kullanmak daha güvenli olacaktır.

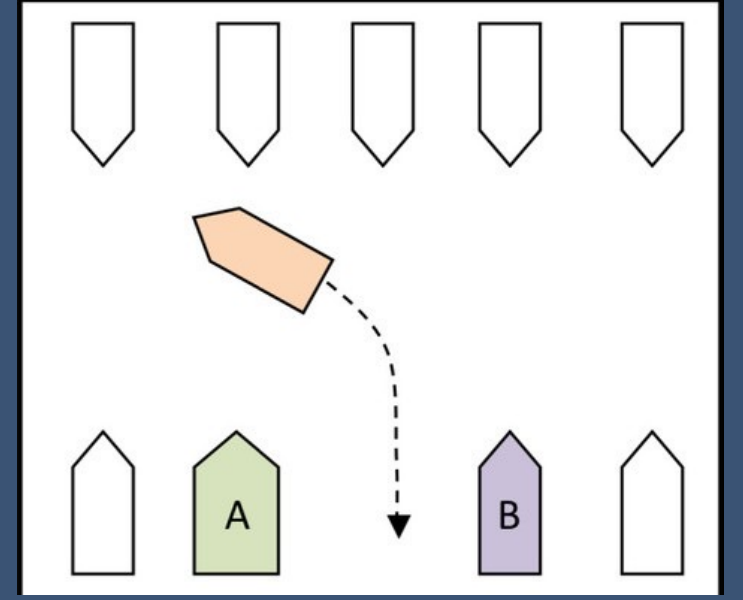




Kıçtankara Yanaşma

Manevranın büyük bölümü
tornistanda gerçekleştirilir.

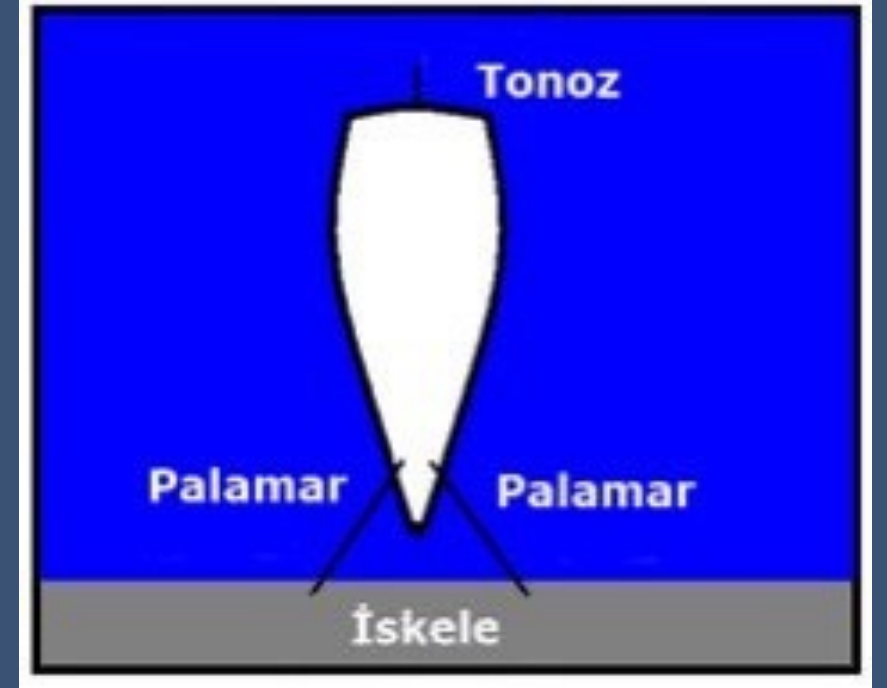
Duruma bağlı olarak demir
atılabilir veya tonoz
alınabilir.





Bařtankara Yanaşma

Dar iskelelerde ya da hızla sığlaşan bölgelerde avantaj sağlar çünkü palayı korur. Manevra sırasında tekneyi yönlendirmek genellikle daha kolaydır. Ancak, bu durumda iskeleden tekneye giriş çıkış biraz zorlaşabilir.





Aborda

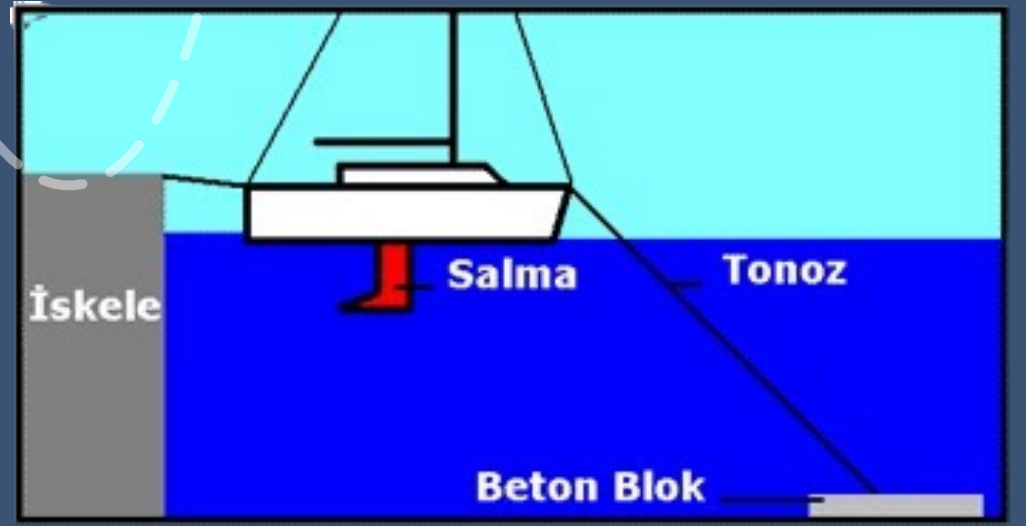
Bir yere aborda oluyorsanız, kık ve baş halatınızı bağlamanız şarttır. Genelde kık-baş halatına ek olarak ön pürmeçe veya arka pürmeçe bağlanır. Bu durumda genelde tekne sağ-sol yönünde de sabitlenmiş olur. Ama dalga ve rüzgar varsa, açmaz halatlarıyla teknenin iskeleden uzaklaşması daha iyi engellenebilir.





Tonoz

Tonoza bağlanmak, en kolay uygulanan bağlanma yöntemlerinden biridir. Tonozu gösteren şamandırayı teknenin baş tarafından **kakıç** ile yakalayıp, halatını kullanarak tekneyi güvenli bir şekilde bağlarız.

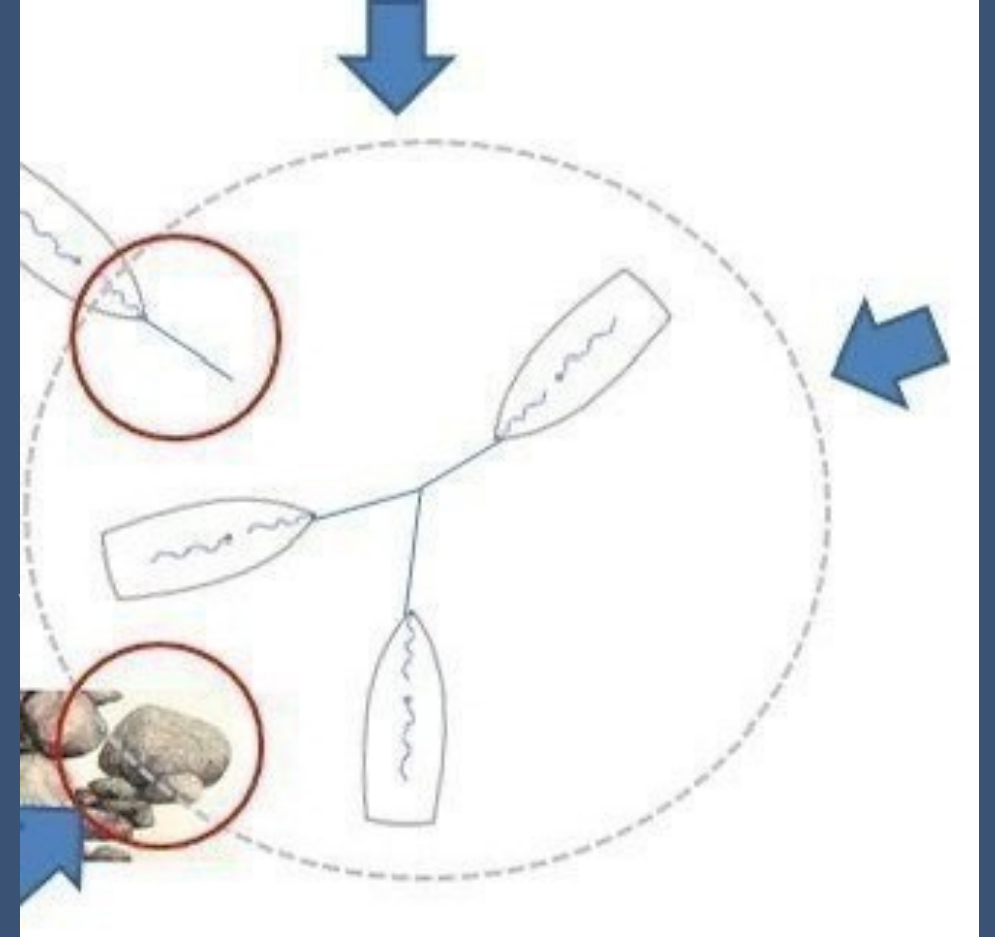


kakıç



Alarga

Teknenin, sahilden açıkta ve karadaki herhangi bir noktaya bağlanmaksızın demirde kalmasıdır. Teknenin salınımının, sığıklar, komşu tekneler veya kara parçaları gibi engellerle çakışmamasına dikkat edilmelidir.





Seyir Sonrası

- Yelkenler katlanarak branda veya torba içinde muhafaza edilir.
- Tüm halatlar neta edilip rodalanır ve tatlı suyla yıkanır.
- Etraftaki çöpler toplanarak atılır.
- Teknenin iç kısmı düzenlenir ve güverte yıkanır.
- Bir sonraki seyir için eksiklikler belirlenir.
- Tekneden ayrılmadan önce, teknenin güvenli bir şekilde bağlandığı kontrol edilir.



