

## Oturma



**Ahmet elenoğlu**

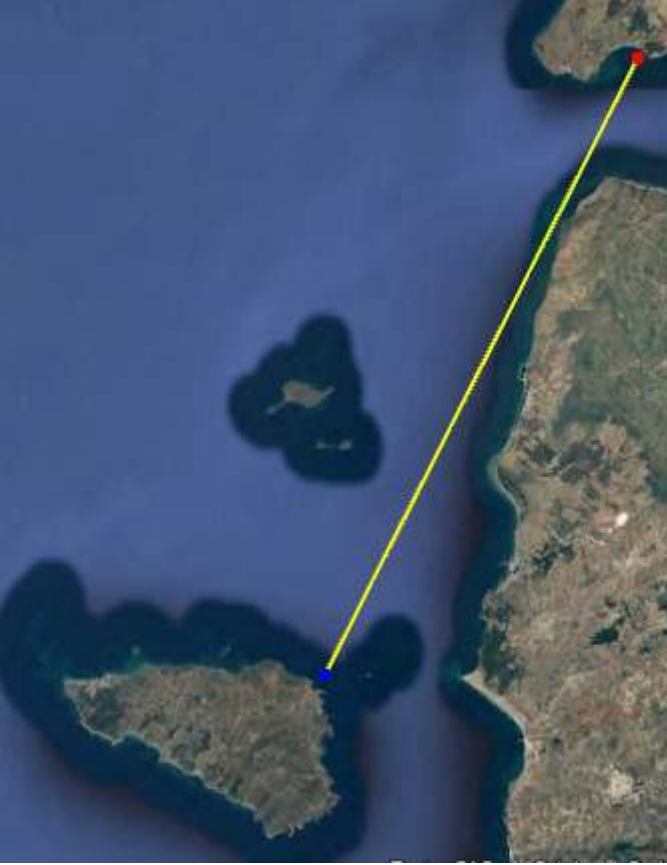
**[www.tekneuzmani.com](http://www.tekneuzmani.com)**

Yelkenli tekneler motor yatlara göre salmaları nedeni ile daha derin sularda kalmak zorundadır. Boy ve en olarak aynı olmakla birlikte salmaları çok sığ sulara girmelerine engel olur. Sularımızda navigasyon hatası neden ile nadiren yelkenli tekne oturması gerçekleşse de özellikle koylarda oturmalar hiç de az değildir. Bir yerden bir yere giderken genellikle daha açık denizden gideriz ve navigasyonu usulüne uygun yaparız. Koylara geldiğimizde ise navigasyona genellikle son veririz. Hedefimize ulaştığımız için sadece görerek seyre geçeriz. Aslında kum tepeleri ve kayalıklar tam da böyle yerlerde olur. Genellikle koyların büyük ölçekli haritalarını bulundurmamız. Tüm bu ihmalkarlıklar oturmamıza veya salmayı çarpmamıza neden olur.

Bu yazıda nedenlere değinmeden başımıza geldiğinde ne yapmamız gerektiği konusuna değineceğiz.

## Oturma

Bir yelkenli teknenin dipte genel derinlik konturundan daha sığ bir kumluğa oturmasına veya yüksek bir kayaya su altında çarpmasına oturma diyoruz. Kaya genelde tek parça olmadığı için ve yüksekliği de müsaitse tekne salması genelde bu kayanın üstüne çıkıyor ve kayaların arasına oturuyor. Tek parça ve yüksekçe bir kaya ise salma kayaya çarpıyor. Tekne kurtarılmaya ihtiyaç kalmadan suda yüzmeye devam ediyor ama su alıyorsa ve bu su tahliye edilemiyorsa işler biraz zorlaşıyor.



Önce kuma oturma ile başlayalım. Seyir halinde iken dipte oluşabilen kum tepelerine oturma olasılığı yüksektir. Bu tür tepeler sahilden çok açıklarda bile oluşabilir. En güzel örneği Çanakkale Boğazının güney ağzından Bozcaada istikametine giderken görülebilir. Akıntı ile boğazdan taşınan kum boğaz çıkışında akıntının dağılması ile bu bölgede toplanır. Sığılıkları kurtaran düz hat abideden Bozcaada barınağına giden hattır, daha doğusunda kalınırsa oturma olasılığı artar.

Aklıma gelen bir diğer yer Benciktir. Koyun oldukça içinde hemen hemen ortada bir kum topuk vardır. Balıkçılar kendilerine göre kıyıya üstü çaput bağlı bir dalla işaretlediklerini ummuşlardır ama kendilerinden başka kimsenin bilmediği bir kum topuktur.

Çanakkale sığılıkları haritalarda işaretlenmiş olduğundan kolaylıkla rota belirlenebilir. Koy içindeki kum topuklar ise genellikle gemi yolu üstünde olmadığından ve zaten çevresi de sığ olduğundan nadiren işaretlenir. Bu tür sığılıkları

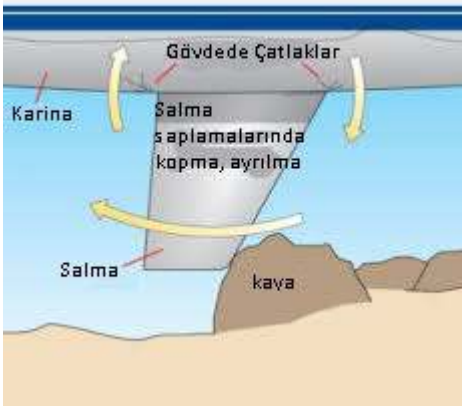
işaretlemek için çift küre kullanılabilir. Üstünde çift siyah küre bulunan şamadıralar altında sığlık olduğunu gösterir ama yakın çevresi hariç her tarafı seyre uygundur. İkinci bir yöntem ise lateral şamadıralardır. Bu şamadıralar derin suyun ne tarafta olduğunu gösterir. Denizde birçok yerde karşılaşabilirsiniz. İşaretlerin ve çakarların anlamını iyi öğrenmeniz ve ona göre hareket etmeniz oturmanızı engelleyecektir. Çift küreye bildiğim en iyi örnek Bodrum Yarımadası Hüseyin Burnu Fenerinin genel batı yönündeki işarettir. Çift küre ile işaretlenmiş bu bölgenin hem doğusundan hem batısından geçilebilir. Lateral şamadıralara iyi bir örnek ise Ayvalık girişindedir. Genel batı istikametinden Ayvalık kanalına doğru giderken kuzey kıyısına yakın sabit bir lateral şamandıra daha doğrusu bir fener sizi karşılar, bu fenerin kuzeyi geçişe elverişli değildir. Güneyinden dönerek kanala tekrar yönelmelisiniz. Bu lateral fenerin biraz güneyinde küçük bir lateral şamandıra daha vardır ve derin suyu işaretler. Gezi tekneleri için kuzeydeki feneri dikkate almak yeterlidir, güneyinde kalan şamandıra büyük gemiler için derin suyu işaretler.

Bir ikinci oturma durumu ise alargada olur. Kıyıya yakın demirlediğinizde rüzgar kıyıdan eserken dönüp kıyıya doğru esmeye başlarsa veya demirlediğiniz yerde demir tararsanız tekne daha sığ sulara girer ve derinlik müsait değilse oturur.



Kuma oturmaların kayaya oranla daha yumuşak olduğundan tehlikeli olmadığına inanılır. Kumdan hemen kurtulduğunuz takdirde bu doğrudur ama teknenizi uzun süre bırakırsanız kayaya çarpmaktan daha büyük bir tehlike ile karşılaşabilirsiniz. Salma kuma oturduğunda küçük dalga çukurlarında bile teknenin tüm yükü salmaya biner ve dalga tepesinde bu yük tekrar tekneye döner. Bu küçük titreşimler salmanızı daha doğrusu karinanızı parçalayabilecek kadar güç üretebilir. Bu nedenle oturmaktan en kısa sürede kurtulmak gerekir. Salmalar genelde karınaya saplamalar ile monte edilir. Bu saplamaların emniyet katsayısı 6 veya 7 gibi yüksek bir değerdir. Bu kadar sağlam bir bağlantının tekne altından ayrılması beklenmez.

Salmanın bağlandığı bölgede fibreglas kalınlığı genel karina kalınlığından fazla tutulur ve salmadan oldukça uzaklaşınca kadar kalınlık tedrici olarak azaltılır. Kuma oturmuş (saplanmış) bir salma dalga titreşimleri nedeni ile yanda görüldüğü gibi tekne karinası ile birlikte ayrılır. Bu tür büyük bir deliğin tekneyi batırması kaçınılmazdır.



Kayaya çarpma ve oturma kuma oturmaya oranla çok daha hızlı gerçekleşir ve kaya kuma göre daha sert ve yekpare olduğundan anında hasar verir. Birinci tip doğrudan çarpmadır. Su altında dike yakın yükselen bir kayaya salma tekne hızı ile çarpar ve tekne bir anda durur. Salmanın pik döküm yani bir tür çelik olduğunu düşünürsek çekiç ile kayaya vurmuş gibi olur. Salmada döküm hatası yoksa veya vurma şiddeti fazla değilse salmaya genelde ciddi bir hasar oluşturmaz, ancak salma üzerinde oluşturacağı dönme momenti salma başını aşağı çekerken, kicinı tekne karinasının içine saplar. Yandaki çizimde görüldüğü gibi gövdede çatlaklar oluşabilir, başa yakın saplamalar salmayı aşağı çektiği için gevşemiş hissini verir altındaki pulları bükebilir ve salmanın gövde ile birleştiği yerde

Catalina gülümsemesi denilene benzer bir açılma olabilir. Daha güçlü darbelerde gövdenin bu bölümünde çatlaklar oluşabilir.

Çarpmanın asıl etkisi ise salmanın kıça yakın bölümüne oluşur. Dönme momenti salma kicinı karınaya saplamaya çalışır. Bu hareket yeteri kadar güçlü olursa fibreglas yapı çatlar ve tekne su almaya başlar. Destek bölmelerinde de yanda görüldüğü gibi çeşitli boyutta çatlaklar oluşabilir.

Kayanın fazla yüksek olmaması halinde tekne kayanın üstünden atlayarak daha sonraki sığıklara oturur. Deniz dalgalı ise salma her yönde kayalara çarparak hasarı daha da büyütebilir.



## Oturmada Yapılması Gerekenler

Telaşlanmayın,  
Telaşlanmayın,  
Telaşlanmayın.

Olan oldu, daha fazlasının olmaması için sakın bir reise ihtiyaç var. İlk yapılması gereken farşları kaldırıp su girişi olup olmadığını denetlemektir. Su girişi varsa sintine pompalarını çalıştırın. Aynen yangın söndürücü gibi hiç kullanmayacağınızı umduğunuz sintinenize sığabilecek en büyük sintine pompasını monte ettiğinize ve elektrik ve gider bağlantılarınızın doğru yapıldığına emin olun. Gerektiğinde krokodil ile akü başına bağlarım veya hortumunu çıkarır havuzluğa boşaltırım diye düşünmeyin. Elektrik bağlantısı panonuzda doğru sigorta ile bağlı olsun ve gideri de usulüne uygun olarak tekne gövdesi delinerek flanşla bağlı olsun. Bu sintine pompası teknenin içine girebilecek az miktardaki su için değildir. Bu iş için mevcut küçük sintine pompanız yeterli olacaktır. Takacağınız pompa küçük pompa seviyesinden yukarıda olmalıdır. Böylece sürekli su ile teması engellenir ve kuru kalacağı için daha çok dayanır.

İkinci iş ise motoru çalıştırmaktır. Çalıştırın ve boşa bırakın. Tekne su yapıyorsa can yeleklerini ve kurtarmak istediğiniz eşyaları güverteye çıkarın, teknenin devrilebileceğini hesaplayıp suya düşmeyecekleri bir yere koyun. Cep telefonu ve diğer elektronik eşyalar için su geçirmez bir torba iyi olur. Amacımız cihazları kurtarmak değil ama en azından yardım çağrılarımız için çalışıyor olmaları gerekir. Bota veya can salına ihtiyacınız olmaz ama yine de hazırlamayı düşünebilirsiniz. Sonuçta açık denizde bile olsanız iki metre civarında sudasınız tekneniz batsa bile sizin tutunabileceğiniz hatta üstüne çıkabileceğiniz bir platformunuz olacak.

Önce alargada iken otursanız ne yapacağımıza bakalım. Motoru çalıştırın, ırgatı demiri toplamak için çalıştırın aynı zamanda ileri yol verin. Bu hareket sizi genellikle kurtaracaktır.

Hazırlıkları yaptıktan sonra ilk iş yelkenleriniz açıksa onları indirmektir. Motoru tornistanda seyir devrinde çalıştırın. Hemen kurtulmayı beklemeyin, uzunca bir süre bu şekilde devam edin. Netice alamıyorsanız diğer tedbirlere geçmek gerekir.

Oturma suyun derinliğinin teknenize göre az olan yerde gerçekleşir. Bizim denizlerimizde med cezir hadisesi beklenenden çok az olduğu veya hiç olmadığı için suyun derinliği değişmeyeceğine göre bizim tekneyi bu suda yüzer hale getirmeye çalışmamız gerekir. Bunun çaresi de tekneyi yatırmaktır.



Önce en kolayından başlayalım. Teknede tüm yükleri aynı tarafa taşıdıktan sonra yeterli personel de varsa, tamamını çarmlara ve bumbaya tutunarak yükleri taşıdığımız taraftan dışarı sarkıtmalısınız. Böylece tekne bir tarafa yatacaktır. Bu yatmada teknenin su kesimi azalacaktır, motor gücü ile tornistanda kurtulması mümkün olabilir.

Tekne büyüdükçe ve personel sayısı da azaldıkça bu işlem yatmanın yetersi olmasına yol açar. Denenecek bir diğer işlem ana yelken bumbasını sağlam bir balançına ile gerekirse ana yelken mandarını iskota köşesine bağlayarak pupa seyirinde olduğu gibi açmaktır. Bumbanın oynamaması için çarımh tellerine bağlayabilirsiniz. Ana yelken iskotası iskota köşesinde değilse sökülerek oraya alınmalıdır. Ve teknedeki arabasından ayrılmalıdır. Şişme botunuzu güverteye alacakmış gibi donatın, yani üç veya dört köşesinden bağlayıp ana yelken iskotasına asın. Suda iken teknede bulabildiğiniz tüm taşınabilir yükü bota aktarın. Botunuzun su tahliyesi kapatılabiliyorsa içine su da doldurabilirsiniz. Ana yelken iskotası ile kendiniz de botun tarafında kalacak şekilde botu yukarı kaldırmaya çalışın. Motor ise tornistanda çalışıyor olmalıdır.



Bir yöntem de tekne başından balon gönderi ile dibe ulaşip tekneyi iterken tornistan yapmaktır. Ben denize inmiş iki kişinin baştan tekneye omuz verirken tornistan yapmasını daha verimli buluyorum. Ayakları yere basan insanın tekneye uygulayacağı gücü küçümsemeyin.

Oturduğunuz yer genellikle sığ sularda olacağından çok güçlü bir tekneden yardım almanız imkansızdır. Oturduğunuz yer karaya yakınsa ve karada sağlam bağlanabileceğiniz ağaç, kaya vs varsa bunlardan faydalanmayı düşünebilirsiniz. Bencik'te ekleyerek yüz metre civarında yaptığımız bir kotuk halatını şansımıza kıça yakın yerdeki bir ağaca bağlayıp vinçle basarken tornistan manevrası ile kum tepesinin üstünden inmeyi becermiştik.



Küçük tekneler de kurtulmanıza yardımcı olabilir. Mandar halatını direk tepesinden küçük bir tekneye bağlayın ve yan olarak çekmesini söyleyin, su kesiminiz azaldıkça tornistanla kurtulma şansınız artar. Yandaki gibi sizi çeken tekne direk tepesinden teknenizi yatırırken tornistanla veya size yardımcı olan başka bir teknenin de çekmesi ile kurtulabilirsiniz.

Çevrede motrolu tekne yoksa önce demirinizi botunuza indirin ve zincirin tamamını demiri üstüne indirin. Bot ile tekne bordasından direk hizasında

uzaklaşacak şekilde yol yapın. Mümkün olduğu kadar uzağa demiri atın. Tekneye dönün ve zinciri mandarınıza bağlayın. Böylece direk tepesinden demirlemiş oldunuz. Kaloma için 5 kat veya daha fazlası gerekir. Kaloma boyu ise zincirin tekneden çıktığı noktanın sudan yüksekliği ile su derinliğinin toplamının 5 kat veya daha fazla olmalıdır. Direk tepesinden demirlediğinize göre en az 60 m veya daha fazla kaloma verecek gibi uzağa demir atmalısınız. Demirlerken demiri atar ve teknenin kenid halinde uzaklaşmasını beklersiniz. Oturma koşulunda tekne sabittir, doğru kalmoa için demiri mümkün olduğu kadar uzağa atmalısınız. Motorunuz tornistanda çalışırken mandarı vinç ile basmaya başlayın. Gerekirse küpeştelere suya giren kadar basabilirsiniz. Bu kadar yatırmaya gerek kalmadan genellikle tekne kurtulur. Motoru kullanarak tekneyi durdurun, yolunuzda bir şey olmadığını varsayarsak mandarı zincirden sökün ve demirinizi alın. Tekne ile demire

gidemeyecekseniz iki kişi gerekecek. Bir kişi tekneyi motorla açık suda tutarken diğeri botla zinciri elleyerek demire ulaşacak, el ile demiri alacak. Demir alınamayacak kadar buykse botun başına geçip, el ile zinciri mümkün olduğu kadar ekerfek demiri akpikoya almak mümkündür. Tam kaldıramasanız bile mümkün olduğu kadar gererek tekne başına bağlayın ve kıa geçin, botun kaldırma gücü demiri dipten skecektir. Bot ile tekneye dönmek yerine teknenin ırğat ile sizi çekmesini sağlayın. Tekne motor ile kontrol edilerek yerinden ayrılmamalı zincir, bot ve demir tekneye çekilmelidir.

Hiçbir Şekilde sonra kurtarıım veya batsın buradan alırız diye düşünmeyin. Sonra kurtarıım düşüncesi büyük olasıkla teknenin salma üzerinde yayalanması ve sonra yaylanamayarak karınann patlaması ve batmasına neden olacaktır. Bu kadar sığ bir suya kurtarma için büyük tekne giremeyecektir ve derin suya çekilmesi gerekecektir. Bu işlem ise salmalı bir teknede hiç kolay değildir. Tekneyi kurtarmaya çalışıp biraz daha derin suda batması kurtarma işlemlerini kolaylaştırır. İnsan canı kurtarmak için teknenizle sahile yönelmek doğru bir yöntemdir, ancak insan hayartı tehlikede değilse ulaşılabilecek derinlikte sularda tekneyi batırmak kurtarma işlemlerini kolaylaştırır.

## Kurtulduktan Sonra

Tekneyi sığıktan indirdikten sonra su alıp almadığını kontrol edin. Kayaya vurup karınayı çatlattıysanız, salma oturmaktan kurtulduğunda çatlak büyük olasılıkla birbirini karşılayacak şekilde kapanacak ve tekne içine dolan su azalacaktır. Pompanız yetiştiriyorsa veya siz bir çekeğe ulaşana kadar teknenin su üstünde kalacağına inanıyorsanız hiç durmayın doğru çekeğe yönelin ve telefonla veya telsizle durumu haber verin. Tekneniz aşırı su alıyorsa ve pompanız yetiştirmiyorsa, iskele ve sancaktan bordalamış sizinkine yakın boyutta iki tekne olmazsa tek taraftan bordalamış bir tekne sizi çok daha uzun süre yüzer veya yarı batmış halde tutabilir. İki veya üç teknelik bir sal ile çekeğe ulaşmanız çok daha olasıdır.

Su alan yerleri tişört, yastık, minder gibi bir şeyle tıkamak su girişini azaltabilir. Çatlak hemen salmanın arkasından olacağından dışarıdan işlem yapmak, örneğin bir yelkeni dıştan sarmaya çalışmak pek fayda sağlamayacaktır.

Tekneyi karaya aldıktan sonra mutlaka profesyonel yardım almalısınız. Hasarın büyüklüğü, şekli, nasıl onarılacağı bu şekilde belli olur. İdeal olan salmanın sökülüp onarımların yapıldıktan sonra tekrar takılması olsa da oldukça zor ve maliyetli olan bu işlemde hasar uygunsa salma sökülmeden onararak kurtulunabilir. Ancak yetersiz yapılmış bir onarım ileride yeni sorunlara yol açabileceği gibi, gereksiz bir salma sökümü de aşırı pahalıya mal olabilir.

Tekneniz su yapmıyorsa yine de kontrol etmekte yarar vardır. Suda yapılabilecek kontrollerle nasıl bir onarım gerekebileceği veya karaya alınmasına gerek olup olmadığına karar verilebilir. Çarpma veya oturma ile oluşabilecek kılcal çatlaklar kozmetik olabilirse de büyük olasılıkla gövdede zayıflama olduğunun göstergesidir.

*Kalamış – Fenerbahçe Marina'da söylenen şu söz aklımdan çıkmaz:*

***Degavsing'e çıkmadan denizci olunmaz.***

*Degavsing aslında “degaussing” yani mıknatıslanmanın alınması anlamındadır. Fenerbahçe burnunda bulunan kayalığın biraz açığında eskiden çok sayıda şamandıra vardı. Fenerbahçe burnundaki şimdiki Astsubay Orduevi de merkezdi. Askeri gemiler gelir bu şamandıralara bağlanır ve elektrik vasıtası ile manyetik etkileri azaltılırdı. Yıllar içinde bu şamandıraların çoğu koptu. Sığlık çakarı ve civarındaki sığ kayalıklar da degavsing diye anılmaya başlandı.*

Denize sürekli çıkan bir tekne reisi şu veya bu şekilde dipteki sığıklarla karşılaşır. Bu bazen salmayı hafifçe dibe sürtmek gibi belki de hiç hissedemeyecek kadar hafif olur, bazen de gürültülü bir şekilde bir kayalığın üstünde son bulur. Oturduğunuzda ilk yapılacak işlem kesinlikle sakinleşmektir.