

Yelkenli Yat İle Yaşam

Ahmet Çelenođlu

Yelken dediğimizde aklımıza rüzgar gücü ile suda seyreden bir vasıta geliyor. Özellikle ilk başlayanlar da Türkiye'de bu konuda hakim olan düşünce yarış yelkenciliğini algılıyorlar. Herşeyin sporu olduğu gibi yelkenin de sporu vardır ama yelken aslında bi yaşam tarzıdır.

Binlerce yıldır özellikle Akdeniz'de insan ve mal taşımacılığının ana yöntemi yelkenli tekneler olmuştur. Anadolu'nun kıyılarını iyi incelerseniz özellikle Roma imparatorluğu döneminden kalma pek çok liman şehri ile karşılaşsınız ve bunların bir kısmının kara yolu da yoktur veya kısıtlıdır. Baharat ticareti dediğimizde aklımıza genellikle Çin'den yüklenip İtalya'ya ulaşan mallar gelir, aslında bu sistem özellikle ulaşımın iyi olmadığı dönemlerde şehirden şehire, limandan limana yapılmıştır, yani bir deve sırtında veya gemide Çinden kalkıp İtalya'ya giden mal sayısı çok kısıtlıdır.

Akdeniz'de de durum farklı değildir. Knidos limanı karadan neredeyse bağlantısı bulunmayan, Akdeniz ile Ege'nin köşesinde bir limandır ve yapılan kazılar önemli bir yerleşimin varlığını göstermektedir. Büyük olasılıkla Doğu Akdeniz limanlarından yüklenen cam ve metal eşyalar bu limana kadar aşamalı olarak geliyordu ve burada el değiştiriyordu. Ege'den gelen şarap ve zeytinyağı da Akdeniz'de başka yerlere taşınıyordu.

Yelkencilik uzun süre önemli bir götürücü güç olarak kullanılmıştır, zamanımızda sporunun yapıyor olmasının yelkenin sadece spor olduğu anlamına gelmez.

Bu kitapta yelkenli yatta yaşamı değişik yönleri ile anlatmaya çalışacağım. Her ne kadar denizciliğin çıkışının asıl Akdeniz'de olduğuna inansam da uluslararası iletişim dilinin İngilizce olması ve özellikle İngilizlerin denizcilikte iyi olmaları denizcilik konusundaki yayınların İngilizce olmasına yol açmış gibi görünüyor. Okyanus denizciliği ile Akdeniz'de denizcilik birbirinden çok farklıdır. İngilizce bir kitapta Akdeniz'de hemen hiç karşılaşmadığımız med cezir, aşırı büyük dalgalar, fırtınalar önemli yer tutar. Türkiye'de ise henüz emekleme döneminde olan yelkenli yatçılık için yazılmış kitaplar hemen hiç yoktur. İstanbul'da çok yakın zamana kadar 9 metreyi bile bulmayan kayıkların kullanıldığını unutmayalım. Tercümeleler ise Akdeniz denizciliğine tam hitabetmez.

Bu kitap hiç bilmeyenleri hedefleyerek kaleme alınmıştır ancak bir çok denizcinin ileri konular olarak kabul ettiği konulara da yer verilmiştir. Aslında ileri konu diye bir şey yoktur, her denizci mümkün olan en çok bilgiye sahip olmalı ve bu bilgiyi gerektiğinde kullanmalıdır. Öğrenmenin ise sonu yoktur.

Yelkenli Yat

Öncelikle biraz denizcilikten bahsedelim. Denizciliğin tarihinde Akdeniz önemli bir yer tutar. Ticaretin bu kadar yaygın olarak yapıldığı bir denizde her ülkenin kendine has bir denizci dili olsa da, değişik ülkelerden değişik insanların aynı teknede bir arada çalışması nisbeten ortak bir dil gelişmesine neden olmuştur. Türkçe denizcilik dili de bu ortak dilden bazı terimleri almıştır. Yabancı dillerde de Akdeniz kaynaklı kelimeler vardır. Öneğin “mizzen” kelimesi Türkçede mizana'dır ve kökeni Arapça Mizan kelimesidir. Denge, terazi anlamında bir kelimedir, özellikle muhasebede sıkça kullanılır.

Yelkenli bir tekne genellikle birden çok kişi ile kullanılır. Birden çok kişi olunca da iletişim önemli hale gelir. Yapılacak her işlem belirli bir sıra ile yapılır. Komutları doğru iletmek ve yapıldığının onayını almak ancak düzgün bir iletişim ile mümkün olur. Bu bölümü bir sözlük haline getirmeden bir yelkenli teknenin bölümlerine, tekne ve rüzgar yönlerine bakmakla yetineceğiz.

Yelkenli tekneler, direk sayıları, basılan yelken çeşitleri, armanın yapısı, tekne gövdesinin şekli gibi bir çok özellikleri ile adlandırılırlar. Geçmişe dönük ahşap ve çok direkli tekneleri ve bunlarla ilgili adlandırmalar yerine zamanımızda çok kullanılan ve klasik kabul edilen cam takviyeli plastikten (CTP) (fiberglass) yapılmış tek direkli tekneleri esas alacağız. İngilizce “sloop” Türkçe'de ise nadiren kullandığımız şalopa kelimesi bu tekneleri adlandırmakta kullanılır ama genellikle yelkenli, tekne veya yat kelimelerini kullanıyoruz.

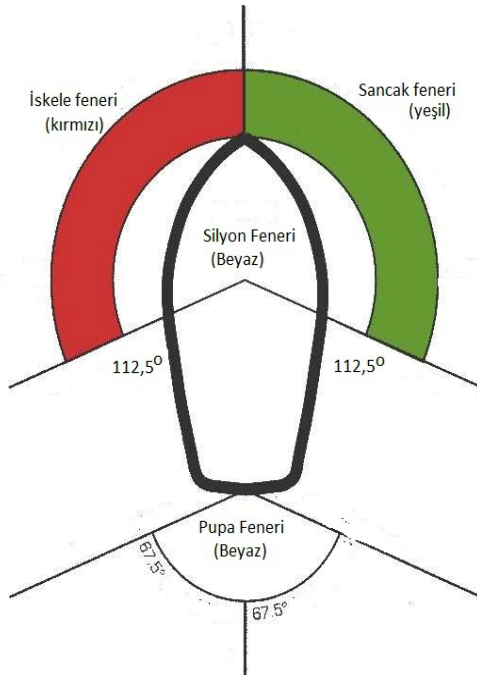
Teknede yönler sağ, sol, ön, arka yerine baş, kıç, iskele sancak diye adlandırılır.

Baş: Teknenin ön tarafını adlandırır. Baş üstünde teknenin gidiş yönünde görülen bir gemiyi işaret etmekte kullanılabilir.

İskele: Teknenin sol tarafıdır. İskelede dön, iskelede gemi, iskele borda şeklinde kullanılabilir.

Sancak: Teknenin sağ tarafıdır.

Kıç: Teknenin arkasıdır.



Ara yönler için İskele baş omuzluk, sancak kıç omuzluk gibi terimler kullanılır. Bu yönler iki ana yön arasında kalan bölgeyi kasteder.

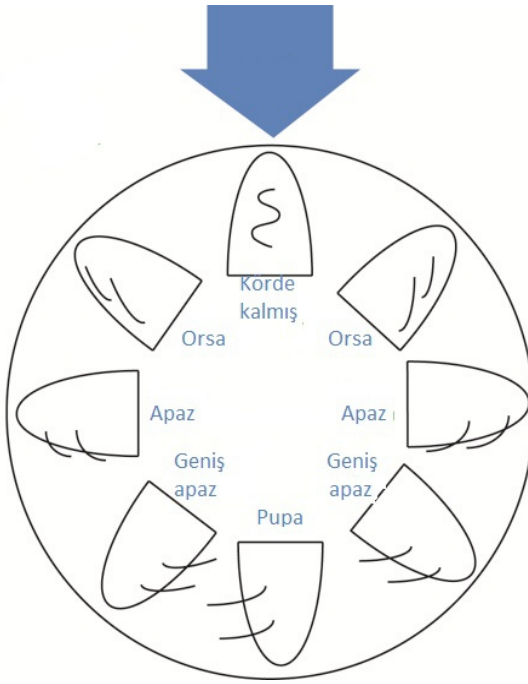
Gece seyrinde tekneler, gittikleri (seyretikleri) yönü belirtmek veya buldukları mevkiyi göstermek için ışık kullanılır. Seyir halinde bir teknede iskelede kırmızı, sancakta yeşil, kıçta beyaz seyir ışıkları vardır. Bu ışıklar seyir feneri olarak adlandırılır. Aydınlatma açıları resimde gösterilmiştir. Yelkenli teknelerde bu ışıklar güverte seviyesinin üstüne monte edilir. Motor ile seyreden tekneler bu ışıklara ek olarak kırmızı yeşil seyir fenerlerinin toplam aydınlatma açısı kadar görünen başa dönük beyaz bir fener daha taşırlar. Bu fener silyon feneri olarak adlandırılır. Bir yelkenli tekne sadece yelken gücü ile seyrediyorsa silyon fenerini yakmaz, böylece yelkenli olduğu belli olur. Yelken motor seyreden bir tekne ise motorlu tekne sayılır ve silyon fenerini yakar.

Bir diğerk ışık da 360 dereceden görülebilecek demir fenerdir. Demirli olan tekneler gece boyunca bu feneri yakarlar. Fenerler güneşin batışı ile yakılır doğuşu ile söndürülür, hava kararmasını beklememek gerekir. Bu fenerler diğerk teknelerin gece sizi görebilmesi içindir. Değişik boyda tekneler için değişik boyda ve belirli mesafelerden görülebilecek fenerler kullanılır. Tekne büyüdükçe fenerlerin görülme mesafesi artar yani daha büyük ve güçlü ışıklar kullanılır.

Gündüz kullanılan belli başlı işaretler küre ile konidir. Demirli bir tekne baş üstüne küre basar. Motor yelken seyreden bir tekne başa ters asılmış bir koni basar. Motor yelken seyreden bir tekne motorlu tekne sayılır.

İskele ve sancak terimleri gemi bayrağının teknenin sağ tarafında taşınmasından ve zarar vermemek için genellikle sol taraftan yanaşmasından ortaya çıkmıştır.

Her tekne bağlı olduğu ülkenin bayrağını tekne orta hattında güverte üstüne monte edilmiş gönderde taşır. Orta bölüm bir şekilde başka işlere tahsis edilmişse bayrak gönderde sancak tarafına basılır. Kıç ıstralyaya veya direk tepesine bayrak basılmaz. Keç veya yol arma teknelerde (iki direkli kıçtaki direği kısa) bumba, bayrak basılmasına müsaade etmiyorsa mizana dieğinin tepesine bayrak basılır. Özellikle seyir sırasında bu tür bir uygulama yapılırsa da, demirde veya bağlı iken bayrağın kıçtaki göndere basılması doğru olur.



Yelkenli bir teknenin asıl götürücü gücü rüzgardan gelir. Her ne kadar kare yelken geçmişte asıl yelken türü kabul edilmişse de Avrupa'nın daha doğrusu İngiltere, Fransa ve İspanya kare yelken kullanmışlardır. Bunun gerekçesi okyanus geçerken en kısa yol yerine ticaret rüzgaları denilen rüzgaları pupadan alarak seyretmeleri olabilir. Arap yarımadasında, Karadeniz'de ve Mısır'da ve Pasifik'te üçgen yelkenlerin kullanıldığını biliyoruz. Kullandığımız üçgen yelkenler rüzgarın tekne ile baştan 45 derece ile geldiği koşullara kadar rüzgara karşı gidebilir. Bu açı kesin bir açı değildir. Yarış tekneleri biraz daha dik olarak rüzgara girebilirken, Ege'nin guletleri neredeyse 70 dereceye girebilir.

En dar açıda rüzgara karşı seyir orsa olarak adlandırılır. Rüzgarın teknenin tam bordasından geldiği seyir ise apazdır. Rüzgar tam kıçtan geliyorsa pupa seyi adını alır. Pupa ile apaz arasındaki seyre geniş apaz, apaz ile orsa arasındaki seyre ise dar apaz adı verilir ama dar apaz genelde apaz veya orsa olarak da adlandırılır.

Orsa seyirinde tekne rüzgarda döndürülerek rüzgarın sancak veya iskeleden gelmesi sağlanır, böylece dolaylı yoldan rüzgara karşı seyredilmiş olur. Rüzgarın sancak tarafından alınmasına sancak kontra iskeleden alınmasına ise iskele kontra adı verilir. Orsa seyirinde rüzgarı bir kontradan diğerkine geçirmek için dümen rüzgarı diğerk taraftan alacak şekilde kırılır ve tramola atılır. Tekne diğerk kontradan rüzgarı alamazsa körde kalmıştır. Tek direkli yelkenli yatlar önemli hatalar yapılmadıkça körde kalmazlar ve kolaylıkla tramola atarlar.

Geniş apaz seyirinde ise rüzgarı bir kontradan diğerkine almaya kavança adı verilir. Tramolaya göre daha risklidir. Ana yelken bumbası rüzgarın diğerk kontraya geçmesi ile çok hızlı ve güçlü bir şekilde diğerk tarafa geçer, bu sırada yolu üstünde durursanız çarpar, yaralanmalara ve denize düşmelere neden olur. Modern yelkenli yatlarda havuzlukta iken bumbanın çarpmayacağı kadar aşağıda

olursunuz, bu açıdan bumba ciddi bir risk oluşturmaz. Bumbanın bi taraftan diğerine hızlı bir şekilde geçmesi bumba üzerinde de olumsuz etki yapar, yelkeni yırtabilirsiniz veya bumbayı kırabilirsiniz, çok sık atılan kavançalarda bumbanın direğe bağlantısı da zarar görebilir.

Tekne kullanmaya niyetlendiyseniz amatör denizci belgesi almanız gerekir. ADB sınavlarının asıl konusu ise teknelerin seyirde birbirlerine karşı durumları, kimin kime yol vermesi gerektiği gibi konulardır. Bu konuları hakkında öğrenmeden denize çıkmamanız önerilir.

Denize Çıkış

Teknelerin açık denizde hasar görmeleri çok düşük olasılıktır. Çok güçlü fırtınalarda bile tekneler su üstünde kalmayı becerirler. Teknelerin asıl hasar gördüğü yerler çatışmalar nedeni ile limanlar ve marinalardır. Suyun üzerinde bir vasıtayı kontrol etmek karada kaymadan duran bir aracı kontrol etmek kadar kolay değildir. Bizim sularımızda akıntı özellikle limalarda yoktur ama rüzgar da tekneyi etkiler. Liman girip bağlanmak manevraların en zorlarından biridir, ikincisi ise limandan ayrılmaktır.

Tekne ile kara vasıtası arasındaki en önemli fark kara vasıtalarının yana kaymasının zor olmasıdır. Suda ise bir tekne akıntı ve rüzga nedeni ile kolaylıkla yana doğru kayabilir. Yapısal bir diğer özellik de kara vasıtalarının dönme hareketinin önden kumandalı olmasıdır. Deniz vasıtalarında ise dümen kıçtır. Aracınızı park ederken kontrolü daha zor olan arkasını yanaştırır daha kolay olan ön tarafı ise daha sonra halledersiniz. Dümen arkada olduğu için tekne başının kontrolü daha zordur. Kıçta dümen olduğu için kıç daha kolay kontrol edilir.

Limandan ayrılma

Ülkemizde bağlanma genellikle baştan tonoz alma kıçtan ise iskeleye koltuk alma şeklindedir. Bazı marinalarda iskelelere finger "parmak" denilen çıkıntılar bağlıdır ve tekneler yandan bu finger'a yanaşırlar (bordalarlar). İskelelerin uygun olduğu yerlerde ise bordalıyarak bağlanılabilir.

Akdeniz usulü diye adlandırılan baştan tonoz veya demirin olduğu kıçtan ise iskeleye koltuk alındığı durumla başlayalım. Tekneye binmeden önce kıydan elektik alınyorsa fiş çekilir. Tekneye herkes bindikten sonra, tekne yola hazır hale getirilir (neta edilir). Tekneyi kullanırken ihtiyaç duyacağınız alanlar boşaltılır, devrilecek veya düşecek malzemeler sağlama alınır, motor yağı ve suyuna bakılır, güvertede düşebilecek malzeme bırakılmaz, yelken donanımının hazır olduğu kontrol edilir ve motor çalıştırılır.

Ayrılırken dikkate edilmesi gereken en önemli nokta rüzgarın yönüdür. Rüzgar yönüne göre rüzgarın estiği tarafın karşısındaki bağlantılar (rüzgar altı) öncelikle sökülür. Rüzgar kıça yakın esiyorsa önce tonoz, başa yakın esiyorsa koltuk halatı alınır. Motor ileri durumuna getirilir ve son halat da alındıktan sonra çıkılır. Rüzgar tam baştan veya tam kıçtan gelmediği sürece siz rüzgar altında bağlı olan komşu tekneye doğru yaslayacaktır. Otomobilden alışkanlığınızla komşu teknedeki uzaklaşmak için rüzgar üstüne doğru dümen kırmayın. Dümeni düz tutun ve yavaşça ilerleyin, usturmaçalar bu iş içindir, gerekirse komşunun usturmaçaları ile dolaşmalarını engelleyerek doğru çıkın, vitesi boşa alırsanız yanınızdaki tekneye iyice yapışsınız. Teknedeki personel araya usturmaça koyarak veya el ile yandaki teknenin çarmıhlarını iterek size biraz yardımcı olabilir. Yandaki tekneyi ayağınız ile itmeye çalışmayın, ayağınız arada sıkışabilir. Vardevelalar teknedeki denize adam düşmesini engellemek içindir, içerden dışarı doğru yük taşımak için tasarlandıklarından tekneyi vardevalalardan iterek vardavela ayaklarının sökülmesine veya kırılmasına neden olabilirsiniz. Yandaki teknenin başını sizin direk hizanızı geçtiğinde dümeni yapıştırdığınız tekne tarafına doğru kırın, dümen kıçta olduğundan tekne başı yerini aşırı değiştirmez ama tekne kıçı yapıştırdığınız teknedeki uzaklaşır. Bu manevrayı sadece direğiniz yanınızdaki tekneyi geçtikten sonra yapmalısınız. Döndüğünüz taraf pontondan çıkış tarafı değilse kurtulduktan sonra tornistan ile çıkın ve ponton arasından çıktıktan sonra manevra yapın. Bu manevra standart bir tekne içindir. Baş pervanesi olan tekneler, tekne başını iskele veya sancağa doğru kolaylıkla sürüklerler ve dümenin de yardımı ile neredeyse hiç bir yere dokunmadan kolaylıkla manevra yapabilirler.

Tüm manevralar sırasında hızınızı arttırmayın, motora yüklensiniz bile kısa süreli olsun ve tekne hız kazanmadan motoru yavaşlatın.

Aborda İskeleden Ayrılma

Bir iskeleye yandan bağlandıysanız (aborda olduysanız) rüzgarın durumuna göre hareket etmelisiniz. Rüzgar iskele tarafından geliyorsa, aynı anda baş ve kış halatları çözüp dümeni düz tutarak rüzgarın yönüne göre tekne başa veya kışa doğru kayıyorsa ileri veya tornistan (geri) yaparak rüzgarın sizi iskeleden uzaklaştırmasını beklemek yeterlidir. Daha hızlı hareket etmek için iskeleyi baştan veya kıştan itebilirsiniz. Personel kısıtlı ise tekne bordasının ortasından bir kişinin itmesi de yeterli olur. Biraz ayrıldıktan sonra tornistan manevrası ile dümeninizi tekne kış iskeleden uzaklaşacak şekilde kırım ve iskeleden uzaklaşın.

Rüzgar sizi iskeleye bastırıyorsa tekne başını ve kışını iterek yine tornistanla ayrılmayı deneyebilirsiniz ama rüzgar güçlü ise bu manevra işe yaramayabilir. Bağlantı halatlarınızı çözmeden önce tekne başına kadar usturmaça (tekne yanlarına asılan içi hava dolu yumuşak plastik top veya tüpler) donatın. Baştan dublin bir açmaz alın. Açmaz tekne başından teknenin ortası hizasına gelen bir iskele babasına bağlanan bir halattır. Dublin ise bir ucu tekneye bağlı bir halatın karadaki bir halka (anele) içinden veya baba etrafından geçirildikten sonra tekrar tekneye bağlanmasıdır. Açmaz hariç diğer halatları çözün, dümeni iskeleye kırarak ileri yol verin. Tekne kış denize doğru açılırken, baş usturmaçalar ile korunmuş bir şekilde iskeleye yapışacaktır. Kış yeteri kadar iskeleden uzaklaştığında tornistan verin, tekne yürümeye başlarken veya başlamadan hemen önce açmaz halatın ucunu çözün ve halatınızı tekneye alın. Tornistanda olduğunuz için halatın bir ucu suya düşse bile pervaneye gitmeyecektir. Bu manevrayı aşırı yaparsanız tekne burnu iskeleye çok dik gelecek ve usturmaçalar tekneyi koruyamaz hale gelecektir. Kış yeteri kadar açıldıktan sonra fazla beklemeden tornistan verip baş açmazı almanız gerekir.

Bağlı olduğumuz iskeleden ayrıldıktan sonra aşırı hızlanmadan limandan çıkabiliriz. Marina içlerinde hız sınırı 3 knottur (knot deniz mili/saattir. Eskiden denizciler belli aralıklarla düğümlemiş halatı tekne kışından salarak hızı ölçerlermiş, knot düğüm demektir). Liman çıkışında ilk iş usturmaçaları toplamak ve tekne içine almaktır, kısa süreli seyirlerde bağlı olduğu vardavelaların içine alıp vardavela ayaklarına yaslayabilirsiniz ama başa her geçtiğinizde ayağınızda dolaşacaktır. En doğrusu sökü� dolap içine almaktır. Yeriniz yoksa puşpite (teknenin arkasında vardavela tellerinin bağlandığı metal korkuluk) asabilirsiniz. Aynı işlem pulpite de uygulanabilir ama bazı teknelerde genovayı engelleyebilir.

Hava güzelse yelken açacaksınız. Tekne başını rüzgara tam çevirip, teknede kişi sayısı kısıtlı ise tekneye çok az yol yaptıracak şekilde motoru çalıştırıp, otopilotu rüzgar üstüne gidecek gibi ayarlayıp yelken basabilirsiniz. Kural en kıştaki yelkeni önce açmaktır. Bunun gerekçesi eskiden motorsuz olan teknelerde tekne başını rüzgara doğru tutabilmektir. Kural gereği önce ana yelkeni basacaksınız. Ana yelken adı en büyük yelken olduğu için değil ana direğe basıldığı için verilmiştir. Ana yelken mandarını (yelkenin üst köşesine bağlı ve direk tepesine çıkıp dönen halat) bir kaç tur vince doladıktan sonra el ile çekerek ana yelkeni açın. Lazyjack ve lazybag içinden basıyorsanız lazyjack incelerini direk dibine toplamalısınız. Mesafeden tasarruf etmek için lazyjackleri doğrudan direğe sabitleyip bırakmak yanlış uygulamadır ama çok sık karşılaşılan bir durumdur. Eğer toplayamıyorsanız, tekneyi dümende birinin sürekli kontrol etmesi gerekir çünkü balenler (ana yelken üzerinde yatay olarak takılmış çıtalar) mutlaka lazyjack'e takılacaktır. Lazyjack yelken indirirken kolaylık sağlar, basarken ise tam tersine zorluk çıkarır. Yelkeni el ile çekemeyecek noktaya geldiğinizde vinç ile çekebilirsiniz. Vince halat saat istikametinde iki veya üç tur dolanmalıdır. Yelken basarken orsa yakası (yelkenin direğe geçtiği kenar) enine veya boyuna kırışmamalıdır. Enine kırışıklık varsa gerginlik azdır, boyuna kırışıklık varsa gerginlik çoktur. Ana yelken basarken ana yelken iskotasını (Bumbanın ucuna bağlı makara sistemi ile kamara üstüne veya havuzluğa inen halat) boşlarsanız daha kolay basarsınız.

Ana yelkenlerde direk içi sarma sistemleri de oldukça yaygınlaştı. Her ne kadar genova sarma sistemlerine göre oldukça fazla sorun yaratıyorlarsa da bu sistemleri tercih edenler oldukça fazladır. Ana yelkenin sarılması için direkte bir sonsuz halatın üstünden geçtiği vinç sistemi var, bir de sonsuz dış yuvalı bir mile sarılan halat var. Vinç sistemi varsa vinç üzerinden sistemi boşlamak gerekebilir. Üstünde minik bir kol sağa veya sola çekilerek bu işlem gerçekleşiyor. Güverte üstünden gelen sonsuz halatın kilitleri de halatları tutmayacak şekilde boşlamak gerekir. Daha sonra el ile ana yelkenin iskoya köşesinde makara yardımı ile bumbanın iskota köşesine gelen halatı çekmek gerekiyor. Bumba üzerinde değişik renkli banda kadar yelkeni çekeceksiniz. Bu noktaya geldiğinizde önce çektiğiniz halatı sabitleyin, aslında kilitler sadece halatın geri gitmesini engeller, siz çekerken zorluk çıkarmaz, bu nedenle yelkeni açarken kilidi boşlamaya gerek yoktur. Sadece sarma sisteminin halatlarını boşlamak yeter. Yelkeni açarken eğer sistem sonsuz halatlı ise sonsuz halatın boşlayan ucunu çekerek düzgün bir şekilde gitmesini sağlamak gerekebilir. Yine iskotayı biraz boşlamak yelken basarken kolaylık sağlar ama prensip olarak ana yelkeni basarken ve indirirken rüzgar üstüne dönmek kolaylık sağlar.

Ana yelkeni açtıktan sonra iskotasını el ile alabildiğimiz kadar alalım, motoru kapatalım, dümeni otopilottan çıkarıp el ile kontrol edelim. Rüzgar sizi iskele veya sancak kontraya sokacaktır. Orsa seyri ile ilerlerken, genova sarma sisteminin sarma halatını açıp kendiliğinden boşalacak şekilde güverteye veya havuzluğa koyalım. Genova iskotasının rüzgar altında olanını iskota vincine iki tur sarıp el ile çekmeye başlayalım, el ile çekemediğimiz zaman vinç kullanabilirsiniz. Rüzgarüstü iskotayı boş bırakabilirsiniz veya vinç üzerine sarılı ise aşırı büyük bir genovanız yoksa olduğu gibi bırakabilirsiniz.

Tekneniz bu koşullarda zahiri rüzgara 30 derece ile orsa seyri yapmaktadır. Rüzgar yönü ve gideceğiniz yöne göre dümen ile dönebilirsiniz. Yelken trimi (rüzgara göre ayarı) bir yarışçı için kazanıp kaybetmek açısından önemlidir, bir gezi teknesinde ise genellikle ortalama bir trim yapılır ve rüzgar veya rota değişmedikçe trime fazla dikkat edilmez. Yelkenlerimiz bir uçak kanadı gibi çalışır. Geniş apaz ve pupa hariç yelkenin rüzgar ile yaklaşık 20 derece açı yapması uygun bir trimdir. Bunu sağlayabilmek için önce genova iskotasını boşlayın, sonra güngörmez yakası (yelkenin kığa bakan kenarı) pırpırlamayı bırakana kadar gerin. Genova triminiz bittikten sonra ana yelkeni de aynı şekilde ayarlayın. Orsa seyirinde yelkenler genellikle gergin ve orta hatta yakın, pupada ise tamamen boşlanmış ve ana yelken çarmıhlara yapışacak kadar bırakılmış olur. Geniş apaz ve pupada yelkenler uçak kanadı gibi değil paraşüt gibi çalışır. Paraşütün iyi hava tutabilmesi için rüzgarın yelken yüzeyine dik açı ile gelmesi en uygundur.

Seyrettiğiniz açığa göre yelken triminizi yaparsanız elde edebileceğiniz en yüksek hızı yakalarsınız. Hızınızı rüzgara göre düşük hissediyorsanız, iskotaları biraz boşlayın. Yelkeni güngörmez yakası pırpırlamadan ne kadar salabilirsiniz o kadar iyi çalışır.

Yukarıda kabaca ana hatları verilen triminizi daha iyi ve ince yapabilmek için ana yelkenin balenlerinin güngörmez ucuna ve genovanın orsa yakasının yaklaşık 30 cm arkasına yelken tüyleri dikmek gerekir. Bunu kendiniz yapabileceğiniz gibi bir yelkenciye de yaptırabilirsiniz.

Rüzgar hızı su seviyesinden 10 metre yüksekte ölçülür ve su seviyesine indikçe bu hız azalır. Rüzgarın yelkene yaptığı baskı nedeni ile de yelken torlanır (torba gibi olur). Yelkenin bu şekilde bozulması alt yakasının veya üst yakasının düzgün çalışmaması ile sonuçlanır. Rüzgara uygun yelken şeklini yakalayabilmek için bu tüyler en büyük yardımcımızdır. Genovanın rüzgarüstü ve rüzgaraltı tüyleri denize paralel uçuşmalı, rüzgarüstü tüyler zaman zaman aşağı veya yukarı uçuşabilir. Amaç tüm tüyleri bu şekilde tutabilmektir. Öncelikle ortadaki tüyleri düzgün uçuşacak şekilde iskotanızı ayarlayın ve sabitleyin. Orta tüylerle beraber üstteki ve alttaki tüyler de düzgün çalışmalıdır. Eğer üstteki rüzgaaltı tüy düzgün çalışmıyorsa genova arabasını öne çekmelisiniz ki iskota yelkeni aşağı çekip düzgün çalışmasını sağlayabilisin. Altteki rüzgar altı tüy düzgün

uçuşmuyorsa arabayı biraz geri almalısınız ki yelkenin alt yakası gerilebilsin. Ana yelken tüyleri ise yelkene paralel uçuşmalıdır. Rüzgar altına düşüyorsa iskotayı boşlamak gerekir, rüzga üstüne doğru çıkıyorsa biraz iskotayı almak gerekir. Orta tüyü düzgün duruma getirdikten sonra üstteki tüy rüzgar altına düşüyorsa, iskota arabasını biraz rüzgar üstüne çekerek bunu sağlayabilirsiniz. Birçok yelkenci bumbayı biraz daha aşağı çekebilmek için pupa palangasını kullanmaya başladı. Pupa palangası direğin altından bumbanın ortalarına veya öne yakın kısmına ulaşan palanga sistemidir ve bumbayı aşağı basmak için kullanılır. Pupa seyriinde iskota o kada uzar ki arabayı ne kadar rüzgar altına çekerseniz çekin bumbayı aşağı basamaz. Pupa palangası ise bumbanın çok açık olduğu durumlarda bumbayı aşağı basabilir. Çekme açısı sabit olduğundan pupa dışında da her açıda bumbayı aşağı çekebilir.

Yelken yapmak için en ideal hava 4-5 bofordur. İstanbul'da, özellikle Kadıköy yakasında yelken yapanlar, rüzgar kıyıdan denize doğru estiği için hemen hiç dalgasız havada daha yüksek rüzgar hızlarında yelken yapabilirler. Açık deniz koşullarında hava 5 bofor olduğunda rüzgara karşı yani orsa seyri yapmanızı önermem. Pupada ise rüzgar 5 boforun üstüne çıktığında denize çıkmamak doğru olur.

Rüzgar hızı ile ilgili önerileri yaptıktan sonra hatırlamamız gereken bir konu sabit salmalı yelkenli bi teknenin rüzgar gücü ile devrilemeyeceğidir. Rüzgar ne kadar güçlü olursa olsun, yelkenleri ne kadar kötü trim ederseniz edin tekne aşırı yatsa bile devrilmez. Tekneyi devirebilmek için tam bordadan çarpacak tekne genişliği kadar yüksekliği olan kırılan bir dalgaya ihtiyaç vardır. Sert havalarda dalga üstünde oluşan beyaz köpüklenmeler kırılma değildir, Kırılan dalga bir sahile çarparken oluşan beyaz köpüklerin her yerini kapladığı dalgadır. Yelkenli tekneler bu açıdan çok emniyetli olsa da insanoğlu aşırı deniz koşullarında çok rahatsız olur. Bu nedenle önerilen rüzgar hızları bir tehlikeden çok rahatsızlığı önlemenin sınırlarıdır. Rüzgar arttıkça dalga artar ve tekne çamaşır makinası gibi sallanmaya başlar, zaten rahatsız edici bu koşullarda camadan vurmak için direk dibine gitmeniz en azından daha çok çalışmanız gerekir, otururken bile rahat edemediğiniz bir ortamda çalışma gereği insanı fazlası ile rahatsız eder.

Camadan vurmak

Meteorolojinin haberleşmeye ve gökyüzünü uzaydan izlemeye paralel gelişimi hava tahminlerini daha detaylı ve güvenilir hale getirmiştir. Çok sayıda limanının bulunduğu ve genellikle kıyıdan fazla uzakta geçmeyen seyirlerimiz için meteoroloji raporu almadan ve kendi hava tahmininizi yapmadan denize çıkmamak esas olmalıdır. Aşırı esen rüzgara çıkmazsak camadan vurma ihtiyacımız da olmaz.

Camadan rüzgar gücünün arttığı durumlarda yelken alanını küçültmektir. Sarma genova sistemlerinde yelkenin bir kısmını sararak alanı küçültülse de formu aşırı bozulduğu için toplam alanın %10'dan fazlasının küçültülmesi yelkenin şeklini çok bozmakta ve toru artan yelken götürücü olmaktan çok yatırımcı olmaktadır. Ana yelkene camadan vurmak için ise mandar boşlanarak camadan matafyonu (yelken üzerine açılmış bir delik üzerine tutturulmuş genellikle metal göz) bumba direk bağlantısındaki kancasına takılır, mandar tekrar basılarak osa yakası gerilir. Güngörmez yakasındaki matafyon ise bumbaya bağlı bir halatın içinden geçmesi ile bumba iskota köşesine sabitlenir. Bumbaya bağlı taraf yelkenin osa yakasını aşağı çekerken iskota köşesine giden de yelkeni yanlamasına gerer, böylece sert hava için gerekli olan düz ve gergin yelken elde edilmiş olur.

Ana yelkene camadan vurma işleminin prensipleri doğrultusunda makara sistemleri ile tek halatlı ve çift halatlı havuzluğa getirilen camadan vurma sistemleri vardır. Ana yelken üzerinde 2 veya 3 camadan noktası olabilir. Üç camadan aslında iki camadana göre daha iyi gibi görünse de iki camadanlı sistemlerde camadan aralıkları daha geniş tutularak üç camadan sistemine yaklaşır. Sert

havada denize çıkmayı planlıyorsanız camadan halatlarınızı, özellikle güngörmez yakası halatlarını donatmanız gerekir. Camadan gerektiren bir havada çırpınan bir güngörmez yakasını el ile tutup, camadan halatını matafyondan geçirmek nerede ise imkansız gibidir.

En doğru yelken küçültme işlemi baştaki yelkeni (genovayı) indirip hava koşullarına daha uygun bir yelken basmak ve ana yelkene camadan vurmaktır. Modern donanımlar bu tür bir uygulamayı oldukça zorlaştırmıştır. Sarma ana yelken sistemlerinde ise camadan yelken açma işleminin tam tersi yapılarak gerçekleşir, yelkenin iskota köşesini sabitleyen halat vince alınarak kilidi açılır, sarma sisteminin sarma kısmı kilidi kapalı tutularak, eğer nihayetsiz halat ise diğer ucun kilidi açılır ve yelken istenilen ölçüye kadar sarılır. Ana yelken sarma sistemleri normal koşullarda iyi çalışsalar bile sert havada buruşma ve kırışma nedeni ile sararken sıkışırlar. Sıkışmış bir yelken zorlarsanız iyice sıkışır ve o şekilde kalır. Açmak ve indirmek veya sarmak mümkün olmaz, tek çaresi yelken iskotasını tekne üzerindeki rüzgar etkisi kontrol edilebilir hale gelene kadar boşlamaktır. Bu koşullarda bile yelkeni yırtma olasılığı vardır.

Camadan ne zaman vurulmalıdır? Sorusunun cevabı: Camadam vursam mı acaba? Sorusunu kendinize sorduğunuz andır.

Motorla Seyir

Uygun rüzgar bulduğumuzda yelken ile seyrederek. Okyanuslarda genellikle uygun rüzgar vardır, bu nedenle okyanus kıyısında tekneler sadece limandan çıkış ve giriş için motorlarını kullanırlar ve çıktıklarında yelken yaparlar. Kuzey ülkelerinde ise rüzgar olmadığı zamanlarda teknelerinin motorları varsa liman dışına çıkıp demirleyerek veya tekneyi başı boş bırakarak, kitap okumak veya onarım yapmak gibi işlerle uğraştığı bilinmektedir. Bizim denizlerimizde ise her zaman rüzgar olmaz ama teknelerin motorları uzun süreli seyir yapabilecek güçtedir. Rüzgardan bağımsız olarak kendimize ayırdığımız zamanda tekemiz ile denize çıkarız ve motor ile ulaşmak istediğimiz yere ulaşırız. Dizel motorlu teknelerde üretimde koyulan mazot depoları tekneye 24 saat yol yaptırarak kadar veya daha büyüktür. Rüzgar olmadığı zamanlarda vakit kaybetmeyi bu şekilde engelleriz.

Marinadan çıkıp bir süre yelken yapıp deneyim gibi bir düşüncemiz yoksa bir yerden başka bir yere gidecekseniz ve rüzgar yoksa motor kullanmak en doğrusudur. Genelde Yanmar ve Volvo marka motorlar kullanılsa da motor makası ne olursa olsun azami gücünün %80'i uygun seyir devridir. Dizel motorlar düşük devirde çalışmayı sevmezler, pistonlarda ve diğer yerlerde kurumlanma olur ve motor ömrü kısalır. Bunun önüne geçmek için düşük devirde motor kullanıyorsanız bağlanma yerine yaklaşırken en az yarım saat yüksek devire çıkın ki kurum birikmesi olmasın. Motor markasına göre kullanma devri değişiklik gösterir. Bu nedenle genelde bir devir önermek doğru olmasa da motor devir saatiniz motorunuzun orijinali ise devir saati saat 12 istikameti ile saat 2 istikameti arasında bir devirde kullanabilirsiniz.

Gitmeniz gereken yer rüzgara karşı ise yelken kullanarak ve tramola atarak gideceğiniz yere ulaşabilirsiniz ancak orsa seyri teknenin yatmasına neden olur ve özellikle teknedeki kişiler bundan pek hoşlanmazlar. Tekne hızınız yeteri kadar olsa bile düzeltilmiş hızınız oldukça düşük olacaktır ve oldukça zaman kaybedeceğiniz açıktır. Bu durumda en iyisi motor yelken seyretmektir. Sadece ana yelkeninizi açın ve yelken arabası tekne ortasında iken iskotayı kasabildiğiniz kadar kasın. Motorunuz ile yol yaparken yelkenin iş yapabilmesi için rüzgarı biraz açılı alacak kadar rotanızdan çıkın. Bu durumda yelken hızınıza katkı yaparken teknenin de aşırı sallanmasını engelleyecektir. Çok az düzeltilmiş hız kaybı ile ulaşacağınız yere çok daha konforlu bir şekilde ulaşırınız. Tekneyi götüreceğiniz kadar rüzgar olmasa bile motor seyirinde yelken açıldığında tekne suda ve rüzgarda "yüzer". Sadece suda iseniz dalgadan etkilenmeniz kaçınılmazdır. Yelken açtığımızda ise rüzgar tekneyi sabit tutmakta önemli rol oynar, daha konforlu seyrederiniz. Bilinenin aksine bir yelkenli tekne yelkenleri açıkken sadece motorla seyretme oranla çok daha emniyetlidir ve konfor da artar.

Demirleme ve Bağlanma

Limandan çıktık, yelkenimizi atıkt veya motorla seyrettik. Rüzgardan dalgadan korunaklı bir yere geldik ve günümüzü orada geçireceğiz. Genelde iki yöntem vardır. Birincisi demirlemek ikincisi ise bağlanmaktır.

Demir Atma

Demirlemek daha fazla bağımsızlık sağladığından genelde tercih edilen bir yöntemdir. Demirlemeyi düşündüğünüz yere yaklaştığınızda yelken becerilerinizin sınırını zorlamayacak bir mesafede motorunuzu çalıştırın, tercihan rüzgar üstüne dönün ve tekneyi moto gücüyle rüzgara karşı tutun. İlk olarak genovanızı sarın. İkinci olarak ana yelkeni indirin veya sarın. Yelken indirirken lazy jack sisteminiz yoksa güverteye çıkıp yelkeni bumba üzerine katlayarak toplayın ve bağlayın. Toplanmamış ve bağlanmamış bir ana yelken demirlemede veya yanaşmada oldukça fazla çapariz verebilir. Motor ile demirlemeyi düşündüğünüz yere gidin, Demirlemeden önce çevrede kısa bir tur atın, derinlikleri, diğer teknelerin konumlarını kontrol edin. Uygun noktaya geldiğinizde demir atacaksınız, demirli başka tekneler varsa demirlediğinizde onların üstüne düşmemelisiniz. Bu tür durumlarda önce gelip demirlemiş tekneler üstünlük sahibidir. Öncelik onlardadır. Siz sonradan geldiyseniz onlara uymak zorundasınız. Demirleyeceğiniz yerdeki teknelerle çatışmamak için en kolay diğer teknenin kıçına kadar yanaşıp demirlemektir. Rüzgar sizi tekneden uzak tutacaktır. Rüzgar gün içinde dönse bile siz önde o arkada kalacak şekilde mesafe korunacaktır.

“Demir atmak”. Terimin aslı budur, demir atılır, yavaş yavaş indirilmez. Demirleme öncesi eğer ırgatınız varsa kaveletasının debriyajını açın. Dikey ırgatlarda genellikle üst tarafta vinç kolu yuvası vardır. Eğer iki yuva varsa kenara yakın olan ırgatı el ile kullanmak içindir. Ortadaki ise kaveletayı motordan ayırır. Yatay ırgatlarda ise kaveletanın dış tarafında genellikle üç kollu bir somun vardır ve ırgatın kolu daha doğrusu borusunun içi bu kola geçer ve gevşetilir. Demirleme noktasına geldiğinizde demiri baştaki makarası üzerinden iterek denize atarsınız. Demir dibe ulaştığında ırgat üzerinde zincirin sesi değişir. Kavelatayı zaman zaman sıkıştırarak düşme hızını ayarlayabilirsiniz. Gerektiği kadar kaloma (bıraktığımız zincir boyu) bıraktıktan sonra kavelatayı sıkıştırabilirsiniz.

Kaloma boyu genellikle bire altının üstünde olmalıdır diye önerilir. Türkiye'de demirlediğimiz yerler genellikle çok korunaklıdır, bire dört kaloma yeterli olur. Demirlediğiniz yerin derinliğini ölçeceksiniz, bu derinliğe çıpa makarasının sudan yüksekliğini ekleyeceksiniz ve bu mesafeyi kaloma miktarı, örneğin 4 ile, çarparak bırakmanız gereken kalomayı hesaplayacaksınız ve o kadar zinciri bırakacaksınız. Irgatlar üzerinde metre sayıcıları olabilir, düzgün ölçüyorsa bunu kullanabilirsiniz, gerekirse zinciri belirli mesafe aralıklarla kodlu olarak boyayabilirsiniz veya zincir baklarına özel tasarlanmış plastik parçalardan takabilirsiniz. Seçtiğiniz renk kodu ne olursa olsun bunu yazıya geçirin ve ıslandığında zarar görmeyecek bir şekilde zincir dolabı kapağının altına yapıştırın, böylece siz veya demir atacak kişi sorunsuz olarak ne kadar kaloma bıraktığını görür. En doğrusu zincirin 2 veya 3 baklasını boyamak gibi görünüyor. Plastikler düşebiliyor, boya da aşınıyor ama en çok dayananı boya oluyor.

Demirleme işlemi bittikten sonra havuzluğa dümen başına geçin ve bekleyin, rüzgar tekneyi bir süre sürükleyecek, zincir bittiğinde tekne başı rüzgara dönecek ve tekne yerinden oynamayacaktır. Eğer tekne başını rüzgara çevimezse demir tutmamış demektir, alıp tekrar atmanız gerekir. Daha fazla kaloma bırakmak genellikle işe yaramaz. Demir alın ve başka bir noktaya demirleyin. Tekne başını rüzgara dönerse ve az bir şekilde geri kayıyorsa tarıyor demektir, her zaman olmasa da kalomayı arttırmak durumu çözebilir. Eğer çıpanız yeterli büyüklükte değilse bunun başınıza gelme olasılığı yüksektir. Yerinizde duramıyorsanız demir alıp tekrar demir atın, yararı olmuyorsa çıpanızı değiştirin. Onbeş dakika içinde yerinizde kaldıysanız motoru kapatabilirsiniz ama en yarım saat daha durumu izleyin, rüzgar artarsa tekrar gözden geçirin.



Teknelerin bir çoğu ırgatlı olduğu için zincir ile donatılmıştır. Yeterli kalomayı verdikten sonra ve demir tuttuğuna emin olduktan sonra bosa vurmanız önerilir. Bosa zincire halat bağlayarak, yükü ırgatın üstünden almayı, dalga ve rüzgarda esnemeyi sağlayarak teknedekilerin rahat etmesini ve demir taramasının azalmasını ve zincirin baş makarası üzerinde gezerek ses yapmasını ve sizi rahatsız etmesini engeller. Zincir üzerine takılan bosa kancası ve üç kollu halat kullanmanızı öneririm. Bosa kancasına halatı bir radanza (üstünde halat bağlı göz) ile örmeniz önerilir. Aşırı bükülmeler ve özellikle bağlar halatları zayıflatır. Bosa halatının boyu demirlediğinizde kanca suyun içine girecek kadar uzun olmalıdır. Kısa bir bosa halatı esneme görevini yerine getiremez. Esnmeden yararlanacak kadar rüzga varsa kalomanızı 6-7 kata çıkmanız önerilir.

Bir teknede kullanabileceğiniz en az bir çıpa daha olsun. Bu çıpa kullandığınız modelden farklı bir model olmalıdır. Çıpa büyüklükleri ağırlık olarak verilir ve üreticiler tekne boyuna göre belirli ağırlıklar önerirler. Bu önerileri dikkate alın hatta bir büyüğünü kullanmayı düşünün. Piyasada kabul görmüş tüm markalar verimli demirleme sağlar, herbiri için kıyaslama tabloları yapılsa da birbirlerine belirli konularda üstünlük sağlarken diğer bir konuda zayıf kalabilirler. Temel prensip iki değişik modelde uygun boyutta çıpayı teknede bulundurmaktır. Bir tanesi zaten baş üstünde kendi loçasında veya baş üstü makarasında durur. Diğerini ise donatılmış veya donatılmaya hazır bir vaziyette tutmalısınız. Gerektiğinde kullanılacak kadar kolay ulaşılabilir bir yerde olması ve hızlıca donatılabilmesi önemlidir.

Çıparınızı orijinal markalardan almanız önerilir, hepsi kullanılan metalden şekle, ağırlığa ve ağırlığın yerleşim yerine göre özel tasarımlardır. İyi taklitler yapıyor olsa bile riskine girmeye değmez.

Demir Alma

Demir alırken sadece ırgatı kullanmak ırgat motoruna ve akülerinize aşırı yüklenir. Motoru çalıştırın ve hafıçe ileri verin, demirin üstüne giderken ırgat ile zincirin boşunu alın. Bu hassas bir dengedir, hızlı giderseniz zincir tekne altında kalır ve bordaya sürünerek zarar verir, yavaş giderseniz ırgatı zaman zaman durdurarak dengeyi koruyabilirsiniz. Demir tam tekne başının altına geldiğinde ırgat demiri dipten kesmiş olmalıdır. Bu koşullarda daha sığ bir suya seyretmezseniz çok yavaş hızla seyredebilirsiniz, böylece mevcut teknelerle çaparize düşmezsiniz.

Demiri aldıktan sonra makara üstüne düzgün yerleştirin ve ince bir halatla demirin kendisinden tekneye bağlayın, böylece seyir sırasında düşüp kaybolmasını engellersiniz.

Bağlanma

Kazaların ve hasarların çoğunluğu bağlama yerlerinde meydana gelir, denizde harcadığınız dikkatin daha fazlasını bağlanma yerinde hacamalısınız.

Baştan Tonoz, Kıçtan Koltuk ile Bağlanma

Limana girdikten sonra veya hemen önce usturmaçalarınızı iskele ve sancağa donatın. Teknenin durduğu yerde iskele ve sancakta üçer adet usturmaça yeterli olacaktır. Yanaşma manevraları sırasında elinde bir ustumaça ile bir kişinin güvertede olması yararlıdır, teknenin çarpabileceği yere usturmaçayı indirerek hasarı engeller.

Kıç koltuklarınızı (koltuk halatı, teknenin kıçını bağlayacağınız 5-15m uzunluğunda halatlar) kıç koç boynuzuna (şeklen koç boynuzuna benzeyen tekneyi bağlamakta kullandığınız babalar)

bağlayın ve puşpitin altından geçirerek üstten güverteye alın. Bunun amacı halatı karaya attığınızda veya siz halatla atladığınızda halatın çapariz vermemesidir. Özellikle bağlandığınız yer bir marina ise pontona girdikten sonra maneva yapmaktan kaçının, genellikle yeteri kadar geniş olmayan bir alanda manevra yapmak zordur. Ponton dışında tekneyi durdurun ve tornistan ile ponton arasına girin. İlk tornistan manevrasında tekne hareket edene kadar pervane suyu dümen palası üzerinden geçmediğinden pervane çekmesi nedeni ile tekne kıcı iskele veya sancağa çekecektir, ne tarafa çektiğini aklınıza yazın ve sonraki manevralarda hatırlayın. Tornistan verdiğinizde tekne geri gitmeye başladığında dümen üzerinden su geçer ve dümen dinlemeye başlar. Eğer gittiğiniz yönde çapariz verebilecek bir şey yoksa acele etmeyin, hareket başladığında dümen ile kontrol edersiniz. Eğer çarpma olasılığı varsa dümeninizi dönmek istediğiniz istikamete kırın ve boşa aldıktan sonra bol gazlı bir ileri yapın ve hemen boşa alın. Bu hareket, dümen üzerine su gönderecek, teknenin kıcı istediğiniz gibi dönecektir, tekrar tornistan vererek deneyebilirsiniz. Tekne dümen dinlemeye başladıktan sonra tornistan ile ponton arasına girin ve gireceğiniz yere dümen kırarak büyük olasılıkla iki tekne arasına dik olarak girin, yeteri kadar manevra yapamıyorsanız, hızlı ileri verip dümeni kırarak ve gazı hemen keserek tekneyi düzeltebilirsiniz ama durduktan sonra tekneyi tornistana aldığınızda pervane çekmesi oluşacaktır. Özellikle acemilik döneminizde ileri vererek, ponton arasından çıkmanızı ve manevrayı baştan yapmanızı öneririm. Ustalaştıkça motor gücü kullanarak manevra yapma kabiliyetiniz artar, aslında ustalaştıkça bir kerede yerinize girebilirsiniz ve ek manevralara gerek kalmaz.

Yerinize girerken teknenin iskele veyaa sancak kıcını yandaki teknelere çapmamaya özen gösterin, borda bodraya çatışmalarda usuturmaçalar her iki tekneyi de korur ama özellikle geniş kıcı teknelerin köşelerini ustumaça ile korumak zordur. Manevrayı tekrar tekrar yapmaktan çekinmeyin, ponton arasında manevrayı asgaride tutun, aradan çıkın, yeniden maneva yapın ve girin. Komşularınıza veya kendinize zarar vermek yerine zaman kaybetmek daha doğrudur. Tekne kıcı pontona yaklaştığında kısa bir ileri vererek tekneyi durdurabilirsiniz. Bir çok marinada palamar yardıma gelir ve tonozu tekne başına bağlar. Sizin kendi yerinizse büyük olasılıkla tonoz halatı üzerine işaret vardır, siz girdikten sonra tonoz bağlanınca tekne pontona çarpmadan kendiliğinden durur. Tonistandan çıkarmadan tekneyi bırakabilirsiniz. İskele veya sancaktaki tekneye yaslanarak kalırsınız, bu da size kış koltukları bağlamak için vakit verir. Öncelikle rüzgar üstü halatı bağlamanız önerilir. Halat bağlandıktan sonra motoru boşa alabilirsiniz ve rüzgar altı koltuğu bağlarsınız. Gerekirse tornistan vererek halatların boşunu kolaylıkla alırsınız.

İskeleyle Bordalama

Bu yanaşma manevrası az kullanacağınız bir manevradır, genellikle bağlanabileceğiniz bir iskele bulmak oldukça nadirdir. Yakıt alırken veya geçici olarak bu tür imkan doğabilir. Kısıtlı personel ile yanaşırken eğer yoksa, teknenin tam ortasına iskele ve sancağa birer koç boynuzu eklemeniz işlerinizi çok kolaylaştıracaktır.

İskelede teknenizin sığabileceği genişlikte bir ryer bulduğunuzda iskeleye paralel olarak seyrederken, iskelenin bulunduğu tarafa dümen kırın, çok yavaş hızla tekne başı iskeleye iyice yanaşana kadar bu yönde ilerleyin. Yeteri kadar yaklaştıktan sonra dümeni iskeleden uzağa kırın. Tekne iskeleye yaklaştığında veya yanaştığında önce baştan bir halat verin sonra ise kış koltuğunuzu bağlayın. Eğer tekne ortasında bir koç boynuzunuz varsa baş ve kış koltuklarını şimdilik unutun ve buradan bir halat ile iskeleye bağlanın, halatı çok kısa tutun. Bu halat sizi iskeleye aborda tutacaktır. Çok kısa olduğu için sürekli bu halatla kalmanız önerilmez, bağlandıktan sonra baştan teknenin en az iki metre ilerisine ve kıçtan teknenin iki metre gerisine baş ve kış halatlarınızı bağlayın. Daha sonra ortadaki halatı sökebilirsiniz. Rüzgar baştan veya kıçtan geliyorsa teknenin başını veya kıcını iskeleden ayırmaya çalışacaktır. Denizde küçük çarpıntılar da tekneyi yerinden oynatmaya meyillidir. Bu koşullarda orta koç boynuzundan veya baş ve kış koç boynuzlarından baş ve kış bağladığınız gibi bir mesafeye açmaz alın. Yani başta tekneye bağlı

halatı koç boynuzunun bir kaç metre gerisinde iskelede bir babaya bağlayacaksınız. Aynı işlemi kıçtan da yapın. Aradaki usturmaçalar iskeleye sürtünerek teknenin zarar görmesini engeller ama iskele beton veya benzeri şekilde aşındırıcı ise usturmaçalarınız da zarar görür. Bir başka örnek de iskelelere genellikle kamyon lastiği bağlı olmasıdır. Bunlar teknenizi veya usturmaçalarınızı siyaha boyar ve temizlemesi zordur. Bunu engellemenin en kolay yolu pasarellanızı (tekneye inip binmek için kullandığımız kalas) usturmaçalarınız ile iskele arasına asmaktır. Pasarellanızı tekne yerine kıyıya bağlı olarak asarsanız sürtünmeler çok daha az olur. Uygulayamıyorsanız pasarellayı usturmaçaların üstünden tekneye bağlayabilirsiniz. Özellikle araç lastiği olan rıhtımlarda oldukça yararlı bir yöntemdir.

Kıydan Koltuk Alma

Sahilin birden derinleştiği koylarımızda dip düz olmadığından demir tutturmak zordur ve bazı koylarda kıçtan koltuk olarak bağlanmak alışkanlık haline gelmiştir. Genellikle bu şekilde bağlanılmışsa siz de uygulamalısınız. Kıçta uzun bir halatı hazır tutun, yüzer halat olmasını tercih edin, kıydan uygun bir mesafeye demir atın ve demir zincirini boşlayarak tornistanla kıyıya doğru yaklaşın. Bir bot yardımı ile veya yüzerek halatı kıyıya taşıyın ve uygun bir kayaya veya babaya bağlayın. Kıydaki ağaçları bu iş için kullanmak genellikle yasaktır. Ağaç kullanacaksanız, halat üzerinde kaymayacak şekilde bir kaç tur attırıp sıkıca bağlayın ki ağacı kabuğunu soymasın, koltuk halatınızı ağaca bağladığınız bu halata bağlayın. Eğer bu şekilde yanaşmış tekneler varsa demirledikten sonra kısa süreliğine rüzgar altınızdaki tekneye aborda olmak koltuk halatını almanızı kolaylaştıracaktır.

Demirleme olanağınız varsa kıçtan koltuk almak yerine alargada kalmayı seçin, tek başına demirde kalmak kıçtan koltuk almaktan hem daha kolaydır hem daha emniyetlidir. Yandan gelecek bir rüzgar yeterli güçte ise demiriniz tarar ve karaya oturma riski oluşur. Demirde iken ise tekne başını rüzgara çevirdiği için hem şekil olarak hem toplam alan olarak rüzgardan çok daha az etkilenir ve tarasanız bile baş kıç istikametinde tararsınız, kurtulmak daha kolay olur.

Navigasyon

Bir yelkenli yat birkaç saat yelken yapmak veya hafta sonu 5-10 mil uzakta bir koya gitmek için kullanılabilceği gibi hiç marinadan çıkmadan yüzer bir eğlence merkezi/lokanta olarak da kullanılabilir. Bir yelkenli yatın en önemli özelliği rüzgar gücü ile uzak yerlere ulaşabilmektir. İstanbul'dan çıkıp Ege'ye ve Akdeniz'e inmek genelde arzu edilir. Bu bölgelere gidenler artık Karadeniz'i de alternatif olarak düşünmeye başladılar.

Denizde uyacağınız bir yol ve şerit yoktur, insan yapısı işaretler ise oldukça azdır. Rotanızı belirlersiniz, önünüzde bir engel yoksa ulaşmak istediğiniz yere ulaşırsınız. Genellikle gideceğiniz yer gözle görülemeyecek kadar uzaktadır bu nedenle bazı aletlere ve haritaya ihtiyaç duyarsınız. En ucuz ve kolay bir kağıt harita, pusula, cetvel, pergel, kalem ve silgi kullanmaktır. Türkiye'de kurallar, seyir halinde teknelerde kağıt harita bulunmasını gerektirir. Elektronik navigasyon cihazları yaygınlaşmaya başlamıştır ama Türkiye'de yardımcı olarak kullanılabilirler. Elektronik navigasyon cihazlarının haritaları kağıt haritalardan kopyalanarak elektronik olarak tekrar çizilmiş haritalardır ve kaynak haritalar sadece bazı devletlerin haritaları esas alınarak hazırlanır, bu nedenle zaten var olan hatalar ve çizim sırasında yapılan hatalar ekrana yansımaktadır.

Günlük olarak bir yelkenli yat 130-150 deniz mili yol yapabilir. Yirmidört saatlik bu süreyi seyir yaparak geçirmek pek düşünülmediğine göre gündüz seyri esastır. Bu nedenle azami seyir mesafenizin 50-70 deniz milini geçmesi doğru olmaz.

Prensip olarak varacağınız yere iyi bilerseniz bile hava karardıktan sonra girmemeniz doğru olur. Gece seyretmek gündüz seyrine yakın kolaylıktadır ama gece bir limana girmek oldukça zordur. Deniz feneleri ve işaretçi fenerler kıyıdağı şehir ışıkları ile kolayca karışabilir veya arıza ve bakımsızlık nedeni ile çalışmayabilir. Gece bilmediğiniz bir limana girmek yerine, bir sonraki limana yönelmeniz veya günün ağırmasını beklemeniz daha doğru olur.

Deniz Haritaları

Deniz haritaları Seyir Hidrografi ve Oşenografi Dairesi tarafından hazırlanır ve denizcilere yapılan duyurularla güncellenir. Satın alacağınız kağıt haritalarda o güne kadar olan güncellemeler basılı olarak veya el ile düzeltilmiştir. Her sene olmasa bile iki senede bir özellikle büyük ölçekli haritaları yenilemeniz önerilir. Eğer yeteri kadar hassassanız ve zamanınız varsa, haritalarınızı duyuruları takip ederek kendiniz güncelleyebilirsiniz. Her ne kadar coğrafya (topografi) kolay kolay değişmezse de yeni yapılan bir liman, seyre engel teşkil edebilecek bir batık, değişik yasaklamalar, fener kaldırılması veya eklenmesi çok önemli olabilir.

Harita ölçekleri 1/300000 gibi yazılarla harita üstünde gösterilir. Küçük ölçekli haritalar seyir planlaması için uygundur, büyük ölçekli haritalar ise özellikle da geçitlerde ve liman girişlerinde oldukça önemlidir. Tüm bu harita grubunu içeren haritalar hazırlanmıştır ve paket halinde satılmaktadır. Marmara iki bölüm olarak ve Ege üç bölüm ve Akdeniz iki bölüm olarak Yat Haritası adı ile satılmaktadır. Her grubun içinde küçük ölçekli bölge haritasından büyük ölçekli liman ve koy haritalarına kadar tüm haritalar vardır ve folyo boyları standarttır ve yelkenli bir teknenin navigasyon masasının üzerine katlanmadan sığarlar.

Seyir Planlama

Uzun yolda seyir planlamanızı en küçük ölçekli bölge haritanızda yapmanızı öneririm. Paralel cetvel standart kullanılan cetvelse de Portland Plotter adındaki üstünde ayarlanabilen pusula oku olan cetveller, küçük harita masasında çok daha kolay kullanılabilir.

Yapmanız gereken çıkacağınız limandan, gitmeyi istediğiniz limana cetveli koymanızdır. Bu hat üzerinde kara parçaları veya engeller varsa, rotanızı o engelleri aşacak şekilde birden çok düz hatla belirleyeceksiniz. Uygun rotayı kafanızda belirledikten sonra kurşun kalemle harita üzerine çizin.

Mesafeleri ölçmek için pergelinizi kullanacağız. Harita kenarında enlem işaretleri bulunur. Her enlem arası 60 deniz milidir ve bu cetvel her dakikası 1 deniz mili olarak işaretlenmiştir. Başlangıç ve bitiş noktalarına pergelin iki ucunu koyarak mesafeyi alacaksınız ve yatay olarak en yakın enlem cetvelinde mesafeyi ölçeceksiniz. İsterseniz aksini de yapabilirsiniz. Yandan 5 veya 10 mil ölçer pergelinizi başlangıç noktasına koyarak birkaç defa ölçerek ve en son kalan parçayı pergelle ölçüp tekrar cetvele taşıyarak da ölçüm yapabilirsiniz.

Portland cetvelinizi rotanıza yerleştirin ve pusula gülünü harita üzerindeki enlem veya boylam çizgilerine göre gülü harita kuzeyine bakacak şekilde çevirin. Cetvel üzerinde teknenin gidiş yönünü gösteren kırmızı ve mavi gibi iki renkte ok veya tekne çizimi vardır. Kendi gidiş yönünüze göre mavi veya kırmızı rakamlardan gidiş yönünüzü rota üzerine yazın ve yanına (T) veya (G) işareti koyun. Bildiğiniz gibi gerçek kuzey (True) manyeti kuzeyden farklı yerdedir. Deniz haritaları ise gerçek kuzey haritada yukarı olacak şekilde çizilir. Portland cetvelinizi haritada rotanızın bulunduğu yere en yakın yerdeki pusula gülüne götürün ve bir ucu merkezinden diğer ucu ölçtüğünüz açıdan geçecek şekilde bir hat oluşturun. Ölçtüğünüz açığı haritadaki pusula gülünün dış dairesi üzerinde seçeceksiniz. İç dairede ise aynı hat üzerinde pusula kuzeyini okuyabilirsiniz. Bu değeri yanına (P) veya (M) koyarak rotanız üzerine yerleştirin.

Aslında manyetik kuzey zamanla yer değiştirmektedir ve ne kadar ve hangi yöne değiştirdiği haritadaki pusula gülü üzerinde yazılıdır. Bu değer haritalarınızı iki yılda bir yenilediğiniz için ihmal edilebilir düzeydedir. Tüm hatlar üzerinde bu işlemleri yaptıktan sonra navigasyon açısından seyre hazırsınız demektir. Limandan çıkacak, pusulanız ile dümen tutacak ve gerekirse otopilot kullanacaksınız. Teknedeki pusulanın doğru gösterdiğine emin olun, ayarsız ise ayarlatın ve sapma çizelgesi hazırlayın.

Teknenin ana pusulasının doğru olduğuna emin olmak yeterlidir. Otopilot kullanıyorsanız tekneyi rotaya soktuktan sonra oto düğmesine basın, bir kaç dakika teknenin gidiş yönünü tekne pusulası ile doğrulayın. Düzeltmek için +1, -1, +10,-10 tuşlarını kullanabilirsiniz. Otopilot pusulasının gösterdiği değeri dikkate almayın, genellikle ciddi sapmalar olur.

GPS kullanıyorsanız elektronik navigasyon aletleri ile seyir yapmayı seçtiyseniz bile yaklaşık saatte bir bulunduğunuz mevkiyi kağıt üzerinde işaretleyin ve mevki aldığımız saati yanına yazın. Elektronik aletler bozulur, akünüz biterse kağıt haritadan son yaptığımız kayda, yönünüze ve yaklaşık hızınıza göre nerede olduğunuzu saptayabilir ve rotanızda gerekli değişiklikleri yapabilirsiniz.

Rotanızı belirledikten sonra muhtemel sığınma veya konaklama yerlerini belirleyin ve haritanızda işaretleyin. Bir arıza durumunda, hastalıkta, kötü hava şartlarında hedeflediğiniz yere gitmek yerine, en yakın sığınma noktasına gitmeyi seçebilirsiniz. İnsanla genellikle hedeflerine yönelik hareket ederler, herhangi bir şekilde sığınmanız gerekiyorsa en uygun sığınma yerini bulunduğunuz yere göre belirleyin. Bu sığınma yeri bulunduğunuz yerin gerisinde olsa bile dönüp oraya sığının. Bir kaç saat sonraki etapta kazanmak amacı ile sadece ilerideki bir sığınma noktasını seçmeyin.

Elektronik navigasyon aletlerini yardımcı olarak kullanmanız önerilir. Bir çok teknede, elektronik harita dümenin hemen önündedir ve otopilot olmasa bile dümen tutan kişi, aynı joystick'le oyun oynuyormuş gibi ekrana bakarak dümen tutar. Gözünüz ufukta olsun.

En son ama en önemlisi, seyi sırasında havuzlukta denize bakan bir kişi mutlaka bulunsun.

Otopilotlar da elektronik aletlerdir ve bozulabilirler, su üstünde yüzer bir cisim teknenize zarar verebilir ve en önemlisi denizi sadece siz kullanmıyorsunuz, değişik deniz vasıtaları ile karşılaşabilirsiniz ve bir kısmı sizin gibi nöbet tutmuyor olabilir. Gözünüzü denizden ayırmayın, acemi birini otopilot ile gözlemek için bırakırsanız, denizde herhangi bir şey gördüğü zaman veya herhangi bir aksilikte sizi çağırmasını isteyin.

Uzun Yol Seyri

Yelkenli bir yat iyi donatıldığı takdirde ve işi bilen personelle okyanus aşmak dahil uzun yola çıkabilir. Türkiye'de seyredeceğinizi hesaba katarsak seyriniz genellikle kıyı seyri olacaktır ve kıyı görmeden sanırım bir tek Marmara'da bir kaç saat seyir yapabilirsiniz. Nerede seyir yaparsanız yapın kıyından 10 mil açıldığınızda bu seyir açık deniz seyri sayılır.

Hava durumu

Seyirlerimizi günlük olarak planladığımızı göre ve kıyı seyri yapacağımıza göre her gün hava tahmin raporu alabiliriz. Türk radyo belirli saatlerde meteoroloji günlük veya üç günlük raporlarını yayınlar, internet üzerinden de değişik yerlerden hava raporu almak mümkündür. Türk meteorolojisi yatçılar için genel sayılabilecek tahminler verir, örneğin Ege'de hava Kuzey ve Kuzey Batıdan 3-5 kuvvetinde gibi.. Yunan radyosu da belirli saatlerde hava durumu verir ve İngilizce veya Rumca biliyorsanız tahmin raporları çok detaylıdır. Midilli'nin kuzeyinde saat 10:00-12:00 arası rüzgar batı yönlerden 15-18 deniz mili hızla esecek gibi..

Değişik yerlerden hava tahmin raporu alsanız ve bu raporlar küçük bölgeleri kapsasa bile kendi hava tahmininizi yapmalısınız. Barometre kullanmak en doğrusudur. Her saat bulunduğunuz yeri işaretlerken barometrede okuduğunuz değeri de haritaya yazabilirsiniz veya barometrenin işaretçi ibresini ayarlayabilirsiniz. Barometrenin hangi rakamı gösterdiği değil değerinin zaman içinde değişip değişmediğidir. Her ne kadar aynı noktada alınan ölçümler daha iyi sonuç verse de meteorolojik açıdan gün içinde katedeceğiniz 60 mil, değerlendirmelere fazla zarar vermez.

Barometre kalibre edilmemiş olsa bile düşüş ve yükselmei gösterdiği sürece kullanılabilir. Barometre düşüyorsa rüzgarın artacağını, yükseliyorsa düşeceğini öngörebilirsiniz. Bulutlan hareketleri, alçak veya yüksek olmaları, bulunduğunuz limanda havanın ne kadar estiği o gün için kendi hava tahmininizi yapmanıza yardımcı olur. Hava sizin için sertse denize çıkmayın, ertesi günü bekleyin.

Yiyecek İçecek

Teknenizde her zaman fazladan iki günlük yiyecek ve içecek bulunsun. Bunu makarna, konserve gibi uzun süre saklanabilecek gıdalarla sağlayabileceğiniz gibi, ihtiyacınız olan gıdayı sürekli yenileyerek de yapabilirsiniz. İkmal yaptığınızda aldığınız et veya sebze yi bir iki gün dolapta saklayıp daha önce aldıklarınızı tüketebilirsiniz. Günlük su ihtiyacınızı da aynı şekilde karşılayabilirsiniz.

Sert hava olacağına inanıyorsanız denize çıkmamak en doğrusudur. Aldığınız hava raporları yanlış çıkarsa veya yanlış tahmin yaptıysanız denizde sert havaya yakalanabilirsiniz ama bu çok nadirdir. Sert havada ikmal yapamayacağınız bir yere sığındı iseniz veya arıza nedeni ile denizde kaldıysanız bu iki günlük gıda ve içecek size yetecektir.

Giyim

Mevsim koşullarına göre gerekli kıyafetleri bulundurmak önemlidir. Mevsim yazın en sıcak günleri bile olsa üzerinize giyebileceğiniz ek bir kazak veya ceket faydalı olur. Özellikle mevsime uygun su geçirmez kıyafetler ve çizme vazgeçilmezlerdir. Islak bir kıyafetle rüzgarda ciddi ısı kaybedersiniz ve rahatsız olursunuz.

Emniyet Gereksinimleri

Denize çıktığınızda kendinizi her türlü yardımdan uzak ve yalnız kabul edin. Dışarıdan gelebilecek her türlü yardım sürpriz olsun.

Motor, şanzıman, tekne gövdesi, elektrik tesisatı, direk ve arma, yelken ve donanımı, demirleme ekipmanları ve teknedeki tüm diğer aksamın bakımını zamanında yapın veya yaptırın. Motor bakımı her yıl düzenli yaptırılrsa bile diğerlerine genellikle bozulana kadar el sürülmez. Örneğin LPG hortumlarının ömrü beş yıldır. Genellikle üzerlerinde tarih damgası bulunur, değiştireni nadiren duydum. Tüm teknelerinize motorunuza gösterdiğiniz özeni göstermenizi öneririm. Hiçbir şeyin ömrü sonsuz değildir.

Düzenli bir bakım ve iyi bir durumda tekne ile nadiren emniyet teçhizatına ihtiyaç duyarsınız, yine de hiç ihtiyaç duymamanızı umduğum ama gerektiğinde de el altında bulunması gereken teçhizat vardır:

1. Yangın söndürme teşkilatı: Tüm türde yangınları söndürebilen yeteri sayıda kuru tozlu yangın söndürücü teknede ulaşılabilir yerlerde olmalıdır. Kırmızı renkleri ile görüntüleri hiç cazip olmasa da yerleri açıkta ve kolay ulaşılabilir yerde olmalıdır. Örneğin yangın çıkması en muhtemel mutfak ocağının yanında yangın söndürücü olmamalıdır. Yangın çıktığında sıcaklık ve duman nedeni ile ulaşamazsınız. Özellikle yağ yangınlarını söndürmede etkili olan yangın battaniyelerinin ocağın hemen üstüne asıldığını görmek şaşırtıcı olmaz. Battaniyenin işe yarayabilmesi için birinin onu açıp yangının üstüne atması gerekir. Kıç altı kamarada kıça bağlanmış bir yangın söndürücüye nasıl ulaşacaksınız? Havuzlukta dolap içinde, usturmaçalar, halatlar altında kalmış bir yangın söndürücü ancak sahra görevi görür. Bu malzemeleri el altında bulundurun.
2. Sintine Pompası: Dışarıdan gelen, kazayla döktüğümüz veya buzdolabından boşalan suyu tahliye etmek için tekneye monte edilmiş bir sintine pompası belirtilen işlemler içindir. Teknenin bir nedenle su alması halinde gelen suyla baş edemeyebilir. Teknede sabit olarak monte edilmiş büyük kapasiteli ve elektrikli bir sintine pompası olmalıdır. Otomatik çalışması isteniyorsa şamandırası küçük olana göre daha yukarı monte edilmelidir. Genellikle havuzluktan kullanılabilen ve insan gücü ile çalışan pompalar, yeteri kadar güçlüdür ama bir kişinin el ile pompalaması yerine, su girişinin nedenin bulmak veya acil durumda ne yapılacaksa onu yapmak konusunda yardımcı olması daha yararlıdır.
3. Can yeleği: Teknede herkese yetecek kadar can yeleği bulunmalıdır. Can yelekleri suda insanı ağız ve burnu dışarıda kalacak gibi yüzdürürler yani giyilmeden bir işe yaramazlar. Havuzluğa çıkan çocuklar ve gece seyrinde tüm havuzluktakiler can yeleği giymelidir. Tekne reisi gerekli gördüğünde herkese can yeleği giydirilmelidir.
4. Elektronikler: Telsizlerde 70. kanal elektronik olarak mayday vermek üzere ayarlıdır. Eski telsizlerde ise 16. kanal çağrı yapmak için kullanılır. Genelde kıyı seyri yapıldığından sularımızda EPIRB ve PLB gibi uyduya sinyal gönderen cihazlar gerekli değildir ama yararlı olabilir.
5. Can Salı: Gezi teknelerinde Türk kuralları can salını mecbur tutmamaktadır. Liman sınırı dışına çıkan teknelerde şişik halde bulunacak bir bot yeterli görülmektedir. Can sallarını açık denizde uzun süre kurtarılmayı beklemek için uygundur ama en yakın karadan en fazla 20 mil uzakta kalabileceğiniz düşünülürse kural mantıklıdır. Bir can salı ile sadece sürüklenebilirsiniz, bir bot ile ise hiç yardım olmadan bile karaya ulaşabilirsiniz. Unutulmaması gereken en iyi can kurtarma aletinin kendi teknemiz olduğudur. Büyüklüğü nedeni ile denizde çok daha kolay tesbit edilebilir. Bu nedenle tekne tamamen batana kadar terk edilmemelidir. Bota geçseniz bile tekne batmadan bağlantı halatını çözmeyin veya kesmeyin. Birçok tekne batma riski olduğu için terk edilmiş ve yıllar sonra yüzer halde bulunmuştur. Şişme botlar genellikle tekne kıçında çekilerek taşınırlar. Bu şekilde taşınan

botların kaybedilip kaybedilmeyeceđi deđil ne zaman kaybedileceđi dűşünölmelidir.
Botunuzu yolunuz kısa bile olsa güverteye alın.

6. İşaret Fişekleri ve Duman İşaretleri: Yakından geçen (göz mesafesinde) tekneleri çağırabilmek içindir. Ancak sizi görebileceğine emin olduğunuz tekne olduğunda kullanmanız gerekir.