

SERT HAVADA SEYİR VE ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

“En iyi kaptan, teknesini ve ekibini hiçbir tehlikeye sokmayandır.”

Denize çıkılmadan önce yapılması gereken ilk iş havayı kontrol etmektir.

En keyifli ve kolay seyirler 5 ile 12 knot havada yapılan seyirlerdir. 5 knotun altında rüzgar çok hafif olduğundan tekneyi yelkenlerle hareket ettirmek ve ona manevra yaptırmak zor olabilir. 12 knotun üzerinde tekne gereğinden fazla yatabilir. Bunu engellemek için yelken alanı küçültülür veya en azından yelken üzerindeki rüzgar gücü azaltılır. 20 knot havada denize çıkmak dikkat ister. 25 knot ve üzeri havada tecrübeleri olmayan yelkencilerin denize çıkması tavsiye edilmez.

Sert havada tekne üzerinde neler yapılması gerektiği konusunda temel bilgi bütün yelkencilerde bulunmalıdır. Denizdeyken bir fırtınaya yakalanmak oldukça büyük bir ihtimaldir. Sert rüzgarla karşılaşıldığında açık denizde kalmak dar bir limana girmeye çalışmaktan daha güvenli olabilir.

Rüzgar hızı 15 knot ve üzerindeyken çoğu yelkenli teknede birinci camadanın vurulması düşünülebilir. Büyük teknelerde 25 knotun üzerinde kullanılmak üzere ikinci bir camadan noktası bulunabilir. Fakat küçük tekneler sert havalarda daha çok zorlanır. Bu durumda, fırtına floğuyula (normal floğun %25'i) seyir yapmak çok daha iyidir. Başlangıç seviyesindeki bir yelkenciye, sert havada tüm yelkenleri indirip, motoru çalıştırması ve acilen kıyıya dönmesi tavsiye edilir.

Bir teknenin sert havada yelken yapabilmesi onun büyüklüğüne ve dizaynına bağlı olduğundan, ne zaman camadan vurulacağı teknenin yatma derecesine ve dümenin kontrolüne bağlıdır.

- Sert havada iskeleyi terk etmeden önce camadan vurup, sonra gerekirse camadanı açmak, açıldıktan sonra camadan vurmaktan her zaman daha kolaydır.
- Sert havada denize çıkarken harness'larınız her zaman üzerinizde olsun.

Rüzgar hızındaki artışı orsada veya dar apazda hissetmek kolaydır. Ancak pupa ve geniş apaz seyirlerde, rüzgar gerçek hızından daha hafifmiş gibi hissedilir ve rüzgar hızı hissedilene kadar ani bir şekilde artabilir.

1. Sert Havada tekne üzerinde alınması gereken önlemler

1.1. Rüzgar > 17 knot

Tüm ekip, seyir pozisyonunu ciddi şekilde alması gerekir.

Tekne yatıyorsa trapez yapılmalı.

Dümeni ve trimcilerin seyir sırasında dikkatleri açık olması gerekir.

Kamara içerisinde boşta duran, sallanan, devrilen eşya kalmamalı ve sabitlenmeli.

1.2. Rüzgar > 25 knot

Tekne fazla yatacağından camadan ve yelken ufaltma işlemleri yapılmalıdır.

Her türlü acil durumda, müdahale etmek çok zor olacağından ekibin dikkatinin iyice açık olması gerekir.

Tüm ekip, can yeleklerini giymelidir. (Boğaziçi Yelken Takımı gezilerinde zorunlu!)

Teknenin güvertesinde harekette olan elemanlar, özellikle başüstü elemanlar harness kullanarak tekneye sabitlenmelidir.

1.3. Rüzgar > 33 knot

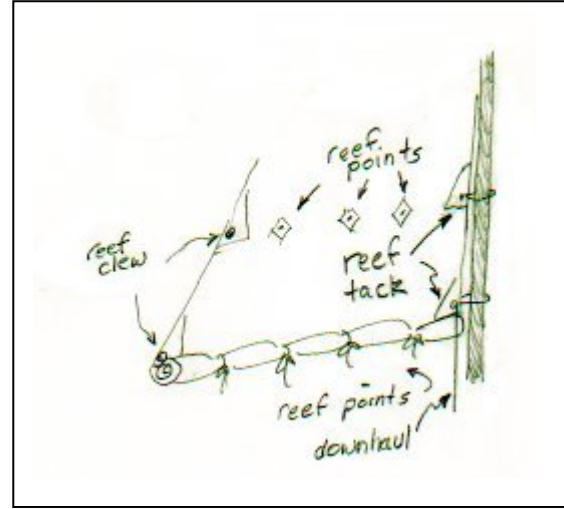
Teknenin seyir sırasında hakimiyeti kaybediliyorsa veya ekip tecrübesiz ise yelkenler indirilmeli ve motorla seyre geçilmelidir.

Korunaklı bir koya doğru yönelmelidir.

2. Camadan Vurmak (Reefing) -Yelken Alanını Küçültmek-

Camadan vurma kararı teknenin boyuna ve dengesine bağlıdır. Eğer tekne çok fazla bayılıyorsa, ekip zorlanıyorsa veya sert hava bekleniyorsa camadan vurmaya düşünülmalıdır. Eğer camadan vurmaya düşünülüyorsa, en iyisi vakit kaybetmeden yapmaktır.

Sert hava koşullarında iskeledeyken camadan vurmaya ve gerektiğinde yelkeni açmak, yüksek rüzgarda camadan vurmaya çalışmaktan her zaman daha kolaydır.



Camadan Vurma prosedürü

- Tekne hafif rüzgara döndürülür ve ana yelkendeki rüzgar yükü boşaltılır.
- Pupa palangası biraz boşlanır. Eğer ana yelken iskotaları omurga hattı hizasında sabitlendiyse iskotalar da laçka edilmelidir.
- Ana yelken mandarı laçka edilerek yelkenin ön yakasındaki camadan matafionu bumbaya bağlanacak kadar ana yelken aşağıya indirilmelidir.
- Ön yakadaki camadan matafionu sabitlenir.
- Camadan ipinin boşu alınır. Yelkenin arka yakasındaki matafion sabitlenir.
- Ana yelken mandarının boşu tekrar alınarak ufalan yelkenin trimi yapılır.
- Pupa palangasının boşu alınır.

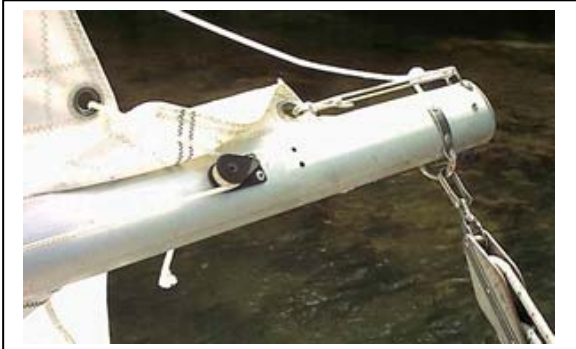
Büyük yelkenli teknelerin çoğunda üç tane camadan noktası bulunur. Bu noktalarda, yelkenin ön ve arka yakalarında güçlendirilmiş matafyonlar vardır. Arka yakadaki matafyonun içinden bir ip geçer ve bu ip bumbanın içinden geçerek direk dibine gelir. Ön yakadaki matafyonun içinden de bir ip geçebilir. Böylece yelkene sadece ana yelkeni indirip camadan iplerini doldurarak camadan vurulabilir. Ancak çoğu teknede bir kişinin direk dibine giderek (harness'la tabiki!!) ön yakadaki matafyonu bağlaması gerekir. Matafyon bir iple veya kancadan geçirilerek bağlanabilir.



Camadan matafionu

Ana yelkenin ön ve arka alt yakaları sabitlendikten sonra ortadaki fazla yelken camadan ipleriyle bağlanır. Böylece yelkenin bu kısmının su ve rüzgar tutması engellenir.

Eğer bumba üzerinde bir kanca yoksa, matafyonu bağlamak için bir ip kullanılabilir. Genelde direk üzerinde ipi bağlamak için bir koç boynuzu bulunur. Eğer ipi bağlamak için uygun bir yer yoksa ipi bumbanın kaz boynundaki (bumbayı direğe bağlayan kısım) ön kısmına bağlayarak yeleknı aşağı ve öne doğru çekin. Bu ip camadan bağı ile bağlanabilir.



Camadan vurulmuş bir yelkenin arka yakası



Camadan vurulmuş bir ana yelken

Cenovanın küçültülmesi

Çok sert hava koşullarında ana yelken indirilerek sadece fırtına floğu ile yelken yapmak tercih edilir. Ancak bu karar da teknenin dengesine bağlıdır.

Flok da camadanlanabilir. Bazı teknelerde bulunan "furling" sistemi sayesinde floğun bir kısmı baş ıstralyaya sarılarak yelken alanı küçültülebilir. Gerekli flok alanı rüzgarın şiddetine ve teknenin dengesine bağlıdır. Flok olmadan sadece ana yelkenle gidilmeye çalışılıyorsa teknenin kontrolü güçleşir ve tekne büyük bir güçle rüzgara girmeye çalışır. Teknenin biraz orsalamak istemesi tercih edilebilir (sağanaklarda teknenin yatışını azaltmak yelkenlerdeki gücü azaltmak için rüzgara giriyorduk), fakat fazlası performansı düşürür.

Floğun furlinge sarılması en kolay geniş apaz ve pupa seyirlerde yapılır çünkü ana yelken bu seyirlerde floğun rüzgarını engeller. Böylece yelkenin gereğinden fazla yapraklaması da engellenir. Zor bir durumda kalındığında, iskotaları boşlayarak flok furlinge sarılabilir, fakat sert havada yelkenin fazla uçması yelkene hasar verebilir.



Fırtına Floğu

Sert havada furling'i sarmaya yarayan halatı kontrol etmek oldukça zordur. İpi gerdikçe sert bir rüzgar ipin elinizden kaymasına neden olarak istemeden floğun yeniden açılmasına neden olabilir. Sert havada bu işi iki kişi yapmak çok daha iyidir. Bir kişi başa yakın bir yerden furling'in ipini çekerek floğu sararken, diğeri bir vince sardığı ipin boşuna alarak rüzgarlara floğun yeniden açılmasını engeller.

Sert havada furling'den floğu açmak da zor bir durumdur. Önce furling'i 1 – 2 metre boşlayıp, bu ipi sabitledikten sonra floğun çalışan (rüzgaraltı) iskotasını almak gerekir. Eğer furling ipi ve iskota beraber boşlanırsa ve furling sabitlenmezse, rüzgar furling'in elinizden kaçmasına ve floğun kontrol dışında tamamen açılmasına neden olur.

FURLING İPİNİ ASLA VİNÇ KOLU İLE GERMEYİN!! Eğer ip gereğinden fazla gerilirse baş ıstralyayı yerinden çıkarabilir, arma inebilir ve sert havada direk kırılabilir.

“Fırtına ihbarı olduğunda en iyisi denize çıkmamaktır.”

Denizde sert hava ile karşılaşıldığında en iyisi rüzgarla (önden veya arkadan) 40 derecelik bir açıyla gitmektir (dar veya geniş apaz seyirler). Eğer pupa gitmek tercih edilirse kazara kavança atma tehlikesine karşı ana yelken indirilmeli, sadece fırtına floğu kullanılmalıdır. Seyrin şekli ve yelkenlerin durumu; rüzgarın hızı, ekibin performansı, rüzgarın stabil olup olmamasına gibi birçok parametreye bağlıdır ve yanlış verilen bir karar büyük tehlikeler doğurabilir.

Özetlersek sert havada yelken yapmak için alınması gereken önlemler;

- tekne üzerindeki ve kabin içindeki donanımın sabitlenmesi,
- güverte boyunca uzanan güvenlik halatlarının yerleştirilmesi,
- güvenlik harnesslarının bir kelepçe (shackle) ile güvenlik halatına bağlanması,
- tüm ekibin can yeleği ve harnesslarını giymesi,
- yelken alanlarının küçültülmesi olarak sayılabilir.



Dalgaları baş veya kış omuzluktan almak (mümkünse) teknenin her dalga kırılışında suya başını vurmasını engeller. Dalgalarda başın suya vurması, teknenin alabora olmasına neden olabilir. Buna rağmen, yelkenli teknelerin dalgalı havada diğer teknelere göre alabora riski en küçük tekneler olduğunu unutmamak gerekir.

Unutmayın;

“Denizle şaka olmaz !”