

10 – Orsa Seyir

“Kendinizi ve teknenizi bilmeniz gerekiyor”

Arvel Gentry – SAIL Magazine Ocak 1974 sayısından tercümedir

ticari amaçlı değildir, amatör denizcilerin kendi amaçlarına yönelik yararlanmaları amacıyla tercüme edilmiştir

Orsa seyir, her şeyin ötesinde konsantrasyon gerektirir. Bu işe yeni başlayan birisinin anlamayı ümit edebileceğinin ötesinde olan bu konsantrasyon en tecrübeli dümenciler için çok daha yoğun olarak gerçekleşir. İyi bir dümenci tekneyi “hisseder” ve tekneyi “kanalda”¹ tutmak ve en iyi şekilde yürütmek üzere içgüdüsel olarak yekeyi veya dümen simidini aniden döndürerek tepki verir. Peki, orsa seyirde dümen performansını artırmak için ne yapabilirsiniz?

Birincisi, teknenizi tanımanız gerekir. Tekne değişen rüzgâr ve deniz şartlarına nasıl tepki veriyor? Ağır ve tepki vermekte ağır mı, yoksa ivmelenirken hızlı mı? Bu tepkisi rüzgârın hızı ile nasıl değişiyor? Gelen dalgalara vuruyor mu, yoksa onları yarıp geçiyor mu? Dalgalı denizde yeke, teknenin hızını kesmeden hızlıca hareket ettirilebiliyor mu, yoksa dümeni yavaş döndürmek zorunda mı kalıyorsunuz? Değişen rüzgâr hızlarında tekne hızı nasıl değişiyor?

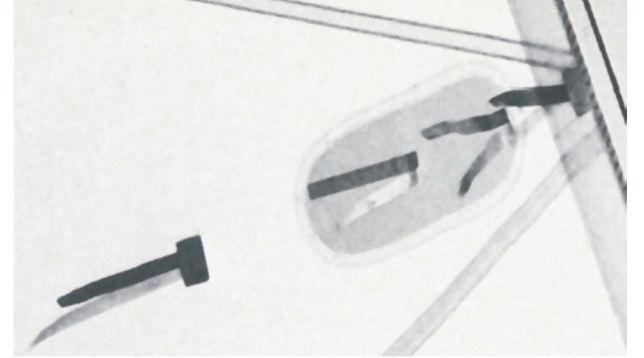
Orsa seyirdeki ilk iş yelkenleri rüzgâra karşı doğru açıda tutmaktır. Bu durumda dümencinin iki görsel yardımcısı vardır. Eğer rüzgâr üstüne çok çıkarsa yelkenleri tersleyecektir. Eğer rüzgâr altına çok açarsa yelkenleri “stall”² edecektir. Yelkendeki “stall” hali, genellikle cenovanın orsa yakasının yaklaşık 30 cm gerisindeki kurdeleler izlendiğinde fark edilir. Rüzgâr altı kurdelesi dönüp hareketlendiğinde yelken artık “stall” etmiştir.

Her iki durum da, yelkenin terslemesi veya “stall” etmesi, yelkenlerden elde edilen itme kuvvetinin azalmasına sebep olur. Bu iki durum arasında genellikle birkaç derece açı farkı vardır. Bu iki uç arasında dümenci teknenin burnunu gezdirirse, bir süre sonra diğer teknelerin oldukça gerisinde kalacaktır. Yelkenin tersleme noktasının hemen üstünde seyretse bile teknesinin performansı kötü olacaktır. Tekne kırılmış bir dalgaya çarpabilir. Akabinde, yavaşladıktan sonra eski hızına gelmesi yavaş olacaktır.

İyi bir dümenci ne zaman yelkenlerinin anlık olarak terslemesi gerektiğini veya hızla ivmelenmek için az bir miktar kafayı açması gerektiğini bilmelidir. Orsa performansının en düzenli (ing. steady state) halinin bu iki durum arasında nerede olduğunu bilmelidir. Farklı hızlarda ve farklı deniz şartlarında bu dümen tekniklerinin nasıl değiştiğini bilme4si de aynı şekilde önemlidir.



Şekil 1 Ana yelken ve cenova için kurdele ve tüyler



Şekil 2 Tüy düzenine yakından bakış.
Cenovanın orsa yakası sağ tarafta

İyi bir dümenci terslemeye veya “stall” etmeye ne kadar ve ne hızla yaklaştığını her zaman bilir. Bu, çokça pratik ve tecrübe ile kazanılırken, bu öğrenme sürecini kısaltmak üzere geleneksel orsa yakası kurdelelerinin yerine geçecek bir tüy düzeni geliştirdim.

Benim teknemde mürettebat, yelken trimi için hem cenova, hem de ana yelkendeki kurdele ve tüyleri kullanır. Fakat dümenci sadece Şekil-1’deki tüylere bakarak dümen tutar. Bu düzen, birincisi hemen orsa yakasında

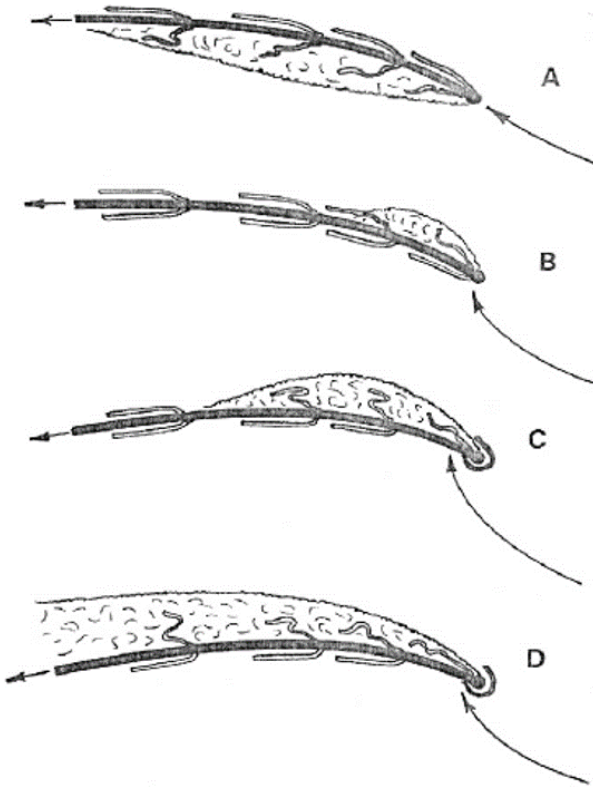
¹ (ç.n.) kanal (ing.groove): Tekne performansının dümen hareketlerine ne kadar hassas olduğunu tanımlar. Teknenin, VMG hızını olumsuz şekilde etkilemeyecek şekilde optimum zahiri rüzgâr açısının her iki tarafına doğru ne kadar orsalayabileceği veya rüzgârdan kaçırılabilmesi toplam açıdır. Şartlara ve yelken şekline bağlı olarak orsa seyirde kanal 1-2 derece kadar dar olabileceği gibi, 5 dereceye kadar da

genişleyebilir. Pupa seyirde kanal 25 dereceye kadar çıkabilir. Daha düz olan ön yelkenler ile dümen tutulabilecek kanal darlaşır. Orsa yakası yuvarlatılmış bir ön yelken ile kanal genişletilebilir, fakat orsalama kabiliyeti azalır.

² (ç.n.) önceki makalelerden hatırlanacağı üzere “stall” durumu, yelkenin rüzgâr altı tarafındaki sınır tabakasının yüzeyden tamamen ayrılması halidir.

olmak üzere, birbiri ardına dizilmiş dört adet tüyden oluşur (bu tüy düzeninin aerodinamik prensipleri Mayıs ve Kasım makalelerinde tanımlanmış idi).

Bu tüy düzeni (Şekil-2), ön yelkenin terslemesine bir adım kaldığında, rüzgâr altı akışının orsa yakasında bir balon şeklinde ayrılması gerçeğine dayanır. Bu balonun arkasında akış ayrılmamış şekilde devam eder ve yelken “stall” etmez. Orsa yakasındaki sıralı tüyler, balonun büyüklüğünü kolayca gösterir (Şekil-3). Burada yelkenin sadece ilk 45 cm’lik kısmının gösterildiğini ve çizimlerdeki yelken açılarındaki farklılıkların kolayca anlaşılabilmesi için abartıldığını göz önünde bulundurun.



Şekil 3 Tüy düzeninde aşamalar

Yelken tam olarak terslemenin arifesindeyken, durgunluk akış çizgisi (rüzgâr üstü ve rüzgâr altı hava akış çizgilerini birbirlerinden ayıran akış çizgisi) doğrudan baş ıstralyaya doğru geliyor ve rüzgâr altı tarafta ayrılma balonu olmuyor. Rüzgâr altındaki bütün tüyler, hatta baş ıstralyanın hemen ardındaki tüy bile yatık şekilde düzgün uçuyorlar (Şekil-3A). Rüzgâr üstü tarafta akış çoğunlukla ayrılmış olsa da, bu tüylerin hareketi ya da hareketsizliği rüzgâr altında olduğu kadar önemlidir.

Tekne biraz rüzgârdan açtığında, durgunluk akış çizgisi yavaşça baş ıstralyadan rüzgâr üstü tarafa doğru kayar. Bu, yelkenin orsa yakasında yüksek hızlara ve hava orsa kenarının etrafında (ç.n. rüzgâr altı tarafa doğru) hızla dönerken basıncın düşmesine neden olur. Hava rüzgâr altı tarafa geçtikten sonra aniden yavaşlamaya ve basıncı da yükselmeye başlar. Sınır tabakası basıncın bu şekilde yükselmesinden memnun olmaz ve (ç.n. yüzeyden) ayrılır. Eğer havanın orsa yakasında, rüzgâr altı tarafa

doğru dönüşü bu kadar keskin olmazsa, akış daha sonra yeniden yüzeye yapışır ve arkaya güngörmeze kadar gider (Şekil-3B).

Tekne rüzgârdan biraz daha açtığında, ayrılma balonu büyür. Sonunda patlar ve yelkenin rüzgâr altı tarafının bütününde ayrılma gerçekleşir ve yelken “stall” eder (Şekil-3C ve 3D). Dönüp hareketlenen tüylerin sayısı size ayrılma balonunun ne kadar büyüdüğünü gösterir. Ayrıca size terslemeye (hiç ayılma balonu olmaması hali) ve “stall” noktasına ne kadar yakın olduğunuzu da gösterir. Tüylerdeki değişiklikleri izleyerek bu iki istenmeyen duruma *ne kadar hızla* yaklaştığınızı söyleyebilirsiniz.

Bu tüy düzenini yelkende ilk defa kullanırken, bunu dümen tutmak için kullanmaya çalışmayın. Her zamanki gibi yelkeninizi yapın ve teknenin kanal içinde olduğunu düşündüğünüz andan sonra rüzgâr altı tüyelerinin ne yaptıklarına bakın. Hepsini düzgünce yatık şekilde uçuyorlar mı, yoksa sadece birincisi mi hareketlenmiş? Tüylerin farklı şartlara nasıl tepki verdiği başka tekne ve yelkenlerde değişiklik gösterir ve burada kendi tekne de nasıl çalıştıklarını göstereceğim.

Benim cenova yelkenimde, yelken tamamen “stall” etmeden önce üç adet tüy dönüp hareketleniyorlar. Orta kuvvette havalarda sadece birinci tüy oynadığında en iyi performansı yakalıyorum.

Rüzgâr arttığında, 15 knots üzerinde iken cenova terslemenin arifesinde oluyor ve rüzgâr altı tüyelerinin hepsi yatık uçar hale geliyorlar.

Bir dalga sebebiyle veya konsantrasyon eksikliğinden dolayı tekne yavaşlarsa, ilk iki tüy dönüp hareketlenene kadar kafayı açın. Hız göstergesine göz atın ve tekne eski hızına gelirken tüyler yatık hale gelinceye veya birincisi hafifçe hareketli kalana kadar orsala yakın.

Rüzgâr hızının yüksek olduğu şartlarda temel prensip, tekneyi düz tutmak ve teknenin pruvasının her dalgaya nasıl girdiğini kontrol etmektir. Dalganın geliş şekline ve sıklığına bakarak teknenin rotasında yapılacak doğru değişikliklerin orsa performansını artırdığınızı görmeye başlayacaksınız.

Dalgalarla baş etmenin birçok yolu vardır. Bazen kısa bir dalgayı karşılamak için rüzgâr üstüne biraz daha dönmek zorunda kalabilirsiniz ki, bu teknenin hızını kesebilir. Yelken anlık olarak tersleyebilir ve teknenin hızı az da olsa düşebilir. O zaman, eski hızınıza ulaşmak için teknenin başını açmak zorunda kalırsınız. Bunu yaparken tüylere bakın ve yelkenin “stall” etmemesini sağlayın. Ayrıca bir sonraki dalgaya da bakın ki, siz teknenin kafasını açarken o da gelmiş olmasın. Aslında ivmelenmek üzere kafayı açmadan önce ikinci kısa dalgayı beklemek gerekebilir.

Çoğu kez pruvadaki küçük değişikliklerin, teknenin hızını düşürmeden yeni bir dalganın yanından geçmenize ve bu manevranın izi rüzgâr üstünde tutmaya yardımcı olacağını fark edeceksiniz.

Eğer bir dalganın önünde düzgün bir bölge görüyorsanız, burada teknenin başını hafifçe açıp ve hızınızı artırıp, sonra dalgaya yaklaşırken orsalararak dalgayı yarabilirsiniz.

Teknenin yunuslama hareketi³ sebebiyle dalgaların üstünde dümen tutmak zor bir iştir. Bu durum özellikle rüzgâr düşmeye başladığında, ardında karışık bir deniz bıraktığında kötü bir hal alır. Burada, burun aşağıya inerken cenovanın terslemesi ile burun yukarı çıkarken yelkenin “stall” etmesi arasındaki en iyi ortalama çözümü aramalısınız.

Başı açtığınızda “stall” etmiş yelken ile fazla zaman geçeceğini anlayacağınız için, açığı çok fazla büyütmekten kaçınmalısınız. Başka deyişle, eğer gerekiyorsa yelkenin az da olsa terslemesine izin verin. Daha sonra, yunuslama hareketi bittiğinde eski hızınıza çıkmak için kafayı hafifçe açın.

Orta şiddette havalarda ve düzgün deniz şartlarında dümen tutma meselesi, çoğunlukla orsalama kabiliyeti ve tekne hızı arasındaki dengede doğru açığı bulmakla ilgilidir. Burası tüy düzeninin en iyi şekilde çalıştığı yerdir. Tekneyi kanalda tutmak için birinci tüyde ne kadar hareketlenme olmasın kara verdiğiniz anda, mesele onu orada tutmak kadar kolaylaşır.

Diğer taraftan orsalama kabiliyetinin, teknenin çevredeki diğer teknelere göre izafi açısı (ing. relative angle) ile değil, fakat teknenin suda izlediği yol ile belirlendiğini hatırlayın. Eğer rüzgâra çok dar seyrediyorsanız, orsanız yüksek gibi görünebilir, fakat düşük hızlar ve gereğinden fazla rüzgâr altına kayma sebebiyle rüzgâr üstü performansı düşük olur.

Düşük havalardaki seyir ise bir dizi yeni problem getirir. Burada konsantrasyon ve dümene hafif dokunuşlar çok önemlidir. Dümen palası üzerindeki sürtünme kuvvetini artıracığından ve daha yüksek gövde sürtünmesine sebep olacağından, dümende ani hareketlerden kaçınm. Mümkün olduğunca teknenin bu işi kendisinin yapmasını sağlayın.

Örneğin, rüzgârın yönü değişir ve ilk iki veya üç tüy dönerek hareketlenirse, teknenin başını rüzgâra vermek için hemen yekeyi itmeyin. Onun yerine, rüzgâr üstü dümeni tutan elinizdeki basıncı hafifçe azaltın ve teknenin kendisinin rüzgâra dönmesine izin verin. Ardından rüzgâr altı tüyler yeniden yatay şekilde düzgün uçmaya başladıklarında yekeyi hafifçe çekerek teknenin dönüşünü durdurun.

Eğer rüzgâr üstü dümen bunu yapmaya yetmezse ve rüzgâra doğru açığı getirmek için yekeye basarsanız,

³ (ç.n.) teknenin hareket eksenleri üzerindeki dönme hareketleri: Baş-kıç ekseninde dönme: yuvarlanma, yana yatma (ing. rolling) / Dikey ekseninde dönme: dönmek (ing. yawing) / Kemere ekseninde dönmek: yunuslamak (ing. pitching)

bunu yumuşak ve nazik şekilde yapın ve tekneye tepki göstermesi için yeterince zaman tanıyın. Sabırlı olun.

Doğal olarak iyi bir rüzgâr üstü performansı dümenciden daha fazlasına bağlıdır. Mürettebatın da buna katkısı olur. Cenova iskotası rüzgâr üstü ayağında *asla* sabitlenmemelidir. Ekipten bir kişi sürekli vincin başında olmalı, yelkenin gurçetadan açıklığını, hız göstergesini ve zahiri rüzgâr hızı göstergesini gözlemlemelidir.

Bir dalga sebebiyle eğer teknenin hızı düşüyorsa, gurçetadan biraz uzaklaştırmak üzere iskotayı bırakmalı, tekne eski hızına gelirken de yelkeni geriye almalıdır. Eğer yeniden rüzgâr düşerse, yelkeni yine dışarıya bırakmalıdır. Eğer deniz düzleşirse ve dümenci orsalararak bunun avantajını kullanmak isterse, o zaman cenovayı kasmalıdır.

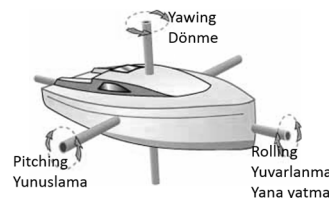
Bazı durumlarda cenovayı sürekli açmak ve geri almak için iskotayı kullanmak yerine barber haul donatmak daha iyi olabilir. Diğer şartlarda her ikisi de birlikte kullanılabilir. Hatta ana yelken arabasını ve iskotasını cenova hareketlerine göre ayarlamak da yardımcı olur. Bütün bu yelken ayarları yumuşakça yapılmalı ve hiçbir dümenci ile ters düşmemeli veya onun hareketlerinin tersine olmamalıdır.

İlk denemelerde dümenci ile vinç başındaki ekip üyesinin birbirleriyle konuşmaları kesinlikle yardımcı olacaktır. Zaten bir süre sonra hiç konuşmadan biri diğerinin yapacağını tahmin edebilecek hale gelecektir.

Bütün bu manevralar sırasında dümenci, rüzgâr altı tüylerini kullanarak tersleme ile “stall” hali arasında nerede olduğunu ve birinden diğerine ne hızla geçebileceğini bilecektir. Oysa üst düzey performans için hem tüylere bakmalı, hem teknenin hemen önündeki suya bakmalı, hem de gözünü hız göstergesinden ayırmamalıdır.

Hiçbir zaman sadece tüylere bakmayın. Çevrenize bakarak gelen dalgaların tekneye ne yapacağını tahmin etmeyi öğrenebilirsiniz ve tuhafı ki, bu tüy dizilimi etrafa bakmak için size orsa yakasındaki tek bir kurdele olduğundan çok daha fazla zaman bırakacaktır. Buna rağmen bu yeni yelken yardımcısıyla bile uzun süre yapılan alıştırmalar ve üst düzey konsantrasyon iyi bir orsa seyrinin anahtarlarıdır.

Kuşkusuz eğer doğru bir rotada seyretmiyorsanız, iyi bir tekne hızının size yardımcı olmayacağını hatırlamalısınız. Dümenci sürekli zihnini açık tutmalı ve değişebilecek şartları devamlı düşünmelidir.



Daha da iyisi, taktiklerle uğraşacak başka birisinin olmasıdır. Bu sayede sadece nasıl dümen tutacağına ve teknenin nasıl daha hızlı gidebileceğine konsantre olabilir.