

Gece Seyrinde Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar



Boğaziçi Üniversitesi Yelken Takımı

Sinem DALKILIÇ

Şubat 2016

İçindekiler

Teşekkürler.....	3
Önsöz	4
Gece Seyrinin Planlanması.....	5
Teknedeki Seyir Fenerleri ve Deniz Fenerleri.....	7
Teknedeki Seyir Fenerleri:	7
Fenerlerin Tekne Boylarına Göre Görülme Mesafeleri:.....	8
Teknelerin Işıklandırılmaları	9
Deniz Fenerleri.....	10
Gece Seyrinde Güvenlik.....	11
Gece Seyrinde Yol Hakkı.....	13
Tehlike ve Yardım İşaretleri.....	16
Seyir	17
Vardiya ve Nöbetler	18
Gece Görüşü.....	20
Sonuç: Gece Seyri için 10 Öneri	22
Kaynakça.....	23

Teşekkürler..

Takıma girdiğim ilk günden beri elimi tutan, dostluğunu ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen ve ilk gezi kaptanım **Dilara Beyler**'e;

Uzun bir gece seyri sonrası sabaha karşı 5:00'te Knidos'a yanaşarak makalemin temelindeki konuları iyice anlamamı sağlayan **Yiğit Can Altan**'a;

Birlikte seyir yapma imkânı bulduğum, hepsinden ayrı ayrı çok şey öğrendiğim kaptanlarım **Efe Can Saka, Özcan Vardar, Can Çavlı, Alper Akbilek, Ezgi Mamus** ve **Umut Soysal**'a;

Daha bir yıldızımı alırken bana baş üstünü sevdiren, kazandığımız kaybettiğimiz yeri geldiğinde çekildiğimiz birçok yarışta birlikte keyifli anlar yaşadığım **Eren Özdal**'a;

Bulduğum yönetim kurullarında birlikte çalıştığım arkadaşlarıma; ilk gezimde beni takımla kaynaştıran **Kenan Öztürk** ve **Hasan Hüseyin Aslan**'a; ilk yanaşmamı yaptıran **Mert Ergin**'e; takıma girişimden beri birlikte çok yol kat ettiğim dostlarım **Gökтуğ Marmara, Mehmet Said Onay, Berkay Varçok, Egemen Can Gök, Dorukhan Sergin, Bilge Bilge** ve **Ashgöl Keskin**'e;

ve

Bu uzun süreçte beni hep destekleyen, dinleyen, aramızdaki uzak mesafeye rağmen bana yol gösteren ve en başından beri cesaretlendiren mentorum **Yiğit Doğan**'a çok teşekkür ederim.

Önsöz

Güneşin kıvıllığı ufukta kaybolurken deniz iyice kararmaya başlar. Gece olmuştur. Kimisi için bu vakitler endişe dolu ve ürpertici geçer ve biran önce günün aydınlanması beklenir. Aslında bu durumun aksine güneşin batışı ile büyüdü bir deneyim bizi beklemektedir. Pırıl pırıl bir gökyüzünün altında yıldızları seyretmek, yakamozların teknemizin bordasına çarpışlarını izlemek gündüz seyirlerinde asla yaşayamayacağımız keyifli anlardır. Uzun bir gece sonrası ne kadar yorgun ve uykusuz olsak da güneşin doğuşu ile yaşanan bütün zorlukları unutturuz.

Yarıştı ve gezi yelkenciliğinde gece seyri zaman tasarrufu demektir. Bütün gün canla başla yarıştıysak geceleyin bu performansımıza neden devam etmeyelim? Gezi yelkenciliğinde ise güvenliğe verilen önem daha fazladır. Bundan dolayı, gerekli önlemleri aldıktan sonra karanlıkta seyrimize aynı şekilde devam edebiliriz. Ama unutmamalıdır ki gece seyri, gündüz seyirlerine göre daha fazla bilgi ve tecrübe gerektirir.

Makale boyunca, gece seyirinde işimize yarayacak noktalara değindim. Gece seyri nasıl hazırlanması gerektiğini, teknedeki seyir fenerlerini ve teknenin çeşitli faktörlere bağlı ışıklandırılmasını, deniz fenerlerini, gece seyirinde güvenliği, yol haklarını, tehlike ve yardım işaretlerini, seyir sırasında dikkat edilmesi gereken hususları, vardiya sistemini ve gece görüşünü aktarmaya çalışacağım. Bu konulara dikkat edersek gece seyri usulleri gündüz seyirdekilerden farklı değildir ve düşünülenden daha kolay ve zevklidir.

Gece Seyrinin Planlanması

Güneş batmadan evvel ciddi ve eksiksiz bir hazırlık güvenli bir gece seyrinin anahtarıdır. Gündüz planlamasından pek de farklı değildir fakat daha iyi organize olmak gerekir. Planlamadaki en önemli adım, başımıza gelebilecek her olayı değerlendirmek ve



hazır olmaktır. Yelkenlerimizde, hareketli ve sabit donanımımızda, motor ve elektronik cihazlarda sorunlar yaşayabiliriz. Seyirden önce, yaşanabilecek aksaklıkları en aza indirmek için önlemlerimizi almalıyız. Unutmamak gerekir ki; yaptığımız planlar değişebilir ve her zaman bir B-planımız olmalıdır. Gerek Atlantik’i geçerken gerekse bir marinaya yanaşırken yedek planımızın olması çok önemlidir. Acil bir durumda girilebilecek limanlar, rota değişiklikleri seyre başlamadan önce iyice değerlendirilmelidir.

Rotamızı hava kararmadan önce kesinleştirmeliyiz. Seyirdeki yükümüzü azaltmak için haritalara veya GPS’e kerterizler konabilir, rotamızın üzerindeki fenerlerin koordinatlarını, özelliklerini, bize uzaklıklarını(mesafe ve zaman türünden) ve açısız rotamızı yanımızda bulunduracağımız bir kâğıda not edebiliriz.

Hava kararmadan önce havuzluk ve güverte kontrolünün bitirilmesi gerekir. Yelkenlerin, mandarların, ıskotaların, camadan halatlarının denetimini önceden yapmalı; piyanoya gelen halatlardan hangisinin kaçınıcı kilitten geçtiğini iyice öğrenmeli; zira karanlıkta ayırt etmek zor olabilir. Teknenin hem üstünün hem de içinin neta olmasına dikkat etmeliyiz. Nöbetteki ve aynı zamanda dinlenen ekip için faydalıdır. Lüzumsuz eşyaları ve özellikle karanlıkta görüşümüzü kısıtlayacak ışıklı cihazlarımızı güverteden kaldırmalıyız. Ancak seyirde ihtiyaç duyacağımız malzemeleri(el feneri, projektör, dürbün vs.) de havuzluğa almalıyız. Navigasyon aletlerini(cetvel, pergel, kalem vb.) ve haritaları içeride kolay ulaşılabilecek bir yerde hazır etmeliyiz. Nöbetteki ekip, yiyeceklerini ve suyunu mümkünse kuru ve çabuk ulaşılabilecek bir şekilde havuzlukta bulundurabilir. Her ihtimale karşın yedek kıyafetler de hazırlanmalıdır. Kış seyirlerinde, karanlıkta sıcaklıkların daha da düşeceği hatırlanmalı ve buna göre giyinilmelidir. Gündüz seyre çıkmadan önce yaptığımız gibi seyrin uzunluğuna göre güvenilir kaynaklardan kısa/uzun dönem hava durumu raporu almak gerekir;

geceleyin gökyüzünü okumak daha zordur. Ayrıca seyrettiğimiz coğrafyaya göre; gelgit, akıntılar ve dalga hakkında doğru bilgi alarak deniz koşulları hakkında da bilgi sahibi olmalıyız. Eğer havanın yaklaşık ne zaman kötüleşeceğini bilirsek ona göre plan yapıp önlemlerimizi alırız. Dümdüz denizde motor seyri keyifli olabilirken, hava ve deniz şartlarının ağırlaştığı zamanlar normalden daha zorlayıcı olabilir.

Teknede seyir fenerlerinin tam ve eksiksiz olması çok önemlidir. Seyir esnasında fenerler arızalanabilir. Karanlıkta baş üstüne gidip tamirle uğraşmamak için pilli seyir fenerlerinden (beyaz, kırmızı, yeşil olmak üzere 3 adet) bulundurmamak çok isabetli bir önlem olabilir. Projektörlerin ve kafa lambalarının önceden kontrol edilmesi, bozuk veya bitik olanların seyre çıkmadan evvel değiştirilmesi gerekmektedir. Seyir sırasında güvertede hareket etmemiz gerekebilir. Hava kararmadan önce, hem sancağa hem iskeleye emniyet kemerleri bağlanır. Ayrıca, ilk yardım setinin tam olmasına, tehlike ve yardım işaretlerinin teknede eksiksiz ve tarihlerinin güncel olduğuna dikkat edilmelidir.

Hava kararmadan önce bütün ekiple kısa bir toplantı yapılmalıdır. Bu toplantıda, gece seyri için gerekli cihazların kullanımı mutlaka anlatılmalıdır. Gidilecek rota ve yolda karşılaşılabilecek tehlikeli ve güç bölgeler önceden konuşulmalıdır. Başımıza gelmesini istemediğimiz durumları ancak gerekli önlemleri alırsak zararsız olarak atlatabiliriz. Uzun bir süre seyir yaparsak vardiya nöbetlerinin ve saatlerinin önceden planlanması gerekmektedir. Nöbetteki ekipten nelerin beklendiği konuşulmalıdır. Herhangi bir şüphe ve kararsızlık anında kaptanın çağırılması gerektiği, özellikle güvertede kimsenin can yeleksiz dolaşmamasını, belirli aralıklarla haritada pozisyonun belirtilmesini ve seyir defterine not alınması gerektiği belirtilmelidir.

Eğer ekibin ilk gece seyri olacaksa işin sanıldan daha zor olduğu hemen anlaşılır. Bu yüzden, bildiğimiz ve daha kolay bir rotayı tercih etmek yararımıza olabilir. Dar geçit ve trafiğin yoğun olduğu bölgelerden kaçınarak, kıyıya fazla yaklaşmadan, hafif rüzgârlı, bulutsuz ve dolunaylı bir gökyüzü ilk seyrimizi rahat geçirmemizi sağlayacaktır. Gece seyri yapacağımız kesin ise hava kararmadan bir iki saat önce açılmak, ekibin gün batımından önce seyre alışmasını sağlayacaktır. Limanı veya koyu aydınlıkta terk etmek işimizi kolaylaştırır. Ayrıca, gece seyir yapıp gün ışığında hedefimize varmamız yanaşma açısından kolaylık sağlar. Eğer karanlıkta yanaşmayı planlıyorsak yanaşması kolay ve bildiğimiz bir yer tercih edilmelidir; marinalar doğru bir seçim olmayabilir.

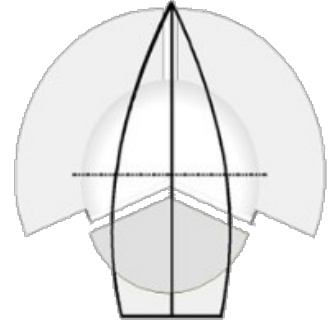
Teknedeki Seyir Fenerleri ve Deniz Fenerleri

Denizde çatışmayı önlemek için teknelerde; fenerler, gündüz işaretleri için şekiller, flaşingler ve ses işaretleri için düdük, gong ve çan gibi araçlar bulunur. Seyir fenerleri; güneş batımından doğuşuna kadar, sisli, karlı, şiddetli yağmurlu veya kısıtlı görüş şartlarında motorlu veya motorsuz her teknenin kullandığı ışıklandırmalardır.

COLREG 72 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) 'ye dayanarak ülkemizde 1977'de '*Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*' yayınlanmıştır. Denizcilik kanunlarına göre; seyir fenerlerini bulundurma ve bu işaretlerin teknelerin belirli yerlerine monte edilmiş olma zorunluluğu vardır. Işıklıdırma kuralları, teknelerin boylarına göre değişmektedir. Güvenli sularda demirliyen- demir feneri yakılmalıdır- ve limanda bağlıyken kullanılma zorunluluğu yoktur.

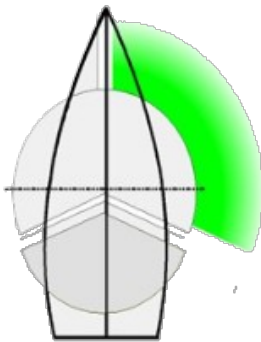
Teknedeki Seyir Fenerleri:

Silyon Feneri: Teknenin omurga hattı üzerinde konumlanan 225°'lik bir ufuk yayı üzerinde kesintisiz bir ışık gösteren ve teknenin tam pruvasından itibaren her iki yönde de kemere hattının 22.5° gerisine kadar ışıklandıran beyaz bir fenerdir.

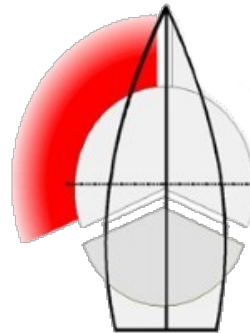


Silyon Feneri

Borda Fenerleri: Her biri 112.5 derecelik bir ufuk yayı üzerinde tam pruvadan kendi tarafındaki kemerinin 22.5 derece gerisine kadar kesiksiz bir ışık gösteren sancak tarafında yeşil, iskele tarafında kırmızı fener anlamındadır. 20 metreden kısa teknelerde borda fenerleri teknenin omurga hattı üzerinde bulunan bir fanus içerisinde birlikte taşınabilir.



Sancak Borda Feneri



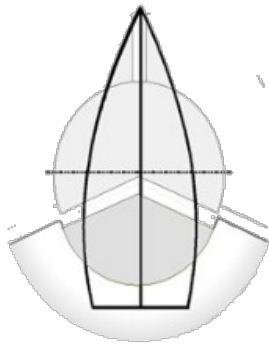
İskele Borda Feneri

Pupa Feneri: Olabildiğince teknenin kış tarafına yakın konulan ufkun 135°'lik bir yayı üzerinde-tam kıçtan itibaren her iki bordada 67.5°'lik - kesiksiz beyaz bir ışık gösteren fenerdir.

Her Taraftan Görülür Fener: Ufkun 360 derecelik yayı üzerinde kesiksiz kırmızı, beyaz, yeşil veya sarı ışık gösteren fener anlamına gelir.

Yedekleme Feneri: Pupa feneri ile aynı özelliklere sahip sarı ışık veren fenerdir.

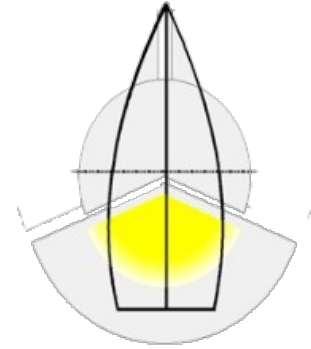
Çakar Fener: Düzenli aralıklarla dakikada 120 veya daha fazla çakan fenerlerdir.



Pupa Feneri



Her Taraftan Görülür Fener



Yedekleme Feneri

Fenerlerin Tekne Boylarına Göre Görülme Mesafeleri:

Fenerler	50m'den büyük tekne	12-50m arası tekne	12m'den küçük tekne
Silyon Feneri	6 mil	<ul style="list-style-type: none">12-20m 3 mil20-50m 5 mil	2 mil
Borda Feneri	3 mil	2 mil	1 mil
Pupa Feneri	3 mil	2 mil	2 mil
360°'den görülebilen üç renkli fener	3 mil	2 mil	2 mil
Yedekleme Feneri	3 mil	2 mil	2 mil

Tablo 1

Teknelerin Işıklandırılmaları

Teknelerin taşıdıkları ışıklar; teknelerin hangi yöne seyrettikleri, büyüklükleri, motorlu veya yelkenli olup olmadıkları konusunda bize bilgi verirler. Gece seyirine katılan ekibin gemilerin gösterdiği ışıkları anlaması ve ne yapacağını bilmesi gerekmektedir. Seyir fenerleri, bir teknenin rotasını anlayabileceğimiz şekilde tasarlanmış ve konumlandırılmıştır. Aşağıda seyir fenerlerinin kullanımına dair seyir sırasında karşılaşılabileceğimiz birkaç örnek yer almaktadır. Detaylı olarak 'Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün 22-30 arası kurallarında anlatılmaktadır.

Gerekli Tanımlar: Kurallar içinde geçen aşağıdaki deyimleri iyi bilmemiz gerekmektedir.

- Üzerinde yol bulunan tekne: Bir gemi; deniz üzerinde, karaya bağlı olmadığı, demirli bulunmadığı ve karaya oturmuş durumda olmadığı zaman, üzerinde yol bulunan gemi sayılır.
- Yedekleme: Bir teknenin başka bir tekneyi iterek, çekerek veya bordasına bağlayarak bir bölgeden diğer bir bölgeye götürmesidir.
- Kumanda altında olmayan tekne: Bazı istisnai şartlar sebebi ile kuralların gereğine uygun olarak manevra yapma gücü olmayan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği bulunmayan tekne anlamına gelir.
- Manevra kabiliyeti sınırlı tekne: Yaptığı iş nedeniyle kurallara uygun olarak manevra yapma gücü sınırlanan, bu yüzden diğer bir geminin yolundan çıkma yeteneği olmayan bir tekne anlamına gelir.
- Balıkçılıkla uğraşan tekne: Manevra kabiliyetini sınırlayan ağlar, oltalar, troller veya diğer avlanma araçları ile balık avlayan bir tekne anlamına gelir.

Seyir Fenerlerinin Görünüşü:

- Boyu 7 metreden az, kürekli veya yelkenli tekne uygulayabildiği takdirde borda ve pupa feneri ile kendini gösterecektir. Fakat mümkün değilse çatışmaya önleyecek kadar yeterli sürede bir cep feneri ile kendisini belirtebilir. Azami hızı 7 deniz milini geçmeyen tekneler, her yönden görünür beyaz bir fener ve uygulayabildiği takdirde borda fenerlerini de gösterir.
- Boyu 50 metreden az, üzerinde yol bulunan motorlu tekneler, Tablo 1'de belirtilen mesafelerden görünecek şekilde silyon feneri, borda feneri ve pupa feneri taşır. Silyon

feneri, borda fenerinden en az 1 metre yukarıda olmalıdır. Demirli durumda, gece her taraftan görünür beyaz bir fener yakmalıdır.

- Boyu 50 metreden uzun üzerinde yol bulunan motorlu tekneler, **Error! Reference source not found.**'de belirtilen mesafelerden görünecek şekilde başta ve kıçta-baştan daha yukarıda- iki silyon feneri, bir pupa feneri ve bir borda feneri taşır. Demirli durumda iken, gece bir tane baş, bir tane kıçta demir feneri taşınmalıdır.
- Yelkenli teknelerde hem borda hem pupa fenerleri gösterilir.
- Yedekleme yapan teknenin kıç tarafında yedekleme feneri yanar. Tepesinde iki silyon feneri bulunur.
- Karaya oturan tekne, dikey bir doğru üzerinde ufkun her tarafından görülen iki kırmızı fener taşır. Başta demir feneri, kıçta demir fenerinden daha alçakta ufkun her tarafından görülen bir beyaz fener gösterir.
- Su içinde sürüklenme anlamına gelen trol çekme işiyle uğraşan bir tekne, üstte yeşil alta beyaz renkte ve dikey bir doğrultuda ufkun her tarafından görülür iki fener gösterir. Trol çekmek dışında balıkçılık yapan tekneler ise üstte kırmızı altta beyaz renkte olmak üzere dikey doğrultuda ufkun her tarafından görülür iki fener gösterirler.
- Kumanda altında bulunmayan tekneler, dikey bir doğru üzerinde ufkun her tarafından görülen iki kırmızı fener taşır.
- Manevra kabiliyeti sınırlı olan tekneler(mayın temizleme faaliyetleriyle uğraşanlar hariç), en iyi görülebilecekleri yerde dikey bir doğrultuda her yönden görünür üç fener gösterirler. Fenerler, kırmızı-beyaz-kırmızı olarak sıralanır.

Deniz Fenerleri

Deniz fenerleri gece ışıklarıyla ve gündüz kulesiyle mevkiimizi bildiren en büyük seyir yardımcılarıdır. Rotamızı belirlemede yol gösterir ve tehlikeli durumları ikaz eder. Sıgılıklara ve deniz altı kayalıklarına yaklaşırken veya liman girişlerinde, boğazlarda, dar geçitlerde veya doğal/ yapay engellere göre güvenli seyretmemize yardımcı olurlar. Türkiye'de 300ün üzerinde fener bulunmaktadır.

Haritalarda fenerler yuvarlak mor noktalar veya mor kuyruk eklenmiş yıldız ile gösterilir. Yanındaki açıklamasında fenerin karakteri, grup çakar ise parantez içinde ışık adedi, ışık rengi, periyodu (çakma sıklığı), yüksekliği ve görünme mesafesi gibi tanıtıcı bilgiler gösterilir. Ölçeği küçülttükçe fener bilgisinin kapsamı azalır, bazı bilgiler gösterilmez.

Haritadaki gösteriminde fenerin karakteristiği; fenerin sürekli, aralıklarla çakan veya renk değiştiren vb. ışıklandırma türünü gösterir. Periyodu saniye(s), yüksekliği metre(m), ve görünme uzaklığı deniz mili(M) cinsinden belirtilir. Fenerler genellikle 3 renkte gösterilir- beyaz(**W**), kırmızı(**R**) ve yeşil(**G**). Eğer fenerin ışık rengi verilmediyse beyaz olduğu kabul edilir.

- **FI R 5s 10m 7M** Haritada böyle bir gösterimle karşılaştığımızda beş saniyede bir kırmızı çakan, on metre yükseklikte, yedi milden görünen bir fener olduğunu anlarız.

En yaygın kullanılan karakteristik özelliklerden bazıları şöyledir: **F** sürekli ışığı, **FI**(flashing) sabit aralıklarla tekrarlanan kısa çakarı, **FI(2)** grup çakarı, **Q** (quick flashing) seri çakan feneri ve **AI** (alternating) bir periyot içinde farklı renkte ışık gösteren feneri temsil eder.

Gece Seyrinde Güvenlik

Geceleyin güvenli bir seyir yapmak istiyorsak en önemli kural görmek ve görülmektir. Gece seyrinde karadaki ve denizdeki seyre yardımcı ışıkları(şamandıra, deniz fenerleri vb.), diğer teknelerin seyir fenerlerini çok dikkatli gözlemlemek ve mümkün olan en güvenli hızda yol almak gerekir. Teknemizde doğru seyir fenerlerini gösterdiğimizden, radar yansıtıcımızın monte edilmiş olduğundan ve mürettebatın tehlike veya yardım ikazı için kullanılabilecek fişeklerin yerini bildiğinden emin olunmalıdır. Görünürlüğü arttırmak için yelkenlere tutabileceğimiz bir fener hazırda bulundurulmalıdır.

Trafiğin yoğun olduğu bölgelerde veya çatışma hâllerinde devamlı gözlem yapılmalıdır. Gemi trafiği yoğunsa işimizi kolaylaştıracak bir diğer önemli cihaz olan gece dürbünüyle yaklaşan tekne ve gemileri gözleyebilirsiniz. AIS (Automatic Identification System)-yakınlardaki deniz araçlarını rotası ve hızıyla 'chartplotter'da gösteren bir sistem- ise radarınız yoksa emniyet sağlar. Her ne kadar fenerlerden ve elektronik sistemlerden yardım alsak da keskin bir çift göz en işe yarar navigasyon aracıdır. Karanlık sulardaki ışiksiz şamandıraları fark etmek hiç de kolay değildir. Bundan dolayı belirli aralıklarla ufku 360 derece taramak gerekir.



Hava Kararırken ve Kararıktan Sonra

Çoğu gece seyirinde kıyıdan uzak kalmak mümkün değildir ama yakın olmamızı gerektirecek bir durum yoksa açıktan seyretmek tercih edilmelidir. Zorunlu değilsek burun, topuk ve balıkçı barınakları yakınlarından geceleyin seyretmekten kaçınmalıyız. Haritada gösterilmemiş sığlık veya topuk, ışıksız bir şamandıra, su seviyesinde bir halat tehlike arz edebilir. Bu tarz sorunlarla karşılaşıldığında gece karanlığında çözüm üretmek, gün ışığına göre daha zor ve karmaşıktır. Genellikle deneyimi az denizciler, geceleri kıyıya yakın kalmanın daha güvenilir olduğunu düşünürler. Daha açıktan seyrederken dalgaların daha yüksek olması, denizin daha derin ve karanlık olması insanı korkutabilir. Fakat bu nedenlerle kıyıya yakın seyretmek yanlıştır. Hatta bölgeye yabancıysak seyir mesafesini arttırmalıyız. Çünkü bu bölgelerde sığlıklar, batıklar veya kayalıklar olabilir. İyi ışıklandırılmamış girişlerden korunmak için pilot kitaba dikkat etmek gerekir. Her ne kadar radar ve elektronik navigasyon sistemleri sayesinde mevkiimizi bilsek de riske atmamalıyız. GPS konumumuzu tam olarak doğru vermeyebilir. Sadece ‘chartplotter’a güvenerek kıyıya yaklaşılmalıdır. Ayrıca kıyıda sayısız balıkçı ağı ve şamandıra bulunabilir. Çok zor görünürler ve pervaneye dolanabilirler. Bu yüzden güvenliği ön planda tutarak en uygun mesafeden seyretmeliyiz. Açıkta seyrederken tehlikeyle karşılaşma olasılığımız daha düşüktür. Herhangi bir problem yaşanırsa manevra alanımız daha geniştir; bu yüzden daha rahat hareket edebiliriz. Motor durabilir, autopilot kitlenebilir veya camadan vurmamız gerekebilir. Böyle zamanlarda durumu kontrol altına almak için daha çok vaktimiz olur. Genellikle geceleyin problemleri çözmek daha uzun sürer. Kıyıdan güvenli bir mesafede sorunu çözmek daha kolaydır.



Geceleyin bir limana girmek de aynı ölçüde dikkat ister. Daha önce hiç uğramadığımız yabancı bir limana girmek eğer hava şartları kötüleşmemişse veya teknik, hayati nedenlerden dolayı mecbur kalmadıysak tercih edilmemelidir. Ne ile karşılaşacağımızı bilmediğimiz için gün ışığında yanaşmak en güvenlisidir.

Teknede dikkat etmemiz gereken en önemli konu denize adam düşürmemektir. Bu hususta alabileceğimiz en iyi önlem, güvertedeki herkesin can yeleği giymesidir. Bu şişme can yeleklerinin ucuna yanıp sönen fener takılması önemlidir. Ayrıca, teknede hareket ederken hatta bazen havuzluktayken bile can halatına bağlanılmalıdır. Özellikle dalgalı ve açık denizlerde, MOB bir ekibin başına gelebilecek en korkunç senaryolardan biridir. Gece seyrinde denize ekipten birinin düşmesi çok ciddi sonuçlara yol açabilir. Eğer MOB manevrasına başladıysak ve kazazede yakındaysa ışıklı şamandıra atılması önerilir. Şamandıraların, cam simitlerinin, can yeleklerinin ve bazı yelken kıyafetlerinin sarı, turuncu veya kırmızı renkte olmasının sebebi kolay fark edilir olmasıdır.

Gece Seyrinde Yol Hakkı

Uzaktaki bir teknenin veya geminin ışıklarını görüyorsak, öncelikle bizden uzaklaştığına veya bize yakınlaştığına karar vermemiz gerekir. Gece seyrinde yaklaşmakta olduğumuz teknenin ışıklarına bakarak çatışma hâlinde olup olmadığımızı, geçiş üstünlüğünün kimde olduğuna karar verebiliriz. Ama unutmamak gerekir ki yaklaşılan teknenin ışıklarının doğruluğundan asla emin olamayız ve şüpheli bir durumda yol hakkı kimde olursa olsun tehlikeli bir durumdan kaçınmak için gerekli manevrayı yapmaya hazır olunmalıdır. Bir tekne yaklaşırken aralıklarla nispi kerteriz alınmalı ve eğer nispi kerteriz sabit kalıyorsa iki tekne çatışma hâlinde olup güvenli bir seyir için gerekli manevraya başlanmalıdır.

Denizde “yol benimdir” diye bir mazeret yoktur. Karşıdaki tekne, sizin ışıklarınızı yanlış okuyup içinde bulunduğunuz çatışmayı farklı yorumlayabilir ve üzerine düşen görevi yerine getirmeyebilir. Her tekne gece/gündüz her koşulda kendisini gözetmekten, geceleyin taşıdığı fenerlerin sorunsuz olmasından, ışıklandırmasının duruma ve zamana göre uygun olmasından ve çatışma kurallarına göre seyretmekten yükümlüdür.

Denizdeki yol hakkı kuralları; hangi kuvvetle yol aldıklarına ve yaptıkları işlere göre değişmektedir. Gündüz bordasını gördüğümüz teknelerin geceleyin sadece fenerlerini gördüğümüz için yol hakkının kime ait olduğunu fenerlere göre tespit edebiliriz. Gece seyrindeki geçiş üstünlükleri, gündüz seyriyle aynıdır. Kumanda altında bulunmayan tekne yol

hakkında önceliğe sahiptir. Öncelik sıralamasında, ardından manevra yapma gücü kısıtlı olan tekne, balıkçılık faaliyetiyle uğraşan tekne, yelkenli tekne ve kuvvetle yürütülen tekne gelir. Motorlu teknelerle yelkenli tekneler karşılaştıklarında, motorlu tekne yol verme mecburiyetindedir.

Genel kural olarak gece sancakta bir kırmızı fener görülürse o tekneye yol verilmeli; iskelede bir yeşil fener görülürse yola devam edilmelidir. Her koşulda seyir sırasında gözcülüğe devam edilmelidir. Denizde sıklıkla karşılaştığımız birkaç durum aşağıdaki gibidir:

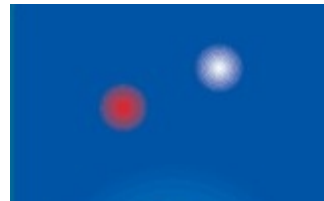
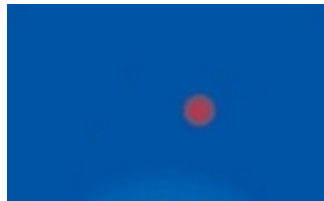
1. Eğer bir kırmızı ve bir yeşil fener görüyorsak yelkenli bir tekneye pruva pruvaya yaklaşıyoruz demektir. Yelkenle seyrediyorsak sancak kontra - iskele kontra uygulamasına uyulmalıdır. Motorla seyrediyorsak sancağa yönelip yol vermeliyiz.



2. Eğer bir kırmızı, bir yeşil ve bir beyaz fener görüyorsak motorlu bir tekneye pruva pruvaya yaklaşıyoruz demektir. Motorla seyrediyorsak iki tekne de kendi sancağına yönelmelidir. Yelkenle seyrediyorsak karşıdaki tekne bize yol vermekle yükümlü olmasına rağmen çatışmayı önleme amaçlı manevra yapmaya hazır olmalıyız.



3. Yalnızca kırmızı iskele borda fenerini görüyorsak bir yelkenliye iskele bordasından yaklaşıyoruz demektir; yelkenli ve/veya motorlu seyrederken sancağa yönelerek yol vermekle yükümlüyüz. Eğer kırmızı borda fenerinin yanı sıra beyaz bir ışık da görüyorsak motorlu bir tekneyle kesişiyoruz demektir; motorla seyrediyorsak tekneyi yine sancağa yöneltmeliyiz.



4. Yalnızca yeşil sancak borda fenerini görüyorsak ve yelkenle seyrediyorsak yol hakkı bizdedir. Eğer beyaz ışık da görüyorsak ve motorla seyrediyorsak yol hakkı yine bizimdir.

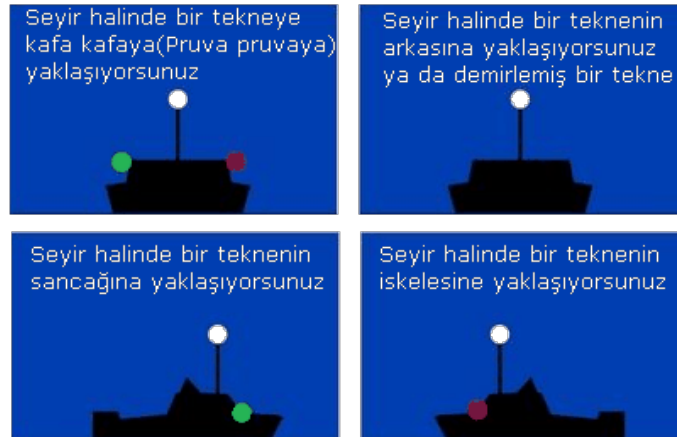


5. Eğer sadece beyaz bir ışık görüyorsak bir tekneye yetişiyor veya demirli bir tekneye yaklaşıyor olabiliriz bu durumda önümüzdeki tekneden uzak durmalı, rotasına mani olmamalıdır. Bu kuralın bir istisnası, yelkenli bir teknenin motorlu bir tekneye yetişmesi durumudur ve yelkenli tekne yol vermelidir. (Yetişen tekne)



6. Eğer pupa yönüne baktığımızda bir teknenin iki borda fenerini de aynı anda görüyorsak (yetişilen tekne konumundayız) diğer tekneyi gözeterek yolumuza devam etmeliyiz. Yetişen tekneye çaparız çıkarmaktan kaçınmalıyız.

Farklı seyirlere göre karşılaşılan bazı seyir fenerlerinin anlamları:



Gece seyri sırasında gemi trafiğinin yoğun olduğu bölgelerden geçmek zorunda kalabiliriz. Örneğin; bir kanalda, boğazda veya geçiş noktasında seyir yapılıyorsa geceleyin daha dikkatli olmalıyız. Gözetim ihmalinin gece seyirinde neden olacağı sonuçlar daha ağır olabilir. Dolayısıyla durumun ve çatışma tehlikesinin iyice değerlendirilmesini sağlamak üzere, her tekne her zaman görme ve işitme gözcülüğü yapmalı, manevra için hazır olmalıdır.

Gece şartlarında kargo ve yolcu gemilerinden güvenli mesafede seyredilmelidir. Bu tür gemilerin ufak tekneleri fark etmeleri oldukça zordur. Güvertedeki aydınlatmadan ötürü diğer teknelerin borda fenerlerini görmekte güçlük çekebilirler. Manevra yapabilmeleri için gerekli bir mesafeye ihtiyaçları olacaktır ve acil bir durumda rotalarını korumayı tercih edebilirler. Balıkçı tekneleri geceleyin fark edilme konusunda kötü bir üne sahiptir. Genellikle ışıklandırmaları yeteri kadar parlak olmadığı için çok dikkatli gözlemlenmelidir.

Çatışmayı önleme amaçlı yapılan manevralar karşı tekne tarafından anlaşılacak derece büyük olmalıdır. Gece seyrinde uzaklık/yakınlık hissiyatımızdaki kesinliği kaybedebiliriz. Diğer teknenin de aynı durumda olduğunu düşünerek manevralarımız belirgin ve net olmalıdır. Acemi, kafa karıştırıcı hareketlerden kaçınılmalıdır. “Bu mesafeden kurtarır mı?”, “geçer mi?” gibi sorular sormak yerine, önlemi önceden alıp yol hakkı sizde de olsa yol vermek tercih edilmelidir. Diğer tekne bizi görmeyebilir veya size yol vermeyebilir. Yelkenle seyrediyorsak arada bir el fenerini ana yelkene tutarak işaret verilmelidir. Işık işaretlerinin yanı sıra diğer tekneye manevrayı bildirmek için ses işaretleri de kullanılmalıdır. Diğer teknelere daha kolay görünmek için yapılmalıdır.

Tehlike ve Yardım İşaretleri

Teknede hayati tehlike, yangın, teknenin batması söz konusu olduğunda tehlikeyi ve yardım ihtiyacını gösterecek birtakım bildirimler uygulanır. Telsiz ile haberleşmenin yanında çeşitli ikaz işaretleri ile yardım isteğini uzaktaki teknelere gösterir. Bu işaretler, birlikte ya da ayrı ayrı kullanıldığı veya gösterildiği zaman, tehlikeyi ve yardım ihtiyacını belirtecektir. Acil durumlarda kullanılan bu malzemeler tehlike ve yardım isteği dışında lüzumsuz nedenlerle kesinlikle kullanılmamalıdır.

Gece seyrinde yardım çağrısı yapma ve tehlikeyi bildirme durumunda kalırsak uygulayabileceğimiz birkaç haberleşme yolu vardır. Birer dakika arayla patlayıcı işaret, paraşütlü roket maytabı veya kırmızı ışık gösteren el meşalesi kullanılması, portakal rengi duman işareti, alev gösterilmesi ve telsizle acil durum/ yardım çağrısı yapılması uzaktaki teknelere kendimizi ve yardım çağrımızı fark ettirmek için kullanılabilir. İşaret için kullanılan bu malzemeler kolay ulaşılabilecek ve hazır durumda saklanmalıdır. Seyre çıkmadan önce son kullanma tarihine dikkat edilmeli, eksikler tamamlanmalıdır.

İkaz işaretleri uygun şekilde kullanılmazlarsa ciddi kazalara sebebiyet verirler. Çok sıcak alev çıkardıkları için yangına sebep olabilirler. Teknelerde yürütmeliğe göre en az 2 adet el maytabı, paraşütlü el fişeği, en az bir adet yüzer veya elde tutulan türde duman kandili-çoğunlukla gündüz kullanılır- bulundurulmalıdır.

Tekne; çatışma, yangın veya herhangi bir nedenden ötürü su alıyor olsa dahi terk edilmemeli, yardım beklenmelidir. Tekne batmadıkça paniğe kapılıp terk edilmemelidir. Temel kural olan “Tekne seni terk etmedikçe, sen tekneyi terk etme” sözü unutulmamalıdır.

Seyir

Geceleri hiçbir nesne gündüz görüldüğü haline benzemez. Avucunuzun içi gibi bildiğiniz kıyı ve burunlar yabancı gelir, mesafeleri kestirmek zorlaşır. Bundan dolayı, güneş battıktan sonra temkinli seyretmek gerekir. Hatta yarışta değilsek camadanla da gidilebilir, bunun zararı sadece tekneimizi yavaşlatmak olur. Gece seyrinde dümen tutmak tecrübe ve alışkanlık gerektirir. Görüşte rotaya yardımcı olacak fener, tekne vb. bir unsur yoksa pusula ile seyretmek deneyim ister. Sert havalarda ve dalgalı denizde bu durum daha da zorlaşabilir ama zamanla alışılır.

Yelkenle seyrederken pusulayı takip etmektense güzel trimlenmiş yelkenlerle seyretmek daha avantajlıdır. Eğer yavaşlamak istemiyorsak rüzgâra karşı yaklaşık güvenli bir açıda seyretmeliyiz. Yavaş yavaş rahatladıkça kritik açılara yaklaşabiliriz. Motorla dahi seyrediyorsak eğer rüzgâr açısı da tutuyorsa cenovayı açabiliriz. Seyre yardımcı olur, dümen tutmayı kolaylaştırır ve görünürlülüğü arttırır. Motor seyrinde, silyon fenerinde gelen ışık cenovayı ana yelkene kıyasla daha iyi aydınlatır ve fark edilmemizi kolaylaştırır.

Gece seyrinde içgüdülerimizi kullanmak da çok önemlidir. Gittiğimiz rotadan şüphemiz varsa, bir gemi yaklaşıyor ama onun rotasını tam anlayamıyorsak veya bir geminin ışıklarını tam olarak çözemiyorsak ekiple tartışılmalı, sakince karar vermeli ve erkenden harekete geçilmelidir. Gerekirse hızı düşürmelidir. Karanlıkta uzaklıkları, yönleri ve hızları tahmin etmek daha zordur. Işık kirliliği de son zamanlarda sıklıkla karşılaştığımız sorunlardan biridir. Büyük bir yolcu gemisinin kamara ve salon ışıkları yüzünden seyir ışıkları net görünmeyebilir. Bu durumda geminin ne yöne gittiğine karar vermek bile çok zor olur. Bunun yanı sıra, yerleşim yakınlarındaysak şehir ışıklarından kaynaklanan ışık kirliliğinden marina ya da liman girişini bulmamız zor olabilir çünkü kıyıdaki birçok yerden kırmızı, yeşil ve beyaz ışıklar gelebilir. Bu durum her ne kadar yanıltıcı olsa da bu ışıklar aynı zamanda gece karanlığını da biraz aydınlatarak bize yardımcı olur. Ancak hiçbir zaman sadece şehir ışığına güvenilmemelidir.

Vardiya ve Nöbetler

Mürettebat, gece seyri sırasında görüş mesafesinin azalması, olası tehlikeler ve çatışma riskine karşı mutlaka uyanık olmalıdır. Bütün gece seyir yapmayı planladıysak ve eğer seyir bütün ekibin uyanık olmasını gerektirmiyorsa vardiya sistemi önceden kararlaştırılmalıdır. Seyirde de dinlenilmeli, düzeni aksatmayıp uyumak gerekir. Gece seyirinde üşümemeye dikkat edilmeli ve enerji boşa harcanmamalıdır.

Vardiya için mürettebat sayısına ve havaya bağlı olarak düşünülmüş çeşitli modeller vardır. Eğer bir geceden fazla sürecekse daha uzun dinlenme zamanı konmalıdır. Örneğin, üç kişilik ekipte bir kişi iki saat nöbet tutup dört saat uyuyabilir. Hava sertse bir kişi hazır beklemelidir. Gerekirse manevrada vardiyadakine yardım etmelidir. Eğer mürettebat sayısı dört ya da daha fazlaysa grup şeklinde nöbet tutulur, 6 saatte bir vardiya değiştirilebilir. Sert havada seyrediyorsak iki grup üçer saat nöbet tutup diğer grup hazır bekleyebilir. Genellikle, eğer iki kişi seyirdeyse 12 saat kabul ettiğimiz geceyi dörde bölüp üçer saatlik vardiyalar yapılabilir. 18.00 ile 06.00 arasında dört vardiya oluşturulur. Hava sert ise nöbet iki saate indirilebilir. Daha kısa bir nöbet ve daha az uyku gündüz seyri için de yeterlidir. Gece seyirinin en zor saatleri 02.00 ile gündeğümü arasındaki süredir. Eğer seyir bir geceden fazla sürecekse bu saatlerdeki vardiyayı üst üste aynı kişi yapmamalıdır.

Kaptanın rotaya, hava şartlarına ve mürettebat sayısına bağlı olarak uygun bir vardiya sistemi oluşturma sorumluluğu vardır. Her zaman şart olmamakla beraber, eğer şüphe duyuluyorsa yazılı vardiya programı oluşturulabilir.

Saat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A kişi	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil
B kişi	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı
C kişi	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı
D kişi	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı	Yeşil	Kırmızı	Kırmızı	Sarı

Kırmızı: Dinlenmede **Sarı:** Navigasyon **Yeşil:** Vardiya/dümen

Gece vardiyası hiç de kolay olmadığı için, ilk defa gece seyri yapan arkadaşları havuzlukta tek başına bırakmamak gerekir. Kokpitte her zaman mutlaka en az 2 kişi nöbette olmalıdır. Deniz karanlıkta ürkütücü ve farklı gözükür. İlk kez gece seyri yapanlar, uykusuzluk ve yorgunluk dışında deniz tutmasında da artış olacağını bilmelidir. Nöbetteyken vardiya

arkadaşının uykusunun gelmesini ve dikkatinin dağılmasını önlemek için konuşurmak gerekebilir.

Mürettebat herhangi bir konuda emin olamayınca kaptan uyuyor olsa bile mutlaka haber vermelidir. Nöbette yapılması gereken en temel işlerden biri belirli aralıklarla ufku taramaktır. Her 15 dakikada bir çevreyi 360 derece gözlemleyip trafik kontrol edilmeli, yelkenlerin ve donanımların kontrolü yapılmalıdır. Yine belirli aralıklarla seyir defterine notlar alınmalıdır. Koordinatlar, haberleşmeler, karşılaşılan tekneler, deniz fenerleri ve kara parçaları belirtilebilir. Eğer yönümüze kaybedersek veya elektronik cihazlar bozulursa bu bilgilerle güvenli seyrimize devam edebiliriz. Herkesin gece görüşünün aynı seviyede olmaması, dikkat edilmesi gereken bir konudur. Her vardiya ekibinde renkleri ve ışıkları çok iyi görebilen birini bulundurmaya dikkat edilmelidir. Gece körlüğü olan kişinin tek başına nöbet tutmaması gerekir. Eğer vardiyadaysak ve zaman zaman ışıklı kamaraya girmek zorundaysak gece görüşünü korumak için bazı yollar vardır. Kırmızı ışık hariç diğer renkleri filtreleyen gözlük takmak veya bir gözü tamamen kapamaktır. Böylece bir gözümüz görüşü korumuş olur.



Gece seyri, bir takım işidir. Bir grup yelken yaparken bir grup dinlenir. Nöbeti devredeceğimiz zaman nöbeti devralacak kişinin tamamen uyandığından emin olunmalı, emin olana dek güvertede bulunulmalıdır. Nöbeti bitenlerin neler olduğu hakkında yeni gelenleri bilgilendirmesi ve ileriki saatlerde olabilecekler hakkında küçük bir toplantı yapması da faydalı olacaktır.



Team SCA Gece Seyrinde Kavança Atarken, '15 VOR

Yaşanan teknik aksaklıklar, rüzgâr değişimleri, trafik ile ilgili uyarılar, navigasyonla ilgili dikkat edilecek noktalar, rota ile ilgili bilgilendirmeler, teknenin performansı vb. konuların konuşulması vardiya değişimlerinde gereklidir. Böylece yeni gelen ekibin işini kolaylaştırmış olup vardiyaya daha rahat başlarlar. Dümene geçiyorsak önceki dümenciyle konuşmalıyız. Hangi açıda gittiğini, kaç knot rüzgâr estiğini sorabiliriz. Sonrasında, hangi yelkenleri kullanacağımızı ve trimlerini ona göre ayarlayabiliriz.

Uykusuzluk; aşırı yorgunluğu, mide bulantısını ve hatayı beraberinde getirir. İlk gece seyirinde uyumak zor olsa da herkesin nöbeti dışında dinlenmesi gerekir. Araştırmalara göre, uyku uzunluğundan çok uyku için eşit rutinlerin olması daha önemlidir. Bir süre sonra, ekip teknede uyumaya alışır ve kendine güveni artar. Böylece birkaç gecelik seyirlere güvenle çıkabilecek hâle geliriz.

Gece Görüşü

Gece seyri yaparken görebilmek hem yol bulma hem de güvenlik açısından çok avantajlıdır. Teknenin hızı ekibin görüş mesafesine ve görüş netliğine bağlıdır. Karanlıkta, görüş kısıtlı olduğu için her denizci konumunu tespit etmek ve teknenin nasıl gittiğini kavramak için bütün duyularına bel bağlar. Kulaklarımızı düdüğü ve dalga seslerini dinlemeye hazırlarız fakat bazen karanlıkta görmeye nasıl adapte olacağımızı unuturuz. Bazı teknikleri kullanarak gözlerimizi karanlığa alıştırebilir ve daha fazlasını görebiliriz.

Gözlerimizi gece görüşüne hazırlamaya aslında güneş batmadan saatler önce başlanmalıdır. Günün parlak ışıklarında gözlerimiz yorulur. Bu yüzden güneş gözlüğü ve şapka takmak karanlığa geçişi kolaylaştırır ve gözlerimizi güneş yanığından korur. Geceleyin ışığa maruz kalmak görüşümüzü böler ve uyum sağlamamız için bir süre beklememiz gerekir. Beyaz ışığa maruz kalan gözün tekrar karanlığa alışması için yaklaşık 12-40 dakikaya ihtiyacı vardır. Fakat çok kısa bir süre de olsa ışığa maruz kalmak bu süreyi sıfırlar ve 100% gece görüşüne tekrardan kavuşmak için 15-30 dakika beklemek gerekir.



Team Vestas,'15 VOR

Gece görüşümüzü en çok bölen ışık kaynakları navigasyon aletleridir. Örneğin, 'chartplotter'ı en düşük parlaklıkta kullansak bile görüşümüzü böler. En iyi çözüm cihazları en düşük parlaklığa ayarlayıp kapamaktır. Acil bir durumda tekrardan açıp bakabilir ve bu sefer parlaklık da en loş seviyede olur. Gözlerimiz kırmızı ışığa maruz kaldıktan sonra yeşil veya beyaz ışıktan daha kolay gece görüşüne adapte olurlar. Kırmızı ışık gece görüşümüzü bozmadığı için pusula ve harita ışıkları bu renktedir. Kamaraları aydınlatmak için kırmızı ışık veren ampuller, gözün karanlığa alışma süresini kısaltmada çok faydalıdır. Eğer suyun üzerini

görmek için projektör kullanıyorsak kolumuzu teknenin dışına uzatarak ışığın tekneye çarpmasını ve gözümüze yansımalarını önleyebiliriz.

Gece seyrinde sıklıkla yaşanan senaryolardan biri şöyledir: Denizi tararken birkaç derece sancakta veya iskelede karanlık bir form görürüz. Fakat direkt bu cisme baktığımızda onu ayırt edemeyiz. Bu olay tamamen gözümüzün fizyolojisiyle alakalıdır. Retinamızda bulunan koni hücreleri tam merkezde toplanmıştır ve çubuk hücreleriyle çevrilidir. Çubuk hücreleri, alaca karanlıkta görmemizi sağlar ve gece görüşümüzden sorumludur. Çünkü koni hücrelerine göre ışığa daha duyarlıdır. Ayrıca bu hücrelerin ışıklı bir alandan karanlık bir ortama geçişte adapte olabilmeleri için belirli bir süre gerekmektedir. Retinadaki konumlarından dolayı ayrıca periferik görüş için de kullanılırlar. Periferik görüş kısaca, direkt bakış çizgisinde olmayan nesnelere fark edebilme yeteneğidir ve geceleyin ufukta nesnelere görmede daha yararlıdır. Bundan dolayı karanlıkta, ileri bakarken birkaç derece dışa odaklanmak gece görüşümüzü geliştirir.

Hareket hâlindeyken gözümüzün bir nesneye odaklanması çok zordur. Genellikle ufku tararken suyun yüzeyini süpürerek bakarız. Bunu yaparken gözlerimizin odaklanmasına yardımcı olmak için yavaşlamak hatta aralıklarla durmak gerekir. Merkezi görmemiz 3-15 derece arasını görebildiği için derinlemesine bir tarama için 5-10 derecede bir beklenmelidir.

Gece nöbetlerinde seyir yapmak yıpratıcı bir iştir ve bu yorgunluk karanlıkta nesnelere fark edip algılama becerimizi etkiler. Çevreyi tararken gözümüzü sabit tutup sadece kafamızı hareket ettirmek yorgunluğu azaltacaktır ve daha temiz bir görüş sağlayacaktır. Zaman zaman bir yere



odaklandığımızda renkli lekeler görürüz. Bu, göz yorgunluğunun habercisidir. Sabit bir yere bakmak yerine gözlerimizi hareket ettirmek faydalı olur. Ayrıca uzaktaki bir nesneyi görmeye çalışırken de daha çok zorlanırlar. Ufku tararken bu nedenle arada teknedeki yakın bir donanıma odaklanmak gerekir. Vardiyada, çevreyi gözlemlerken aradığımız şeyler ufak ve görmesi zordur. Yanıp sönen loş bir ışık, gökyüzünde karanlık bir alan veya uzaktaki gri bir nesne bize sığılı, karayı hatta fırtınanın yaklaştığını söyler. Sağduyulu denizciler olarak her duruma hazırlıklı olmak için elimizden geleni yaparız. Genellikle, gece görüşü, gözlerimizi

dinlendirme, ufku tarama teknikleri listenin en sonlarına itilir. Fakat havanın kararmasıyla birlikte gelen zorluklar karşısında gözlerimizin karanlıktaki görme sınırlarını anlamak ve görüş yeteneğimizi arttıran teknikler geliştirmek, tehlikeden kaçınma ile tehlikeye doğru seyretme arasındaki farkı belirleyebilir.

Sonuç: Gece Seyri için 10 Öneri

1. İlk gece seyrini bilindik sularda yapmak gerekir.
2. Her zaman alternatif bir planımız olmalıdır.
3. Vardiyaları hava kararmadan önce kararlaştırmalıyız.
4. Güvertedeki herkesin can yeleği giydiğinden emin olmalı, hareket ediyorsak emniyet halatlarını mutlaka kullanmalıyız.
5. Seyir fenerlerini okuyabildiğimizden emin olmalı, çatışma durumlarından kaçınmalıyız.
6. Kendimizden emin değilsek yelkenlere camadan vurmamalıyız. En kısa zamanda varmak yerine güvenli bir seyir yapmak tercih edilmelidir.
7. Nöbetteyken herhangi bir konuda emin değilsek kaptanı uyandırmalı, yelkenle manevra yapılması gerekiyorsa ekiple iyice konuşup planlı hareket edilmelidir.
8. Işıklı veya ışısız teknelerden ve şamandıralardan, sığıklardan vb. yeryüzü engellerinden olabildiğince güvenli bir mesafede seyretmeliyiz.
9. Görünür olmalı, doğru seyir fenerini gösterdiğimizden emin olmalıyız. Bunun için elimizin altında el feneri ve projektör bulundurmalıyız.
10. Gece görüşünü bozacak bütün ışıklı elektronik cihazları olabildiğince az kullanmalı, gerektiğinde en düşük seviyede kırmızı ışıkla aydınlatmalıdır.

Gece seyri ne kadar zahmetli ve yorucu olsa da günün ilk ışıklarıyla keyifli bir sabah başlar ve tüm yorgunluklar unutulur. Gün batışının ve gecenin karanlığındaki güzelliklerin keyfini güvenle çıkarmanızı dilerim.

Kaynakça

- Akyıldız, Olcay Öner. ".": *DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME, YOL HAKLARI*. N.p., 16 Mar. 2014. Web. 16 Feb. 2016.
- Bahtiyar, Salih. "GECE SEYRİ SIRASINDA DİĞER TEKNELERLE KARŞILAŞMAK." N.p., n.d. Web. 15 Feb. 2016.
- Blackwell, Daria, and Alex Blackwell. "Keeping a Watch Schedule." *Keeping a Watch Schedule*. N.p., n.d. Web. 20 Feb. 2016.
- Carey, Teresa. "Sailing at Night: Can You See in the Dark?" *Cruising World*. N.p., 16 Oct. 2014. Web. 20 Feb. 2016.
- Cunliffe, Tom. "How to Tackle a Night Passage Short-handed - Yachting Monthly." *Yachting Monthly*. N.p., 27 Nov. 2014. Web. 16 Feb. 2016.
- Davies, Ray. "Make Your Night Moves." *Sailing World*. N.p., 12 Feb. 2012. Web. 15 Feb. 2016.
- Dedeoğlu, Sabine, and Tayfun Öztuna. "Gece Seyri 2: Zifiri Karanlıkta Güvenli Seyir." *Naviga* n.d.: 90-96. Web.
- Dedeoğlu, Sabine, and Tayfun Öztuna. *Gece Seyri: Aşk Mı Nefret Mi?* (2012): n.d.: 90-94. Web. 15 Feb. 2016.
- *DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME TÜZÜĞÜ (1)* (1977): n. pag. Web. 14 Feb. 2016.
- "Gece Seyri." *Lotus Seyir Defteri-Gece Seyri*. N.p., 2011. Web. 18 Feb. 2016.
- Hendricks, Jim. "Navigating at Night." *Boating Magazine*. N.p., 5 Aug. 2011. Web. 18 Feb. 2016.
- "Night Vision." *Flashlight Reviews and LED Modifications*. N.p., n.d. Web. 20 Feb. 2016.