

Halatlar

Tarihteki ilk halatlar keten ve kenevirden yapılırdı. Bu halatların yapımı çok zor ve zahmetli olduğundan, oldukça değerliydi. Zaman içinde gelişen teknoloji ile birlikte, çok daha hafif ve çok daha dayanıklı halatlar imal edilebilir oldu. Teknolojik gelişme birçok farklı türde halatların doğmasına ve her amaç için farklı bir halat yapılmasına olanak verdi.

Farklı amaçlar için farklı halatlar kullanılması, halatın esnekliğine, dayanıklılığına ve hassasiyetine bağlıdır. Mandar halatları esnek olmamalıdır. Esnek bir mandar ipi, yelkene yük geldiğinde mandar ipinin esnemesine ve yelkenin daha da torlanmasına, dolayısıyla üzerindeki yükün daha da artmasına yol açar. Mandar ipleri mümkün olduğunca dirençli olmalı, esnek olmamalıdır.

İskota ipleri ve tekneyi karaya bağlamamıza yarayan koltuk halatları bir miktar esnek olmalıdır. Tekneyi karaya bağladığımızda tekne ve kara arasında oluşacak anlık gerilimlerde teknenin kasılması yerine ipin bir miktar esnemesi hem teknedeki konforu arttıracak hem de ipin dayanıklılığını arttıracaktır. Dalgalı yerlerde bağlanmak zorunda kalan tekneler oldukça esnek halatların yanı sıra halatla kara arasına lastik veya yay mekanizması da koyarlar. Bu sistemin amacı, tekne hareket ettiğinde oluşan büyük kuvvetin iplere zarar vermeden yay tarafından emilmesini sağlamaktır.

Özetlemek gerekirse, yelkenleri direğe çekmek için kullanılan **mandar ipleri**, sert ve kalın olmalıdır. **İskota ipleri** ise bir miktar esneme payına sahip olmalı, kavança gibi hareketlerde oluşan gücü emmelidirler. Karaya bağlanmak için kullandığımız **koltuk halatları** ise esnek, görece ucuz ve sürtünmeye karşı dirençli, kalın olmalıdır.

Halatlarda genellikle naylon kullanılır, iyi bir esneme payına sahiptir. Polyester halatlar ise UV ye karşı daha da dayanıklıdır ve yük altında çok daha az esnerler. Polipropen halatlar ise hafif olması gereken halatlar için kullanılırlar (Yüzen halatlar).

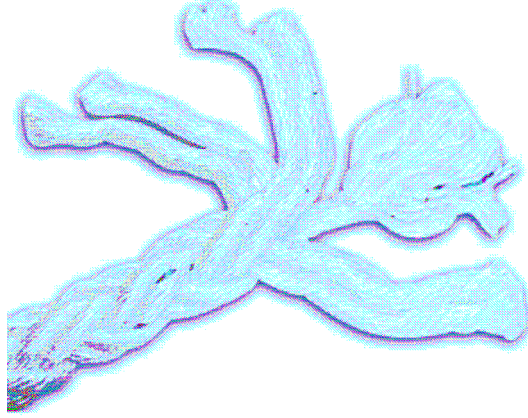
Halatları örgü şekillerine göre incelersek kılıflı ve sarmal olmak üzere iki çeşit halat olduğunu görürüz.

Kılıflı halatlar iç içe geçmiş iki farklı bölümden oluşur. İçteki kısım genellikle daha sık dokunmuş olur ve gerilimin büyük kısmı bu bölüm üzerinden taşınır. Dışarıdaki kılıf iç kılıfı tamamen kaplar ve ultraviyole, tuz ve sürtünme gibi etkilere karşı korur. Buna ek olarak daha yumuşak yapısı sayesinde spinlok, vinç gibi donanımlara tutunmasını kolaylaştırır, elleri yakmaz.



Sarmal halatlar ise aynı tipte bir kaç ipin kat kat örülmesiyle üretilir. Bu halatlar kılıflı halatlara göre daha ucuzdurlar ve tamir

edilebilme şansları vardır. Bu nedenle genellikle çapa veya koltuk halatı olarak kullanılırlar.



Halatların örgü şekli, malzemesi ne olursa olsun, güneş ve tuzdan olumsuz yönde etkilenirler. Halatlar denizden çıktıktan sonra mutlaka yıkanmalıdır. Ayrıca halatlar düzenli aralıklarla birkaç santim kısaltılırlarsa sürekli aynı noktadan eskimleri önlenir ve ömürleri uzar.

Halatların uçlarının açılmaması için binlerce yıldır kullanılan yöntemler vardır. Kalın bir iğne ve gırcala denen ince ip kullanılarak iplerin sonunun örülmesine **piyan** denir. Günümüzde, sentetik halatların uçları eritilerek açılması engellenebilmektedir. Hatta, ısıtıcı bıçaklar sayesinde bu işlem daha halat kesilirken yapılabilmektedir.

Bağlar

İnsanoğlunun binlerce yıl süren denizcilik macerasında, hemen hemen tüm donanımlar değişmesine rağmen, gemici bağları nesilden nesile aktarılmış ve binlerce yıldır aynı şekilde kullanılmıştır. Bundan yüz sene öncesine kadar bir teknede onlarca farklı bağ aynı anda kullanılırken, gelişen teknoloji ve kullanımı kolaylaşan tekneler, şakıl ve benzeri yardımcı donanımlar nedeniyle birçok düğüm unutulmaya yüz tutmuş, genellikle her iş için aynı 4-5 düğüm türü yeterli görülmeye başlanmıştır.

Hatta, denizler üzerinde seyreden birçok kişi bu 4 düğümü bile doğru dürüst bilmemektedir. Marinalarda, koylarda her gün tanık olduğumuz durum içler acısıdır. Örnek olarak birçok motoryat kullanıcısı “takması zor olduğu için” usturmaçalarını çıkarmadan denize açılmaktadır. Oysa ki foralı çifte kazık bağı ile kolayca bağlanabilen usturmaçalar denize çıkarken mutlaka toplanmalıdır.

Yanlış atılan bir bağın sonucu ağır olabilir. En basit şekilde, düzgün atılmamış bir kazık bağı ile bağlanmış bir usturmaça üzerindeki yük dengesi değişince boşalabilir ve usturmaça kaybedilebilir. Bu basit hatanın kayıpları çok daha büyük olabilir. Aşağıdaki hikaye, ülkemizden klasik bir manzarayı anlatıyor aslında...

<<Mudanya'dan İstanbul'a doğru yelkenle gelirken İmralı'ya 15 mil uzaklıkta sekiz metrelik bir motor teknesinin sürüklendiğini görmüştük. Dürbünle baktığımızda içindekilerin beyaz çamaşırlarını sallayarak yardım istediklerini fark ettik. Yaklaştığımızda panik içinde olduklarını gördük. Sivriada arkasında demirli vaziyette uyurken, sabah demir halatının bağlı olduğu beş metrelik zincirden çözüldüğünü anlattılar. Makineyi çalıştıramamışlar, gece buralara doğru sürüklenmişler.

Kendilerine kalınca bir halat verdik, bunu teknenin başındaki babaya "kazık bağı" ile bağlayıp tekrar halatın bedeninden geçirdikten sonra "volta etmesini" söyledik. Adamlar yüzümüze baktı.

Sonradan öğrendik ki on yıldan beri alamatra tipi kamaralı bu tekne ile gezmelerine rağmen düğüm atmaktan başka "gemici bağı" bilmiyorlarmış.

Nitekim bu yüzden Sivriada'da uyurken demir halatı zincirden çözülüyor ve bu durum meydana geliyor. Demir halatı zincire doğru dürüst bir gemici bağı ile bağlansaydı bunlar başlarına gelir miydi?>>

Necati Zincirkıran

ADEK'ten alınmıştır.

Temel Denizci Bağları

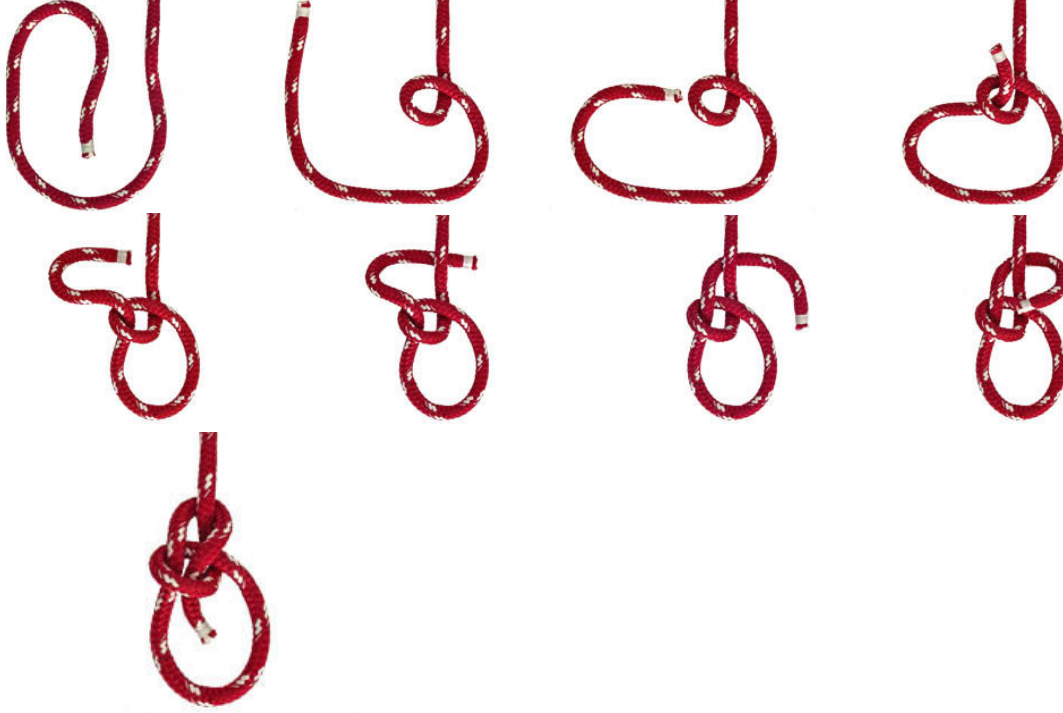
Sekiz (Kropi)

Halatın; kilit, spinlok gibi yerlerden geçmemesi için atılan durdurucu bağıdır. Sekiz bağı sıklıkla evlerde kullanılan basit düğümle karıştırılır. Evlerde kullanılan düğüm, yük altında bir daha açılmamak üzere sıkışabilir. Bu nedenle kesinlikle kullanılmamalıdır. Sekiz bağı, iskotaların ve mandarların ucuna atılmalıdır.



İzbarço

İzbarço, sık kullanılan, kolayca çözülebilen ve güvenilir bir bağdır. Sıkışmayan bir kroş yapmak için kullanılır. Bu bağ sıkıştıktan sonra bile kolayca açılır. Çözmek için halatın çımasını düğüme doğru itmek yeterlidir. Bir çok yerde kullanılabileceği gibi özellikle mandar halatlarında, şakıl bağlantılarında ve iskota halatlarının yelkene bağlanması için kullanılır. İzbarço bağı çok farklı yollarla yapılabilir.

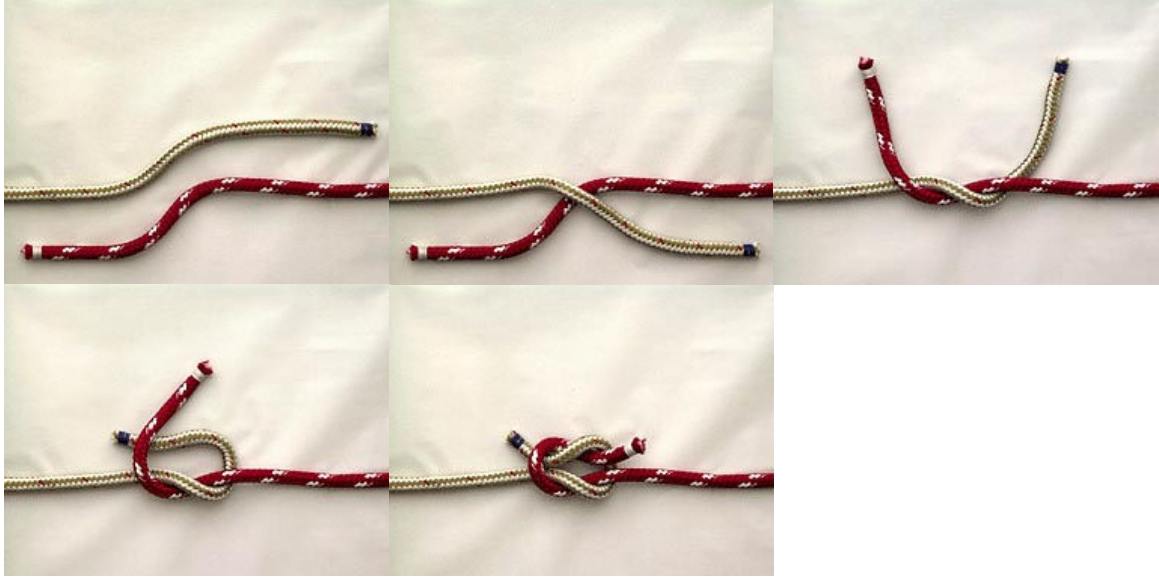


Camadan

Camadan bağı, ismini yelkenlerin alanını küçültmekten alır. Geleneksel yelkenlerde, yelkenin bir kısmı indirilip, arka yaka ayarı yapıldıktan sonra kullanılmayan kısımlar camadan bağıyla bağlanarak uçuşması önlenir.

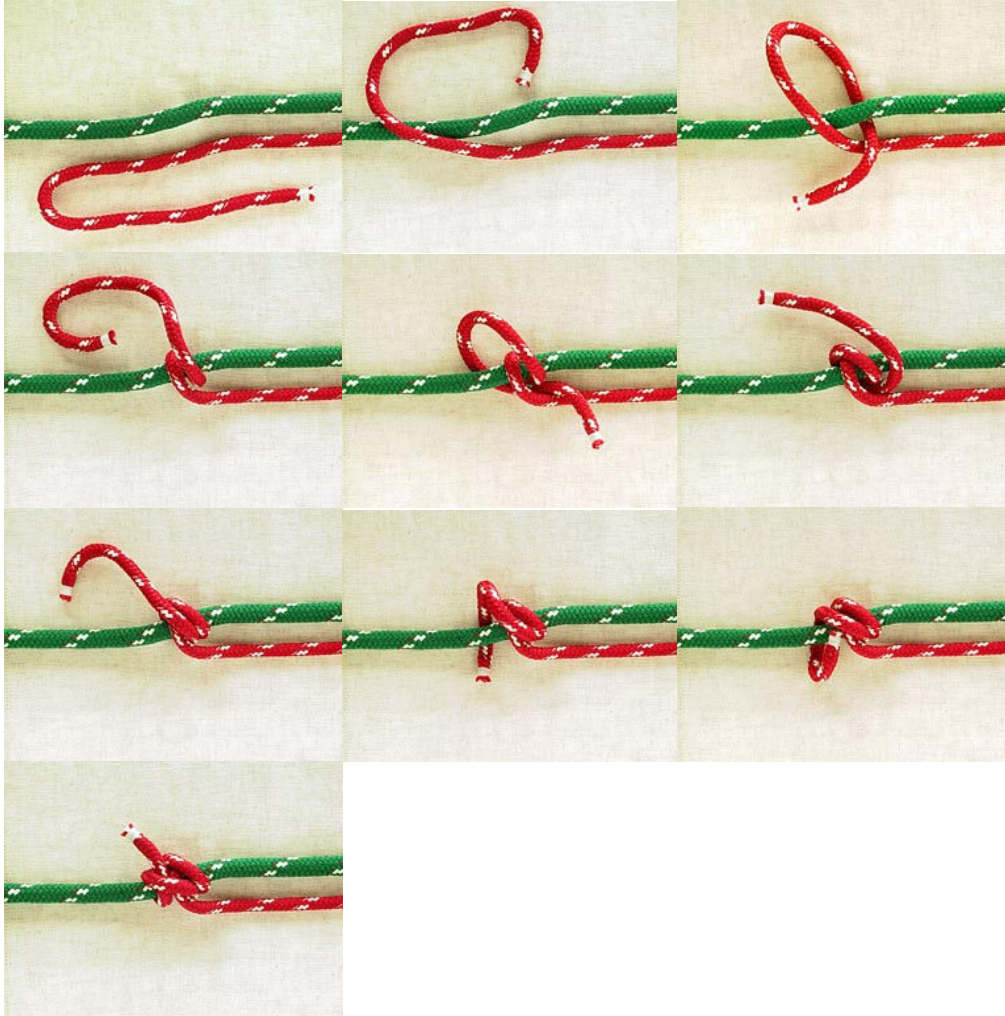
Camadan bağı, kolayca atılabilen, kolay kolay çözülmeyen ve ağır yüklerde uzun süre bekledikten sonra bile kolaylıkla çözülebilen bir bağdır. Ancak camadan bağı güvenilir bir bağ değildir ve kullanım alanları kısıtlıdır. Kullanım alanlarının dışına çıkıldığında çok tehlikeli sonuçlar doğurabilir.

- Camadan bağının düzgün atıldığından emin olunmalıdır. Camadana çok benzeyen ancak "Koca karı bağı" olarak adlandırılan bağ olmadığından emin olunmalıdır.
- Camadan asla **iki farklı ipi** birleştirmede kullanılmamalıdır! International Guild of Knot Tyers bu konuda kesin uyardı, ve her yıl bu nedenle ölümler olduğunu bildirmektedir.



Kazık Bağı

Halatı bir kazığa, tele veya başka bir halata bağlamak için kullanılır. Tekne üzerinde usturmaça halatlarının vardavelaya bağlanmasında da sıklıkla kullanılır. Yük altında sağlam olmasına rağmen, üzerinde yük olmadığı durumlarda güvenilir değildir. Bu sebeple daha sağlam bir bağ olan çifte kazık bağı kullanılır.



Volta

Tekne üzerinde bulunan koçboynuzu veya iskele mapalarına halat bağlamak için kullanılan yöntemdir. Koç boynuzu etrafında birkaç kez dolaştırıldıktan sonra yükü iyice hafifleyen halat ters volta ile “kilitlenir” Tek bir kilit yeterli olmakla beraber, birkaç tane atılması sağlamlığını arttıracaktır.

