

Kavança korkulu rüyanız olmasın

Yelkenli tekneyle yarışan ekiplerin pek de hoşlanmadığı bir manevradır; kavança. Oysa birkaç öneri, bol antrenman ve disiplinli bir çalışmayla işleri kolaylaştırmak mümkün. Önerileri ünlü açıkdeniz yarışçısı Orhan Gorbon'dan aldık. Yazı: Orhan Gorbon



Yelkenli teknelerde zor manevraların başında her zaman kavança gelir. Özellikle yarışlarda taktisyenler kavança ihtiyacını yok etmeye çalışır ya da olmuyorsa geciktirmeye çalışır. Tramola gayet sevilen bir manevrayken kavança genelde arka planda kalır. Bu yazıda bunun sebeplerine bakacağız ve belki de bu algıyı değiştireceğiz. Örneğin bir yelkenli tekne sancak kontra (rüzgârı sağdan alarak) seyir yaparken, gitmek istediği noktaya değışirse diğer kontraya dönme

ihtiyacı duyar. Bu noktada rüzgâr önden ya da arkadan geliyordur. Rüzgâr önden geliyorsa, nispeten daha dar açılar ve tramola vasıtasıyla tekne dönüşünü yapar. Şayet rüzgâr arkadan geliyorsa, daha büyük bir açıyla dönüş yapılır ve buna da kavança denir.

Teknenin rüzgârı arkadan, örneğin 120 dereceden alıyor ve ana yelken ve simetrik balon yelkeniyle sancak kontra seyir yaptığını düşünelim. Balon gönderi belli bir açıda açılmış ve ana yelken bumbası da iskota kaçırılarak iyice rüzgârlatına gönderilmiş olsun.

Kavançanın açıklaması tekneyi 120 derece iskeleye doğru döndürüp, diğer kontrada yine aynı simetriyi yakalamaktır. Buradaki sihirli kelime aslında "tekneyi döndürmek"tir. Kavança manevrasının başlamasıyla beraber aşağıdaki gelişmeler olmaya başlar:

1 Dümenci dümeni çevirmeye başlar. Teknenin yönü dönmeye başlar.

Kavança atmaya karar veren bir ekip komut verildikten sonra dümenci teknenin pruvasını döndürmeye başlar. Bu noktada bütün ekibin yapılmakta olan kavançayla ilgili bilgilendirilmiş olması gerekir. Normal şartlarda tekne düz bir seyir yaparken, yelkenlerin o seyre göre ayarlanmış olduğunu var sayıyoruz. Teknenin yönü değışir ancak yelkenlerin trimi aynı kalırsa teknede uyum bozulur. Dolayısıyla tekne dönmeye başladıkça, trimcinin yelkenleri ayarlanması gerekir.

2 Rüzgârın tekneye geliş açısı değışmeye başlar.

Kavança başladıktan sonra ekip müthiş bir uyum içinde çalışır. Dümencinin tekneyi döndürdüğü her derecede, trimciler de yelkenleri aynı şekilde minik ayarlarla yeni pozisyonlarına getirmeye çalışır. Tekne döner, yelkenlerle oynar. Ve böylece tekne manevranın başında rüzgârı kış omuzluktan (120 derece diyelim) alırken şimdi tam arkadan almaya başlar, ancak ekip yelkenleri mükemmel bir şekilde ayarladığı için tekne huzur içinde seyrine devam eder. Buraya kadarki kısım aslında kavançadan bağımsız da görülebilir. Bu aynı zamanda tekneyi pupada farklı bir açıda götürme manevrası da olabilir. Bir kavançada en önemli nokta da burasıdır. Şayet buraya kadarki süreç iyi yönetilmezse bundan sonraki kısım da büyük ihtimalle ters gidecektir.

3 Rüzgârın tekneye geliş açısı 180° gelir.

Yukarıda bahsedilen süreç devam ederken artık tekne rüzgârı tam arkadan almaktadır. Bu nokta biraz zor çünkü tekne tasarımı itibarıyla rüzgârı tam arkadan almaya sevmez. Dolayısıyla bu noktada teknenin dönüşü devam etmeli ve rüzgârı diğer taraftan alır pozisyona gelmelidir. Ve tam bu noktada yelken bumbalarının

ve balon gönderinin taraf değıştirmeleri gerekmektedir.

4 Ana yelken rüzgârın dürtmesiyle diğer tarafa geçer.

Tekne öncesinde rüzgârı sancak taraftan alırken şimdi iskeleyden alır duruma geçtiği için ana yelkenin taraf değıştirmesi doğal bir ihtiyaçtır. Buna göre bumba bir taraftan bir tarafa geçer ve hemen akabinde yeniden iskeleyden gelen rüzgârla dolmaya başlar.

5 Balon gönderi ekibin (baş tarafta çalışan ekibin) marifetiyle diğer tarafa geçer.

Ön taraftaki yelken (balon) bu dönüş sürecinde huzurlu bir şekilde havada süzülür. Bu noktada yapılması gereken balon gönderini hem direktten hem de yelkenden ayırıp rüzgârın geldiği tarafa yeniden yerleştirmektir. Bu da oldukça basit bir operasyonel konudur.

FAZ 1: Teknenin dönmesi ve yelkenlerin buna göre ayarlanması

FAZ 2: Rüzgâr tam arkadan gelirken ana yelken bumbasının ve balon gönderinin taraf değıştirmesi

FAZ 3: Teknenin dönmeye devam etmesi ve yelkenlerin buna göre ayarlanması

Buradan sonra yine dümenci tekneyi döndürmeye devam eder ve trimciler yelkeni mükemmel bir şekilde ayarlama devam ederler. Ve teknenin yönü istenen yeri gösterince manevra bitmiş olur ve bu başarılı bir

kavança sayılır.

Daha detaylı olarak anlatmak gerekirse dümenci tekneyi döndürüyor. Balonun rüzgârlatı iskotasını kullanan kişi iskotayı tamamen teknenin dönüşüne paralel olarak kaçıyor. Balonun rüzgârlatı iskotasını kullanan kişi iskotayı tamamen teknenin dönüşüne paralel olarak alıyor ve böylece balon gönderini rüzgârın ve balonun arzu ettiği yere konuşturmuş oluyor. Ancak balonun rüzgârlatı iskotasını kullanan kişinin yukarıda bahsedilen işi yapabilmeye, mandarlara bakan kişinin gönder alt baskısını senkronize bir şekilde kaçırmaması gerekiyor. Ana yelkeni kullanan kişi de teknenin dönmeye paralel olarak iskotayı kaçıyor. Balon trimcileri, iskotaların yüksekliğini ayarlayan kısa ipleri yani tweeker'ları ayarlıyorlar ve böylece balonun çok havaya kalkmasına engel olunuyor.

Bu noktaya kadar ekip uyum içinde çalıştıysa tekne huzur içinde kavançaya bekliyor demektir. Hemen sonra ise gönderlerin aktarılması işi başlayacaktır.

Ana yelkeni kullanan kişi, bumbayı karşı tarafa geçirmeye başlar. Burada önerim, bu kişinin ana yelken iskotasını tamamen çekmesi, yani bumbayı tam ortaya alması ve sonra yeniden bol bol kaçırmasıdır. Bu yapılmazsa, bumba çok ani bir şekilde diğer tarafa geçer. Bu da teknenin huzurunu bozar ve ani çarpmalar dolayısıyla hasar yaratabilir.

Başüstü ekibi gönderin balona bağlı olan ucunu söküüp balonun diğer taraftaki ucuna takar. Şayet teknenin donanımı gönderin her iki tarafının da sökülmesini gerektiriyorsa, o da bir

ucu direktten, bir ucu da yelkenden sökülerek yapılır. Böylece gönder de taraf değıştirmiş olur. Burada bir sorun olması durumunda, arkadaki ekibin beklemesinde bir sorun olmaz, çünkü onlar zaten yelkeni mükemmel bir pozisyonda tutmaktadırlar ve gönder olmasa dahi, dümenci ve trimci uyumuyla tekne ilerlemeye devam eder. Bu noktada panik olmamak önemlidir. Bu noktadan sonra yine dümenci ve trimci yelkenleri ayarlar ve kavança tamamlanmış olur.

KAVANÇAYLA İLGİLİ BİLİNMESİ GEREKENLER

● Birçok teknede kavança aslında başüstü ekibinin işi gibi görülür. Eğer onlar işlerini doğru yaparlarsa her şey iyi gider, yapmazlarsa da ekip tamamen dağınık bir algı vardır. Bu algı tamamen yanlıştır. Bu algıdan dolayı birçok teknede kavança komutu verilince trimciler sabit kalır ve yapmaları gerekeni (yelkeni yeni açılara göre ayarlama işini) yapmazlar. Halbuki manevranın başında esas iş trimcilerdedir.

● Başsuz bir kavança operasyonunun bir başka sebebi de genellikle balon yelkeninin olması gereken formda olmamasıdır. Bu da trimcilerin dümenciyi senkronize bir şekilde yelkeni gereken pozisyona getirmemiş olmalarındanır.

Yukarıdaki tespitleri tamamen benimseyerek, disiplinli bir şekilde kavança antrenmanı yapılırsa, kısa sürede sistem oturur ve kavançalar çok kolaylaşır. Belli bir seviyeye geldikten sonra, daha sert havalarda da antrenman yapılmalıdır. Ama hava şartları ne olursa olsun, yukarıdaki sistem geçerlidir. Rüzgâr artsa da yapılması gerekenler aynıdır.

Son olarak, yelkene yeni başlayan birçok kişinin korkusu, bumba diğer tarafa geçerken çarpma tehlikesidir. Bunun çaresi de konsantre olup süreci iyi izlemek ve bumba geçerken de kafayı öne eğmektir. Kavançalardan korkmuyalım, iyi hazırlanalım, disiplinli olalım, her şey çok daha kolay olacaktır. **MBY**

Not: Burada kavança manevrasını daha eski ve aslında zor olan simetrik balon yelkenine göre anlattık. Asimetrik pupa yelkenleriyle kavança daha kolay ve emniyetlidir, onu da ilerleyen sayılarda anlatacağız.

KAVANÇAYLA İLGİLİ HASSAS NOKTALAR

* Kavança komutu çok yüksek sesle ama sakince verilmelidir. Ekip elemanları kesinlikle bu komutu duymuş olmalı ama panik olmadan ve fazla hareket etmeden sürece dahil olmalıdırlar!

* Dümenci tekneyi rüzgârlatına doğru, rüzgârı daha fazla arkadan alacak şekilde döndürürken, trimciler de yelkenleri tamamen senkronize bir şekilde ayarlamalıdırlar.

