

HİZMETE ÖZEL

T.C.
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI
ANKARA

SGYY 164-2
(Cilt-8)



**SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI
SERDÜMEN
ER MESLEK REHBERİ**

ANKARA
GENELKURMAY BASIMEVİ

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

GENELKURMAY BASIMEVİ
YAYIN NUMARASI:2009/

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

T.C.
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI
ANKARA

PER : 1440-1-09/Per.Atm.D.Uzm.Erb.Ş.

25 Haziran 2009

KONU : SGYY 164-2 Cilt-8 Sahil Güvenlik Komutanlığı
Er Meslek Rehberi (Serdümen)

BAŞEMİR

1. Sahil Güvenlik Komutanlığı Serdümen Er Meslek Rehberi SGYY 164-2 Cilt-8 yeni yayın olarak hazırlanmıştır.
2. Bu rehber yayım tarihinden itibaren yürürlüğe girecektir.
3. Rehber ile ilgili varsa görüş ve öneriler, zamana bağlı kalınmaksızın Yayın Geliştirme Öneri Çizelgesi ile Sahil Güvenlik Komutanlığına gönderilecektir.

(İMZALI)
Atilla KEZEK
Tümamiral
Sahil Güvenlik Komutanı

-/-

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

TALİMAT

1. SGYY 164-2 Cilt-8 Sahil Güvenlik Komutanlığı Er Meslek Rehberi (Serdümen);
 - a. Bot seviyesine kadar yayımlanacak ve bilmesi gereken prensibine göre işlem görecektir,
 - b. Gizlilik derecesine uygun olarak TSK Arşiv Yönergesine göre;
 - (1) Kilitli dolaplarda muhafaza edilecek,
 - (2) Kullanılmadığı zaman açıkta, masa üzerinde veya yetkisiz kişilerin eline geçmesine sebebiyet verilecek yerlerde bırakılmayacaktır.
2. Bu talimat hükümlerine aykırı davranışlar veya talimat hükümlerinin uygulanmasında ihmal ya da kusuru görülenler hakkında idari ve adli işlem yapılacaktır.
3. Bu Er Meslek Rehberinin;
 - a. Sorumlu birimlere kadar yayımlanması,
 - b. Gizlilik derecesine uygun olarak kilitli dolaplarda muhafaza edilmesi,
 - c. Yetkisiz kişilerin eline geçmesine sebebiyet vermeyecek gerekli tedbirlerin alınması,diğer kamu kurum ve kuruluşlarının tenseslerine maruzdur.

DEĞİŞİKLİK NU:01-12

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

-III-

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

DAĞITIM ÇİZELGESİ

GEREĞİ	MİKTARI
SG Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığına	2
SG Ege Deniz Bölge Komutanlığına	2
SG Akdeniz Bölge Komutanlığına	2
SG Karadeniz Bölge Komutanlığına	2
SG Eğitim ve Öğretim Komutanlığına	2
SG Hava Komutanlığına	2
SG İkmal Merkezi Komutanlığına	2
SG Marmara ve Boğazlar Onarım Destek Komutanlığına/İSTANBUL	1
SG Karadeniz Onarım Destek Komutanlığına/SAMSUN	1
SG Ege Deniz Onarım Destek Komutanlığına/İZMİR	1
SG Karadeniz İkmal Destek Komutanlığına/SAMSUN	1
SG Trabzon Grup Komutanlığına	1
SG Amasra Grup Komutanlığına	1
SG Çanakkale Grup Komutanlığına	1
SG Marmaris Grup Komutanlığına	1
SG Antalya Grup Komutanlığına	1
SG İskenderun Grup Komutanlığına	1
SG Samsun Hava Grup Komutanlığına	1
SG Antalya Hava Grup Komutanlığına	1
TCSG-1 Komutanlığı	1
TCSG-2 Komutanlığı	1
TCSG-3 Komutanlığı	1
TCSG-4 Komutanlığı	1
TCSG-5 Komutanlığı	1
TCSG-6 Komutanlığı	1
TCSG-7 Komutanlığı	1
TCSG-8 Komutanlığı	1
TCSG-9 Komutanlığı	1
TCSG-10 Komutanlığı	1
TCSG-11 Komutanlığı	1
TCSG-12 Komutanlığı	1
TCSG-13 Komutanlığı	1
TCSG-14 Komutanlığı	1
TCSG-15 Komutanlığı	1
TCSG-16 Komutanlığı	1
TCSG-17 Komutanlığı	1
TCSG-18 Komutanlığı	1
TCSG-19 Komutanlığı	1
TCSG-20 Komutanlığı	1
TCSG-21 Komutanlığı	1
TCSG-22 Komutanlığı	1
TCSG-23 Komutanlığı	1
TCSG-24 Komutanlığı	1
TCSG-50 Komutanlığı	1
TCSG-51 Komutanlığı	1
TCSG-52 Komutanlığı	1
TCSG-53 Komutanlığı	1
TCSG-54 Komutanlığı	1
TCSG-55 Komutanlığı	1

HİZMETE ÖZEL

GEREĞİ	MIKTARI
TCSG-56 Komutanlığı	1
TCSG-57 Komutanlığı	1
TCSG-58 Komutanlığı	1
TCSG-61 Komutanlığı	1
TCSG-62 Komutanlığı	1
TCSG-63 Komutanlığı	1
TCSG-64 Komutanlığı	1
TCSG-65 Komutanlığı	1
TCSG-66 Komutanlığı	1
TCSG-67 Komutanlığı	1
TCSG-68 Komutanlığı	1
TCSG-69 Komutanlığı	1
TCSG-70 Komutanlığı	1
TCSG-71 Komutanlığı	1
TCSG-72 Komutanlığı	1
TCSG-73 Komutanlığı	1
TCSG-74 Komutanlığı	1
TCSG-80 Komutanlığı	1
TCSG-81 Komutanlığı	1
TCSG-82 Komutanlığı	1
TCSG-83 Komutanlığı	1
TCSG-84 Komutanlığı	1
TCSG-85 Komutanlığı	1
TCSG-86 Komutanlığı	1
TCSG-87 Komutanlığı	1
TCSG-88 Komutanlığı	1
TCSG-89 Komutanlığı	1
TCSG-90 Komutanlığı	1
TCSG-91 Komutanlığı	1
TCSG-92 Komutanlığı	1
TCSG-93 Komutanlığı	1
TCSG-94 Komutanlığı	1
TCSG-95 Komutanlığı	1
TCSG-96 Komutanlığı	1
TCSG-97 Komutanlığı	1
TCSG-101 Komutanlığı	1
TCSG-102 Komutanlığı	1
TCSG-103 Komutanlığı	1
TCSG-104 Komutanlığı	1
TCSG-105 Komutanlığı	1
TCSG-106 Komutanlığı	1
TCSG-107 Komutanlığı	1
TCSG-108 Komutanlığı	1
TCSG-109 Komutanlığı	1
TCSG-113 Komutanlığı	1
TCSG-118 Komutanlığı	1
TCSG-119 Komutanlığı	1
TCSG-121 Komutanlığı	1
TCSG-122 Komutanlığı	1
TCSG-123 Komutanlığı	1
TCSG-124 Komutanlığı	1

HİZMETE ÖZEL

GEREĞİ	MİKTARI
TCSG-125 Komutanlığı	1
TCSG-126 Komutanlığı	1
TCSG-127 Komutanlığı	1
TCSG-128 Komutanlığı	1
TCSG-129 Komutanlığı	1
TCSG-130 Komutanlığı	1
TCSG-131 Komutanlığı	1
TCSG-132 Komutanlığı	1
TCSG-133 Komutanlığı	1
TCSG-134 Komutanlığı	1
TCSG-301 Komutanlığı	1
TCSG-302 Komutanlığı	1
TCSG-303 Komutanlığı	1
TCSG-304 Komutanlığı	1
TCSG-305 Komutanlığı	1
TCSG-306 Komutanlığı	1
TCSG-307 Komutanlığı	1
TCSG-308 Komutanlığı	1
TCSG-309 Komutanlığı	1
TCSG-310 Komutanlığı	1
TCSG-311 Komutanlığı	1
TCSG-312 Komutanlığı	1
TCSG-313 Komutanlığı	1

DAHİLİ DAĞITIM	MİKTARI
Personel Başkanlığına	1
Karargah Destek Kıtalar Komutanlığına	1
Stok	20

HİZMETE ÖZEL
DEĞİŞİKLİK KAYIT ÇİZELGESİ

DEĞİŞİKLİK EMRİNİN			KONUSU	DEĞİŞİKLİĞİ İŞLEYENİN		
Sıra No	Tarih-Sayısı	İşlem Tarihi		Rütbe ve Sicili	Adı ve Soyadı	İmzası

HİZMETE ÖZEL

YAYIN GELİŞTİRME ÖNERİ ÇİZELGESİ

KİME SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI PERSONEL BAŞKANLIĞINA						
KİMDEN						
BİRİNCİ KISIM YAYININ						
Seri Numarası	A d ı	Basım Yeri ve Tarihi	Sayfa	Madde/ Fıkra/ Bent	Satır	Yapılacak İşlem (İptal, İlave veya Değişiklik)
SGYY 164-2 (Cilt-8)	Serdümen Er Meslek Rehberi	ANKARA 2009				
ÖNERİLEN ŞEKİL :						
İKİNCİ KISIM G E R E K Ç E						
İMZA :						
NOT : Her öneri için ayrı bir form doldurulur.						

HİZMETE ÖZEL
İÇİNDEKİLER
BİRİNCİ BÖLÜM
SERDÜMENİN GÖREVLERİ

	SAYFA NUMARASI
1. Amaç	1-1
2. Kapsam	1-1
3. Tanımlar ve Kısaltmalar	1-1
4. Esaslar	1-1
5. Yetki ve Sorumluluklar	1-1
6. Diğer Hususlar	1-1

İKİNCİ BÖLÜM
GEMİCİLİĞE GİRİŞ

1. Gemi	2-1
2. Gemicilik	2-1
3. Gemide Yönler	2-1
4. Gemicilik Terimleri	2-2
5. Gemi Tipleri	2-5
6. Sahil Güvenlik Komutanlığında Mevcut Gemi/Bot Tipleri	2-5
7. Askeri Gemide Örf ve Adetler	2-6

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
BİRİNCİ KISIM
GENEL SEYİR TANIMLARI

1. Dünya Koordinat Sistemi	3-1-1
2. Seyirin Tanımı	3-1-1
3. Seyirin Amacı ve Elemanları	3-1-1
4. Manyetik Pusula	3-1-2
5. Manyetik Pusula Çeşitleri	3-1-3
6. Cayro Pusula	3-1-3
7. Cayro Repiteri	3-1-3
8. Yönler ve Rüzgar Gülü	3-1-3
9. Rüzgar Yönleri ve İsimleri	3-1-3
10. Mesafe	3-1-4
11. Seyirde Kullanılan Mesafe Birimleri	3-1-4
12. Derinlik Ölçen Seyir Aletleri (İskandil)	3-1-5

İKİNCİ KISIM
SEYİR HAZIRLIĞI

1. Haritaların Numaralandırılması	3-2-1
2. Çizim (Tersim) Malzemeleri	3-2-1
3. Seyir Aletleri	3-2-2
4. Seyir Yardımcı Cihazları	3-2-4
5. Seyir Hazırlığı	3-2-4

HİZMETE ÖZEL
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DÜMEN DONANIMI VE STANDART KUMANDALAR

	SAYFA NUMARASI
1. Dümen Donanımları	4-1
2. Dümene Kumanda Mevkileri	4-1
3. Dümen Müşiri	4-2
4. Serdümen Vardiya Devir Teslim Raporu	4-3
5. Dümen Kumandaları	4-3

BEŞİNCİ BÖLÜM

SEYİR VE LİMAN FENERLERİ

1. Seyir Fenerleri	5-1
2. Liman Fenerleri	5-2
3. Denizde Acil Durumlarda Çekilecek İşaretler/Fenerler	5-2
4. Limanda Gösterilecek Nöbetçi Gemi, Fener ve İşaretleri	5-3
5. Görünür ve Seda İşaretleri	5-4
6. Gazlı Seyir Fenerleri	5-5

ALTINCI BÖLÜM

DAHİLİ VE HARİCİ MUHABERE

1. Dahili Muhaberenin Önemi	6-1
2. Dahili Muhabere Sistemleri	6-1
3. Dahili Muhabere Sistemlerinde Konuşma Tekniği	6-2
4. Harici Muhabere	6-2
5. Alarm Devrelerinin Tanıtılması	6-2

YEDİNCİ BÖLÜM

SELAMLAMALAR

1. Batarya Düdüğü İle Selamlama	7-1
2. Milli Sancak İle Selamlama	7-2
3. Silistre ile Selamlama	7-2

SEKİZİNCİ BÖLÜM

TOKA VE ARYA SANCAK MERASİMİ

1. Bayrak Töreninin Yapılışı	8-1
2. Türk Bayrağının Katlanması	8-2

-X-

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
DOKUZUNCU BÖLÜM
VERİ TABANCASI VE FİŞEKLERİ

	SAYFA NUMARASI
1. Veri Tabancası	9-1
2. Veri Fişeklerinin Anlamları	9-1
3. Gece Veri Fişeklerinin Tanınması	9-1
4. Veri Tabancasının Kullanılması	9-2
5. Payroteknik Malzeme	9-2
6. Tanıma, Tanıtma Panoları ve Sis Kutuları	9-3

ONUNCU BÖLÜM
LİMANDA KÖPRÜÜSTÜ NÖBET HİZMETLERİ

1. Köprüüstü Nöbetçisinin Görevleri	10-1
2. Alay Sancaklarının Donatılması	10-1
3. Meteoroloji ve Tutulması Gerekli Kayıtlar	10-2

ONBİRİNCİ BÖLÜM
İŞARET SANCAKLARI VE FORSLAR

1. İşaret Sancakları ve Anlamları	11-1
2. Forslar	11-2

ONİKİNCİ BÖLÜM
GEMİ VASITASI

1. Küçük Deniz Araçları	12-1
2. Küçük Deniz Araçlarına Giriş ve Çıkışta Dikkat Edilecek Hususlar	12-1
3. Bir Deniz Vasıtasında Bulunması Gerekli Malzemeler	12-1
4. Gemi Vasıtasında Serdümenin Uyması Gereken Kurallar	12-3
5. Vasıta İle Manevra	12-3
6. Kol ve Pırıldak İşaretleri	12-5

HİZMETE ÖZEL
BİRİNCİ BÖLÜM
GENEL ESASLAR

1. AMAÇ :

Bu rehberin amacı; Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı deniz birliklerinde görev yapan Serdümen sınıfındaki erlerin, görevlerine yönelik olarak bilmesi gereken bilgilerin bir rehber içerisinde bulundurulmasını sağlamaktır.

2. KAPSAM :

Bu rehber Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı deniz birliklerinde görevli Serdümen sınıfındaki erleri kapsar.

3. TANIMLAR VE KISALTMALAR

SERDÜMENİN TANIMI

Gemilerin sevk ve idare edilebilmesi için gerekli cihaz ve aletler ile donatılmış, geminin ana kumanda mevkiine köprüüstü denir.

Geminin bir yerden başka bir yere emniyetle gitmesi için köprüüstünde dümen tutan kişiye Serdümen denir.

4. ESASLAR :

Bu rehber Serdümen sınıfındaki bir erin görevleri dikkate alınarak ve bu görevleri yapabilmesi için gerekli bilgi ve beceri seviyesine ulaştırabilecek şekilde hazırlanmıştır.

5. YETKİ VE SORUMLULUKLAR:

Bu rehberin Serdümen sınıfındaki erler tarafından okunması, tekrar ettirilmesi ve öğretilmesi her seviyedeki Komutanlıkça sağlanacaktır.

6. DİĞER HUSUSLAR :

SERDÜMENİN GÖREVLERİ

- a. Köprüüstünde dümen tutmak,
- b. Vasıta kullanmak,
- c. Elektriki, hidroliki ve mekaniki dümen donanımlarını kullanmak,
- ç. Gemileri ve forslu vasıtaları selamlamak, (limanda)
- d. Dahili ve harici muhabere yapmak,
- e. Gerektiğinde payroteknik malzemeyi kullanmak,
- f. Forsların şekillerini, bazı sancak ve flamaların anlamlarını bilmek,

HİZMETE ÖZEL

- g. Seyir branşına ait cihazları kullanmak ve bakım tutumlarını yapmak,
- ğ. Vardiya devir-teslimini usulüne uygun yapmak,
- h. Köprüüstünde nöbet tutmak,
- ı. Vardiya saatlerini kurmak, kontrol ve ayarlarını yapmak,
- i. Köprüüstünün seyire hazırlanmasında Seyir Astsubayına yardımcı olmak,
- j. Meteorolojik ölçüm cihazlarını kullanarak, kayıtlarını tutmak,
- k. El iskandili ile derinlik ölçmek,
- l. Branşı ile ilgili gemici bağlarını bilmek ve kullanmak,
- m. Seyir ve liman fenerlerini tanımak ve kullanmak,
- n. Görünür ve seda işaretlerini bilmek,
- o. Silistre çalmayı bilmek ve silistre nöbeti tutmak,
- ö. Yön gösteren aletleri bilmek ve kullanmak,
- p. Toka ve arya sancak merasimi yapmaktır.

ROLE

Bir birlikte mevcut görevlerin hepsine ayrı bir personel verilmesi imkânsızdır. Askeri birliklerde değişik durumlarda (yangın, deprem, uçak hücumu vb.) yapılması gerekli işlerin bütün personele meslek ve hizmet yetenekleri göz önüne alınarak, eşit oranda dağılımını sağlayan düzene role denir. Kısaca role; bir birliğin savaşta ve barışta görevlerini en iyi şekilde yerine getirebilmesi için personel arasında yapılan iş dağılımıdır.

Serdümen, gemi role organizasyonunda hareket bölümünün seyir branşı dahilindedir. Serdümenlerin buldukları gemi tiplerine göre, görevlerinde değişikliklerin olması muhtemeldir. Bu nedenle, serdümen her gemi tipi için ayrı ayrı hazırlanmış olan Serdümen Er Görevbaşı Eğitim Programlarında belirtilen görevlerini bilmelidir.

Role; geminin veya birliğin değişik durumlarda, meydana gelecek olaylara karşı yapılacak işlemleri ayrıntılı olarak gösterir. Bu işlemler bir çizelge haline getirilerek gemi ve birliklerde belirli yerlere asılmıştır. Bu çizelgelerde belirtilen görevlerin karşısında personel rütbe ve meslek yeterlilik durumlarına göre yerleştirilmiştir. Ayrıca her personelin yapması gereken role görevlerini içeren bir role kartı düzenlenerek, birliğe katıldığında kendisine verilir. Personel, bu role kartını sürekli olarak üzerinde taşır ve görevlerini ezbere bilir.

Rolede her personele bir role numarası verilmiştir. Bu numara bir harf ve dört rakamdan oluşur. Gemilerde personelin görev yaptığı belirli bölümler vardır. Bu bölümler değişik branşlardan meydana gelmiştir. Örneğin: Harekât Bölümü, Seyir ve Telsiz branşlarının birleşmesiyle meydana gelir. Personel olarak düşünülecek olursa; branş erleri, branş astsubayları, branş subayları ve bunların hepsinin bağlı olduğu bölüm amirinden oluşur. Bir gemi kadrosunun bölümleri incelendiğinde, roleye göre harf kodları şu şekildedir.

HİZMETE ÖZEL

HAREKÂT BÖLÜMÜ	:(H)
SİLAH BÖLÜMÜ	:(S)
MAKİNE BÖLÜMÜ	:(M)
İKMAL BÖLÜMÜ	:(I)

"H 1204" role numarasının açılımı şu şekildedir.

- H : H harfi, harekât bölümünden olduğunu,
- 1 : İlk rakam, bölüm içindeki branşını,
- 2 : İkinci rakam, vardiyasını,
- 04 : Üçüncü ve dördüncü rakam, branşında kaçınıcı adam olduğunu gösterir.

SERDÜMENİN GEMİ ORGANİZASYONUNDAKİ YERİ

Serdümen Eri, gemi role organizasyonunda Harekât Bölümü'nün Seyir Branşı dâhilindedirler. Aşağıda SAR 35, SAR 33, Türk Tipi ve 80 sınıfı SG Botlarına ait role organizasyonu gösterilmiştir. Botların tipine ve kadro yapılarına bağlı olarak role organizasyonları farklılık gösterebilir.

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

1-4
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
İKİNCİ BÖLÜM
GEMİCİLİĞE GİRİŞ

1. GEMİ

Su üzerinde yüzme imkân ve kabiliyetine sahip, makine ile hareket eden her türlü deniz aracına gemi denir.



Şekil 2-1 Ticaret Gemisi

2. GEMİCİLİK

İnsanların; su üzerinde yüzme yeteneği olan araçlardan istifade etmeye başladıkları günden, zamanımıza kadar ulaşan uzun tarihi olan bir meslektir. Geminin yönetilmesi ve gemi bünyesindeki araçların, donanımların her an hizmete hazır bulundurulması veya kullanılması için gerekli bilgilerin uygulanmasına gemicilik, bu uygulamayı yapan, denizciliği meslek edinmiş veya denizcilikle uğraşmakta olup, kendisini denizcilik konusunda yetiştirmiş kişilere de gemici veya denizci denir.

3. GEMİDE YÖNLER

Pruva; Geminin baş tarafından ileriye doğru olan ön kısmına denir.

Pupa; Geminin kıç tarafından geriye doğru olan arka kısmına denir.

Baş; Geminin en önde kalan kısmına denir.

Kıç; Geminin en arkada kalan kısmına denir.

Vasat; Geminin orta kısmına denir.

Sancak; Bir geminin üzerine çıkılıp, baş tarafına dönüldüğünde sağ tarafta kalan kısmına denir.

İskele; Bir geminin üzerine çıkılıp, baş tarafına dönüldüğünde sol tarafta kalan kısmına denir.

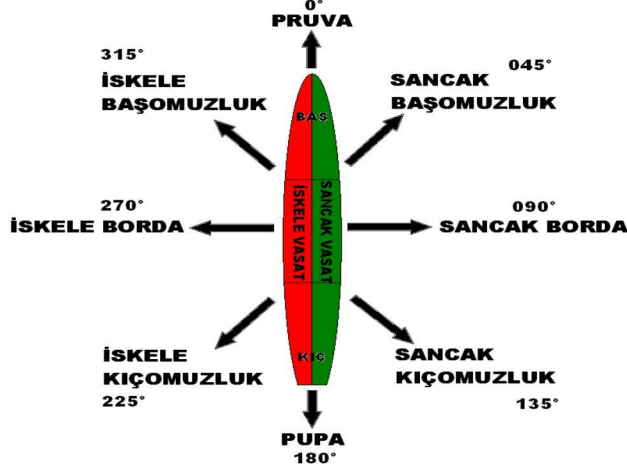
Sancak Baş Omuzluk; Pruvaya göre saat yelkovanı istikametinde 045 dereceye sancak baş omuzluk denir.

İskele Baş Omuzluk; Pruvaya göre saat yelkovanının ters istikametinde 045 dereceye iskele baş omuzluk denir.

HİZMETE ÖZEL

Sancak Kıç Omuzluk; Pruvaya göre saat yelkovanı istikametinde 135 dereceye sancak kıç omuzluk denir.

İskele Kıç Omuzluk; Pruvaya göre saat yelkovanının ters istikametinde 135 dereceye iskele kıç omuzluk denir.



Şekil 2-2 Gemi Yönleri

4. GEMİCİLİK TERİMLERİ

Aborda: Bir geminin, diğer bir gemiye veya rıhtıma bordasını vererek yanaşmasıdır.

Alabanda: Gemilerin, su kesiminin üstünde kalan iç kısmına denir.

Alabora: Bir gemi veya deniz aracının, herhangi bir sebep ile bir tarafa yatarak ters dönmesidir.

Alarga: Bir geminin, sahile yanaşık olmayıp; liman içerisinde açıkta bulunmasıdır.

Alesta: Yapılacak veya yaptırılacak olan bir işin hazırlığı için verilen komuttur.

Anele: Haritaların içerisinde geçirilmiş hareketli demir halkalarıdır.

Arya: Sancağın aşağıya indirilmesidir.

Arya Sancak: Liman konumundaki bir gemide, baş ve kıç gönderdeki milli sancakların, her gün güneşin batış saatinde ayağına indirilmesidir.

Apiko: Vira demir esnasında zincir uzunluğunun deniz derinliğine eşit olduğu andır. Demirin deniz dibinden ayrılacağı ve zemine değdiği son andır.

Avara: Bir geminin, yanaşmış olduğu mevken hareket ederek ayrılmasıdır.



Şekil 2-3 Apiko Durumu

HİZMETE ÖZEL



Sekil 2-4 Baba

Baba: Gemi güvertelerinde ve rıhtımlarda halatları volta etmeye yarayan silindir şeklindeki madeni malzemelerdir.

Baş Gönder: Gemilerin baş tarafında bulunan, limanlarda üzerine milli bayrağın toka edildiği gönderdir.

Borda: Gemilerin, su kesiminin üstünde kalan dış kısmına denir.

Borda İskelesi: Alargadaki gemilere giriş veya çıkış yapılabilmesi için gemi bordalarından asılan iskeledir.

Bölme: Gemilerin, birbirinden perde sacları ile ayrılmış su geçirmez kısımlarıdır.

Fora: Bir yere volta edilmiş halatın çözülmesidir.

Fundo: Atılmaya hazırlanmış demirin, demir yerine gelindiğinde atılması için verilen komuttur.

Güverte: Geminin kemereleri üzerine döşenmiş baştan kışa kadar uzanan ağaç veya saç levhalara denir.

Gönder: İnce, düz ve uzun yapılmış ağaç veya madeni çubuktur.

Harp İskelesi: Alargadaki gemilere giriş veya çıkış yapılabilmesi için güverteden bordaya sarkıtılan metalden yapılmış seyyar merdivendir.



Şekil 2-5 Harp İskelesi

Kamara: Gemilerde yatma ve çalışma için ayrılmış müstakil odalardır.



Şekil 2-6 Kaporta

Kaporta: Gemilerin iç kısımlarına hava ve ışık veren, güverteler ve bölmeler arası personel geçişine imkân veren, kapatıldıklarında su, hava ve ışık sızdırmazlığı sağlayan kapılardır.

Kıçtankara İskelesi: Kıçtankara durumunda bulunan gemilere giriş veya çıkış yapılabilmesi için sahile verilen ağaç veya hafif madenden yapılmış iskeledir.

Kıç Gönder: Gemilerin kıç tarafında bulunan, limanlarda üzerine milli bayrağın toka edildiği gönderdir.

Koç Boynuzu: Halatların volta edilebilmesi için alabanda, güverte ve küpeşte üzerine monte edilmiş, çatal şeklindeki madeni malzemedir.



Şekil 2-7 Koç Boynuzu

HİZMETE ÖZEL

Lumbarağzı: Gemilere giriş veya çıkış yapılan ve nöbetçi heyetinin bulunduğu yerlerdir.



Sekil 2-8 Lumbuz

Lumbuz: Gemilerin iç kısımlarını havalandırmak ve aydınlatmak için borda ve alabandalara açılan, kapatıldıklarında su, hava ve ışık sızdırmazlığı sağlayan yuvarlak pencerelerdir.

Mapa: Gemi güvertelerinde /bordalarında ve rıhtımlarda halat volta etmek için kullanılan sabit demir alkalardır.



Şekil 2-9 Mapa/Anele

Mezestre: Sancağın, sancak gönderinin $\frac{3}{4}$ 'ü kısmına kadar çekilmesidir.

Neta: Düzeni bozulmuş bir mevkinin toplanması ve temizlenmesi işlemine neta denir. Tertip ve düzen anlamında kullanılır.



Şekil 2-10 Puntel

Puntel: Tehlike sınırlarını belirtmek üzere küpeşterler hizasına ve diğer yerlere konulan dikmelerdir.



Şekil 2-11 Salpa Durumu

Salpa: Vira demir esnasında demir memesinin deniz dibinden ayrıldığı (Zemine temas yok) zamandır

Salvo: Milli sancakların göndere ve işaret sancaklarının serenlere çekilmesi için donatılan ince halattır.

Seren: Gemi direkleri üzerinde yelken açmak ve işaret sancaklarını çekmek amacıyla su yüzeyine paralel olarak konulmuş gönderdir.

Toka: Bir cismin istenilen mevkiye kadar çıkartılması veya bir sancağın şapkaya kadar çekilmesidir.

Toka Sancak: Liman konumundaki bir gemide, milli sancakların her gün saat 08:00' de törenle baş ve kış gönderine toka edilmesidir.

Vira: Irgat veya vinçlerle zincir ya da halatın çekilmesi için verilen komuttur.

Volta: Halatın babaya veya koç boynuzuna bağlanmasıdır.

HİZMETE ÖZEL

5. GEMİ TİPLERİ

Gemiler, kullanım maksatlarına göre iki ana sınıfa ayrılırlar.

a. Savaş Gemileri

Savaş maksadına uygun olarak; hücum ve savunma için özel silahlarla donatılmış, askeri personel ile idare edilen gemilerdir.

b. Ticaret Gemileri

Balıkçılıkla uğraşan tekneler de dahil olmak üzere, denizde kazanç elde etmek amacıyla kullanılan, yük ve yolcu taşıma yeteneğine sahip gemilerdir.

6. SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞINDA MEVCUT GEMİ/BOT TİPLERİ

Sahil Güvenlik Komutanlığına bağlı SG Botları sınıflarına tahsis edilen borda numaralarıyla adlandırılırlar.



80 sınıfı SG Botu



Kaan 29 sınıfı SG Botu



Kaan 15 sınıfı SG Botu



Kaan 33 sınıfı SG Botu



SAR 35 sınıfı SG Botu



SAR 33 sınıfı SG Botu



Türk Tipi SG Botu



Kaan 19 sınıfı SG Botu



Piket tipi SG Botu



Alman tipi SG Botu



KEGAK Botu



SAGET/KONTROL Bot



GRP Karinalı SAGET Botu

HİZMETE ÖZEL

7. ASKERİ GEMİDE ÖRF VE ADETLER

Gemide, dar alanlarda çok sayıda personel bir arada yaşamak ve görev yapmak zorundadır. Bu durum, yüzyıllar boyunca pek çoğu yazılı olmayan ancak küçük farklılıklarla bütün dünya denizcileri tarafından uygulanan geleneksel denizcilik kurallarını ortaya çıkartmıştır. Sahil Güvenlik Komutanlığına ait bir gemide görev yapan tüm personel, evrensel denizcilik örf ve adetlerini benimsemenin yanı sıra, asker kişi olarak da İç Hizmetleri Kanunu ile belirlenen kurallara uymakla yükümlüdür.

a. Köprüüstü

Gemilerin kumanda mahalli olması nedeniyle, gemideki diğer mahallerden daha dikkatli davranılması gereken bir mahaldir. Köprüüstüne girerken ve çıkarken «Köprüüstü müsaade Vardabandra Er» diyerek izin alınır.

b. Güverte

Hem personelin emniyeti, hem de geminin disiplin ve düzeninin diğer gemilere ve ziyaretçilere sergilendiği mahal olması açısından; güvertede uygunsuz kılık kıyafetle dolaşılmamalı, puntellere yaslanılmamalı ve babaların üzerlerine oturulmamalıdır.

c. Salonlar

Gemilerde salonlar, öncelikle yemek yeme ve dinlenme olmak üzere; gerektiğinde mesai, toplantı ve ziyaretçi kabulü maksatlarıyla kullanılmaktadır. Özellikle seyir esnasındaki kısıtlı imkânlar ve salonlardan aynı anda pek çok personelin faydalanıyor olması nedeniyle salonlarda yatılmamalı, terlikle ve pis kıyafetlerle oturulmamalı, çok yüksek sesle müzik dinlenilmemelidir.

ç. Gemiye Giriş ve Çıkış

Gemiye giriş ve çıkışın kendine özgü kuralları vardır. Özellikle; sancak iskelesi üst rütbeli subaylar ve protokole dahil kişiler için, iskele iskelesi ise diğer personel içindir.

Gemiye gelen her şahıs, iskelenin üst tavaşına geldiğinde geminin kıç tarafındaki sancağa dönerek cephe selamı verir, daha sonra nöbetçi heyetini selamlar. Gemiden ayrılıştan önce nöbetçi heyeti selamlanır, sonra sancağa cephe selamı verilir. Gemiye giriş ve çıkış yapan personel, muhakkak surette 'Polis Geldi Gitti Defterine' kayıt edilir.

Gemi vasıtalarına, en kıdemsizden başlamak üzere kıdem sırasına göre binilir. İnerken ise önce vasıtadaki en kıdemli personel vasıttan iner. Bir üst, vasıtaya binerken veya vasıttan inerken diğer personel selamlar.

d. İzine Çıkış

Er ve erbaşlar, limanda bulunduğu sürece hafta sonları ve resmi tatil günlerinde veya ana üs dışında liman ziyareti için bulunduğu sürece iki vardiya üzerinden bir vardiya gemide kalacak şekilde günlük çarşı iznine çıkartılırlar.

Er ve erbaşlar, günlük çarşı iznine çıkarılacakları günlerde emredilen saatte izin taburuna alınırlar. Nöbetçi Astsubayınca muayeneleri yapılır, kıyafetleri izne çıkmaya uygun olmayanlar, kıyafetlerini düzeltmeleri için taburdan ayrılır ve kıyafetlerini düzeltmedikleri sürece izne çıkartılmazlar. Muayenede aksaklık bulunmayanlara, erlerin gidebilecekleri yerler hakkında bilgi verilerek; izin esnasında disiplinli, Türk askerine yakışır davranışlar içinde bulunmaları tebliğ edilerek, topluca izne çıkartılırlar.

HİZMETE ÖZEL

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BİRİNCİ KISIM

GENEL SEYİR

GENEL SEYİR TANIMLARI

1. DÜNYA KOORDİNAT SİSTEMİ

Dünya yuvarlak olmakla beraber bir küre şeklinde değildir. Kutup noktaları basık ve ekvator kısımları biraz şişkindir. Dünya üzerinde bir nokta ifade edilirken enlemler ve boylamlardan oluşan koordinat sistemi kullanılır.

a. Enlemler

Ekvator düzlemine paralel düzlemlerin yer yüzeyi üzerindeki kesitlerinden meydana gelen küçük dairelere enlem veya paralel denir. Ekvator başlangıç enlemi olup; kuzey yarım kürede 90 adet ve güney yarım kürede 90 adet olmak üzere toplam 180 adet enlem mevcuttur.



b. Boylamlar

Şekil 3-1 Dünya

Ekvator düzlemine dikey, yer yüzeyi üzerindeki kesitlerinden meydana gelen büyük dairelere boylam ya da meridyen denir.

Greenwich başlangıç meridyeni olup; Greenwich'ten doğuya doğru 180 adet ve batıya doğru 180 adet olmak üzere toplam 360 adet boylam vardır.

2. SEYİRİN TANIMI

Belirli bir mevkide bulunan bir vasıtanın, başka bir mevkiye emniyetli olarak götürülebilmesi için bilinmesi gereken kural ve yöntemleri içeren bilim ve sanata Seyir denir.

Seyrin bir bilim dalı olarak değerlendirilmesi; seyrin amacına yönelik sonuçların hesaplanması ve bunu yaparken kullanılan yöntem, alet, cihaz, tablolar, çizelgeler ve sistemlerin geliştirilmesinden kaynaklanmaktadır. Sanat olarak değerlendirilmesi ise bir vasıtanın sevk edilmesi esnasında elde edilen tüm bilgilerin, karar verme yeteneğine, tecrübeye ve hünere bağlı olarak kullanılmasından kaynaklanmaktadır.

3. SEYİRİN AMACI VE ELEMANLARI

Yer yüzeyi üzerinde istenen mevkinin tespiti, bir mevkiden diğerine gidebilmek için yönün belirlenmesi ve bir mevkiden diğer bir mevkiye giderken mesafenin, süratin ve zamanın hesaplanmasıdır.

a. Mevki

Bilinen bir yere göre veya insanlar tarafından oluşturulmuş yapay koordinat sistemine göre tanımlanan belirli bir noktayı ifade eder. Mevki belirtme metodları ise iki türdür;

- (1) Dünya koordinat sistemindeki enlem ve boylamlar kullanılarak belirtilir.
- (2) Belirli başka bir mevkiden kerteriz ve mesafe ile tanımlanabilir.

HİZMETE ÖZEL

b. Mesafe

İki mevki arasında, yön dikkate alınmaksızın ölçülen uzunluk olup; çeşitli ölçü birimleri (Deniz Mili, Km, Yarda, Metre vb.) ile ifade edilir.

c. Zaman

Temel olarak özel maksatlı hassas saat ile ölçülen, bir günün belirli bir anını veya zaman sayacı ile ölçülmüş belirli bir zaman aralığını ifade eder.

ç. Sürat

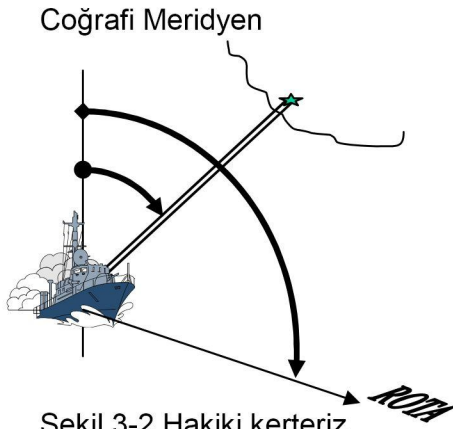
Bir noktadan diğer bir noktaya giderken, kat edilen mesafenin zamana oranıdır. Seyirde sürat birimi olarak KNOTS (Kts) kullanılmaktadır. Knots; 1 saatte (60 dk.) kat edilen Deniz Mili (NM) cinsinden mesafedir.

$$\text{Sürat} = \text{Mesafe} / \text{Zaman}$$

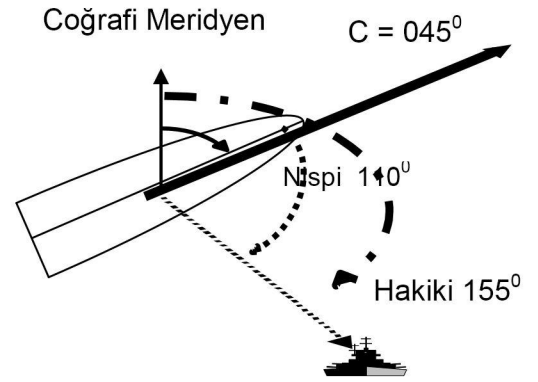
d. Yön (İstikamet)

Uzayda bir noktanın, başka bir noktaya göre, aralarındaki mesafe dikkate alınmaksızın konumudur. Bulunulan mevki ile diğer bir mevki birleştiren doğrunun, birinci mevkinden geçen coğrafi meridyen ile yaptığı açığa İSTİKAMET denir. İstikamet, saat yelkovanı yönünde (sağa doğru) 000° den 360° ye kadar ölçülür.

(1) Hakiki Kerteriz: Gemiden herhangi bir maddeye olan istikamettir. Hakiki kerteriz, kuzeyden itibaren saat yelkovanı yönünde 360° ye kadar ölçülür.



Şekil 3-2 Hakiki kerteriz
Kerteriz



Şekil 3-3 Nispi

(2) Nispi Kerteriz: Gemiden herhangi bir maddeye olan istikamet gemi pruvasından itibaren ölçülmesidir. Okunan değer başına NİSPİ kelimesinin eklenmesi gerekir.

(3) Rota: Geminin deniz üzerinde seyrettiği izin istikametine rota denir.

4. MANYETİK PUSULA

Aynı kutuplu mıknatısların birbirini itmesi ve aykırı kutuplu mıknatısların birbirini çekmesi prensibi ile çalışan, yön ölçme maksadıyla kullanılan aletlere Manyetik Pusula denilmektedir.



Şekil 3-4 Manyetik Pusula

HİZMETE ÖZEL

5. MANYETİK PUSULA ÇEŞİTLERİ

a. Sıvılı Pusulalar

Gemilerde kullanılan sıvılı pusulalar buldukları yerlere göre tanımlanırlar.

(1) Dümenci Pusulası: Dümen evinde serdümenin önünde bulunan manyetik pusuladır.

(2) Miyar Pusula: Dört tarafı açık ve etrafa hakim bir yerde, genellikle açık köprüüstünde bulunan ve manyetik düzeltme veya hesapların yapıldığı geminin en doğru manyetik pusulasıdır.

(3) Filika Pusulası: Filikalarda ve küçük teknelerde kullanılan taşınabilir pusuladır.

6. CAYRO PUSULA

Cayro pusula; cayro kanunlarına uyumlu olarak, yer çekimi ve dünyanın dönüş süratinin bir cayro sistemi üzerinde oluşturduğu etki sonucu, cayro ekseninin hakiki Kuzey – Güney doğrultusunu alması ve bu yönü muhafaza etmesi özelliğinden yararlanarak geliştirilmiş yön gösteren alettir. Elektrikle çalışır, hakiki kuzeyi gösterir.

7. CAYRO REPİTERİ

Ana cayroya bağlı olarak çalışan ve cayrodan aldığı değerleri geminin çeşitli yerlerine taşıyan tekrarlayıcılara cayro repiteri denir.

Pusula kartı, 0° ile 359° dahil olmak üzere 360'a bölünmüştür. Kartın üzerinde 10'ar derece ile numaralandırma, her 10 derecenin arası da çizgilerle derecelendirme yapılmıştır.



Şekil 3-5 Cayro Repiteri

8. YÖNLER VE RÜZGÂR GÜLÜ

Denizde yön, sabit bir noktaya göre belirlenir. Bu sabit nokta KUZEY'dir. Kuzeyden başlayarak saat yelkovanı yönünde ölçülür. Yönler, özelliklerine göre başlıca iki grupta toplanır.

a. Ana yönler

KUZEY, DOĞU, GÜNEY ve BATI olmak üzere 4 ana yön vardır. Ana yönler arasında 90 derecelik açı vardır.

b. Ara yönler

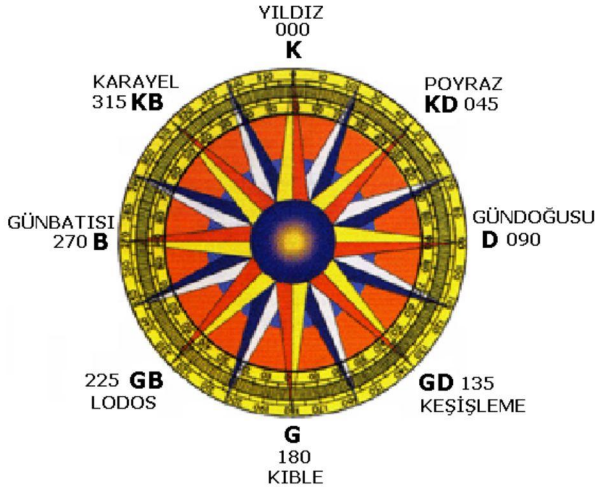
İki ana yön arasında kalan yönlerdir. KUZEYDOĞU, GÜNEYDOĞU, GÜNEYBATI ve KUZEYBATI olmak üzere dört ara yön vardır.

9. RÜZGÂR YÖNLERİ VE İSİMLERİ

Atmosferdeki ısı değişimi sonucunda yer değiştiren havanın meydana getirdiği esintiye RÜZGÂR denir. Rüzgârlar, çevreden merkeze doğru eserler ve estiği yöne göre adlandırılırlar.

HİZMETE ÖZEL

Pusula kartındaki ana ve ara yönler ile bu yönlerden esen rüzgârlar ve kısaltmaları şunlardır.



000° Kuzey rüzgârı	Yıldız – K
045° Kuzeydoğu rüzgârı	Poyraz-KD
090° Doğu rüzgârı	Gündoğusu – D
135° Güneydoğu rüzgârı	Keşişleme-GD
180° Güney rüzgârı	Kible – G
225° Güneybatı rüzgârı	Lodos-GB
270° Batı rüzgârı	Günbatısı – B
315° Kuzeybatı rüzgârı	Karayel- KB

Şekil 3-6 Rüzgar Gülü

10. MESAFE

İki mevkiyi birleştiren doğrunun uzunluğuna mesafe denir. Bir düzlemde iki nokta arasındaki en kısa mesafe, iki noktayı birleştiren doğrunun uzunluğudur. Dünya üzerinde herhangi bir meridyenin bir dakikalık yay boyuna bir deniz mili denir.

Denizcilikte uzunluk birimi olarak İngiliz ve Amerikan uzunluk ölçü birimleri kullanılmaktadır. Bunlar;

a. Parmak (Inch = pus)

Ortalama bir insan eli başparmağının ikinci boğumunun uzunluğuna denk gelir ve metrik olarak değeri 2.54 cm.dir.

b. Ayak (Feet = Kadem)

Ortalama bir insan ayağının topuk - parmak ucu mesafesine denk gelir ve metrik olarak değeri 30.48 cm.dir.

c. Adım veya Yarda (Yard)

Ortalama bir insan adımında; yürürken arkadaki ayağın topuğu ile öndeki ayağın parmak ucu arasındaki mesafeye denk gelir ve metrik olarak değeri 91.44 cm.dir.

ç. Deniz Mili

Seyirde çok yaygın olarak kullanılan uzunluk birimi Deniz Mili olup, "NM" kısaltması ile gösterilir.

11. SEYİRDE KULLANILAN MESAFE BİRİMLERİ

1 Inch (Pus) = 2.54 cm .

HİZMETE ÖZEL

- 1 Feet (Kadem) = 30.48 cm. , 12 Pus
1 Yarda = 91.44 cm. , 36 Pus , 3 Feet (Kadem) , ½ Kulaç
1 Kulaç(Fathom)= 183 cm. , 72 Pus , 6 Feet (Kadem) , 2 Yarda
1 Gomino = 185.2 Metre , 608 Feet (Kadem), 200 Yarda, 100 Kulaç
1 Deniz mili = 1852 Metre, 6080 Feet, 2000 Yarda, 10 Gomino, 1000 Kulaç

Gemide metal bir cismin çapı pus, gökyüzünde uçan bir cismin yüksekliği feet, su derinliği metre, suyun altındaki cismin uzaklığı kulaç, demir yerine kalan mesafe gomina, su üzerinde yüzen yakın cisimlerin mesafeleri yarda, uzak cisimlerin mesafeleri ise mil cinsinden ifade edilir.

12. DERİNLİK ÖLÇEN SEYİR ALETLERİ (İSKANDİL)

Deniz dibi derinliğinin ölçülmesinde kullanılan seyir aletlerine, genel olarak İskandil denilmektedir. Bu amaç için kullanılan sistemler geliştirilmiştir ve günümüzde elektrikle çalışan modern aygıtlar yapılmıştır. İskandiller adi ve elektrikli olmak üzere ikiye ayrılır.

a. Adi İskandiller

Adi iskandiller; el iskandili, filika iskandili ve derin su iskandili olmak üzere üçe ayrılırlar. El İskandili ; 30 – 35 kulaca kadar derinlik ölçer. Kurşun ağırlığı 4 – 7 Kg. dir. Kurşunun altı oyuktur buraya deniz dibi tabiatını öğrenmek için don yağı sürülür. El iskandili salvoları aşağıdaki şekilde markalanır.



Şekil 3-7 El İskandili

b. El iskandili Markalama İşaretleri

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1 KULAÇ : Bir Yapraklı Meşin | 6 KULAÇ : Bir Dügümlü Gırcala |
| 2 KULAÇ : İki Yapraklı Meşin | 7 KULAÇ : İki Dügümlü Gırcala |
| 3 KULAÇ : Mavi Şali (Bez) | 8 KULAÇ : Kırmızı Şali |
| 4 KULAÇ : Dört Yapraklı Meşin | 9 KULAÇ : Dört Dügümlü Gırcala |
| 5 KULAÇ : Beyaz Şali | 10 KULAÇ : Bir Delikli Meşin |
| | 20 KULAÇ : İki Delikli Meşin |
| | 30 KULAÇ : Üç Delikli Meşin |



Şekil 3-8 Elektrikli İskandil

c. Elektrikli İskandil

Eko-İskandil adı ile de bilinen elektrikli iskandil cihazı, geminin bulunduğu mevkideki suyun derinliğini ölçmek için kullanılır. Cihaz, deniz dibine ses dalgaları gönderir. Cihaz her paldan sonra alıcı durumuna geçer ve o durumda bir süre bekler. Asıl palsın gönderildiği zaman ile eko palsının geri geldiği zaman arasında geçen süre ve ses dalgalarının su içindeki hızı bilindiğinden, bu sürenin yarısını ele alan cihaz otomatik olarak karından itibaren derinliği gösterir.

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

3-1-6

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
İKİNCİ KISIM
SEYİR HAZIRLIĞI

1. HARİTALARIN NUMARALANDIRILMASI

Deniz haritaları, kullanılmak istendiğinde kolay ulaşılabilmesi maksadıyla kapsadıkları bölgelere ve ölçeklerine göre numaralandırılmışlardır. Harita numaraları, haritanın sol üst ve sağ alt köşelerine, ulusal indekslere göre verilmiş olanlar siyah renkte, uluslararası indekslere göre verilmiş olanlar macenta renkte yazılmıştır.

Haritalar, kapsadıkları bölgeye göre gruplandırılır ve her gruba "Folyo" denir. Haritaların numaralandırılarak gruplandırılma sistemi aynı zamanda "Folyolama Sistemi" olarak adlandırılır.

Gemilerdeki Folyolama Sistemi

1 Nolu Folyo	Karadeniz Haritaları	10 ile başlar
2 Nolu Folyo	Marmara Denizi Haritaları	29 ile başlar
3 Nolu Folyo	Ege Denizi Haritaları	20 ile başlar
4 Nolu Folyo	Akdeniz Haritaları	30 ile başlar

2. ÇİZİM (TERSİM) MALZEMELERİ

a. Kör Pergel

Her iki ucu da sivri olan ve haritada iki nokta arasındaki mesafeyi ölçmeye yarayan pergeldir.

b. Çizer Pergel

Bir ucu sivri diğer ucu çizer olan, haritada iki nokta arasındaki mesafeyi ölçmeye ve çizim yapmaya yarayan pergeldir.

c. Paralel

Rota ve kerterizlerin çiziminde kullanılan çizim aletidir. Tahta, pirinç veya mikadan yapılırlar. Bağlantı parçaları ile birleştirilmiş paralelliği bozulmadan ara mesafesi açılıp kapanan oynar bir çift cetvel halindedir.

ç. Arabalı Muvazi

Genellikle pirinçten yapılmış ve iki silindir tekerlek üzerinde kolaylıkla kayabilecek şekilde açölçer taksimatlı cetveldir.

d. Üçgen İletki

İletkili cetvel ile paralel kaydırma sorununu ortadan kaldırmak maksadıyla, iletke değerlerinin üzerine çizilmiş olduğu eşkenar üçgendir. Çift olarak kullanılır ve kaydırma işlemlerini yapabilmek için üzerinde küçük bir tutamaç bulunur.

HİZMETE ÖZEL

3. SEYİR ALETLERİ

a. Stadimetre

Deniz üzerindeki yüksekliği bilinen sabit yada hareketli cisimlerin mesafelerini ölçmeye yarar.

b. Sextant

Gök cisimlerinin yer küre ile dikey açısını ve deniz üzerindeki sabit cisimlerin birbirleri arasındaki yatay açılarını ölçmeye yarar.

c. Hedefeler

Cayro repiteri üzerine yerleştirilerek, cisimlerin hakiki ya da nispi kerterizlerini tespit etmede kullanılırlar. Kör hedefe ve dürbünlü hedefe olarak iki çeşittirler.

ç. Dürbünler ve Optikler

Gemilerde gözcüler ve seyir personelinin uzaktaki cisimleri görebilmek ve tanımak maksadı ile kullandıkları mercekli ve yaklaştırma özelliği bulunan optik malzemelerdir. (Çiftli dürbün, tekli dürbün, pertavsız vb.)

d. Zaman Ölçen Aletler

Gemilerde zamanın doğru ölçülebilmesi için Kronometre, Deckwatch ve Stopwatch kullanılmaktadır.

(1) Kronometre (Chronometer)

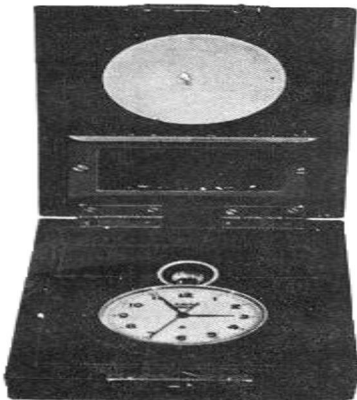
Kronometreler en iyi cins materyalden en hassas şekilde yapılmış ısı değişimlerinden çok az etkilenen hassas zaman göstericilerdir. Kronometreler askı halkaları ile kutularında bulunurlar. Askı halkaları, kronometrenin baş kış, yalpaya düşmesi durumunda yatay durumda kalmasını sağlar. Kronometreler Greenwich ortalama (GMT) zamanı gösterecek şekilde ayarlanır ve büyük onarım (overall) veya 3 yılda bir yapılan temizlenme işlemine kadar değiştirilmez. Genellikle gemilerde, gemi tipi ve malzeme kadrolarına bağlı olarak üç adet kronometre bulunur. Bu üç kronometre en istikrarlı olanından itibaren A, B, C kronometreleri adı altında özel muhafazaları içinde tutulurlar. (Şekil 2-9)



Şekil 3-12 Kronometre

(2) Güverte Saatleri (Deckwatch)

Orta büyüklükteki bir gemide birkaç adet bulunur. Gök cisimlerinden yapılan rasatların zamanını saptamak ve diğer seyir amaçları için kullanılan hassas seyir saatleridir. Gök cisimlerinden rasat yapılmadan önce ve gerekli görülen diğer zamanlarda Deckwatch kronometre ile karşılaştırılarak kullanılır. Ayrıca bunlar gemilerdeki vardiya saatlerinin kontrolü için de kullanılır.



Şekil 3-13 Güverte Saatleri

HİZMETE ÖZEL

(3) Vardiya Saatleri: Gemideki günlük zaman çizelgesinin yürütülmesinde yararlanılan 24 saati gösteren saatlerdir.



Şekil 3-14 Vardiya Saatleri

(4) Stopwatch

İstenilen herhangi bir zamanda çalıştırılıp durdurulabilen ve aradaki zaman aralığı saniyenin ondalığına kadar doğru okunabilen saatlerdir. Gök cisimlerinden yapılan rasatlarda, fener karakteristiklerinin saptanmasında ve saatlerin ayarlanmasında kullanılır. Dar sularda kılavuz seyrinde, gemi düdüğü ile seda işaretlerinin verilmesinde v.b. çeşitli durumlarda kullanılır.

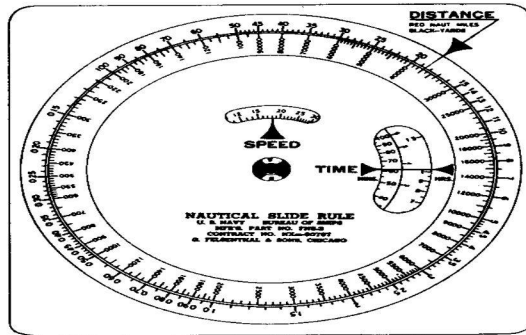
Günlük yaşamda kronometre olarak adlandırılan zaman sayacı denizcilikte stopwatch olarak adlandırılmakta ve kronometre özel yapılmış hassas saat anlamındadır. Bu durum zaman zaman karışıklığa neden olmaktadır.



Şekil 3-15 Stopwatch

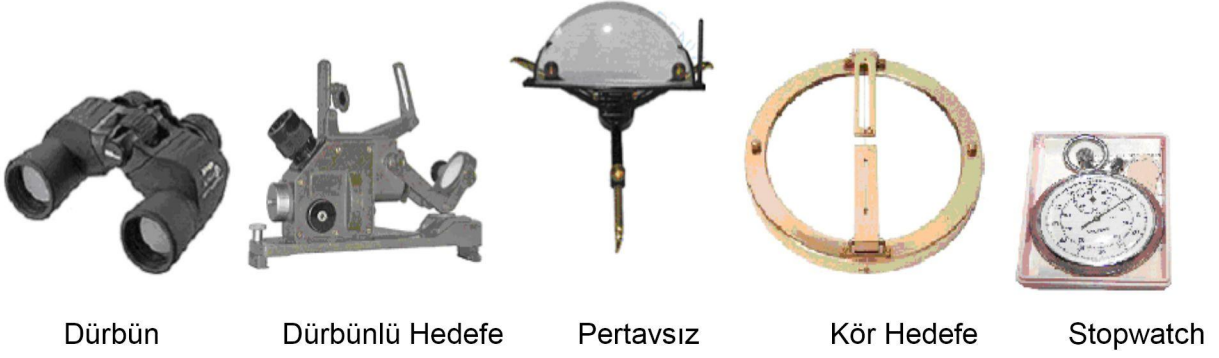
e. Sürat – Zaman – Mesafe Bulucu

Geminin yaptığı sürat, gidilmek istenen mesafe ve arzu edilen zamanın birbirleri arasındaki kombinasyonlarını kolay yoldan hesaplamak üzere dizayn edilmiştir.



Şekil 3-16 Sürat – Zaman – Mesafe Bulucu

HİZMETE ÖZEL



Şekil 3-17 Muhtelif Seyir Aletleri

4. SEYİR YARDIMCI CİHAZLARI

a. GPS Cihazı

Uydular vasıtası ile geminin mevkiini tespit edip, koordinatlarını bilgi ekranında gösterebilen gelişmiş cihazlardır. Bu cihazlar geminin sürat ve rota bilgilerini de gösterirler.



Şekil 3-18 GPS Cihazı

b. Seyir Radarı

Su üzerinde hareketli, hareketsiz gemiler ile kara parçası ve her tür cismin kendi gemimizden kerteriz ve mesafelerini gösteren; hareketli gemilerin rota ve süratlerini hesaplayabilen elektronik bir cihazdır.

c. Paraketeler

Geminin yaptığı sürati ölçmeye yarayan cihaza parakete denir. Cihazın ölçmüş olduğu sürat değeri, müşirler vasıtası ile istenilen kompartımanlara taşınabilir.

5. SEYİR HAZIRLIĞI

Seyir hazırlıkları, aşağıdaki çizelgede belirtilen Seyir Hazırlık Çek Listelerine göre yapılarak sonuçları rapor edilir.

HİZMETE ÖZEL

24 SAAT ÖNCE	4 SAAT ÖNCE	1 SAAT ÖNCE
Dümen sisteminin kontrolü, testleri ve bakımları tamamlanır.	Köprüüstünün netesi sağlanır.	Dümen sistemi devreye alınarak, köprüüstüne bağlanır.
Seyir Branşına ait tüm alet, cihaz ve eçhizelerin kontrol ve bakımları yapılır.	Cayronun devreye alınması sağlanır.	Cayro repiterleri kontrol edilir.
Bayraklar ve forsların kontrolü yapılır, eksikler tamamlanır.	Seyirde kullanılacak haritalar çıkartılır, harita masası hazırlanır.	Bayraklar ve forslar çekilmek üzere çıkartılır.
Vasıta motorunun kontrolleri tamamlanır.	Dürbünler, hedefeler ve stadimetre hazırlanır.	GPS, radar ve VHF muhabere cihazları devreye alınır.
Seyir ve liman fenerleri ile gazlı fenerlerin kontrolleri yapılır.	Gemi draft bilgileri okunarak, gemi jurnaline kayıt edilir.	Hava tahmin raporu personele genel anons devresinden tebliğ edilir.
Işıldak, pırıldak ve el mors fenerleri test edilir.	Gemideki su, yakıt, gıda ve personel bilgileri gemi jurnaline kayıt edilir.	Seyirde kullanılacak tanıma ve tanıtma panoları hazırlanır.
Dahili muhabere sistemlerinin kontrolleri tamamlanır.	S/P telefonlar hazırlanır.	Alarm devrelerinin kontrolü yapılır.
El telsizleri şarj edilir. Gemi ve sis düdüğü kontrolü yapılır.	Seyir branşına ait bölmelerdeki malzemelerin deniz bağları kontrol edilir.	Gemi düdüğü kontrolü yapılır.
Manyetik pusulaların kontrolleri tamamlanır.	Gemi saatleri ayarlanır.	Gemiye saat ayarı verilir.

Tablo 3-1 Seyir Hazırlıkları Çizelgesi

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

3-2-6
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DÜMEN DONANIMI VE STANDART KUMANDALAR

1. DÜMEN DONANIMLARI

Gemileri istenilen istikamete çevirmek ve gidiş istikametlerini muhafaza etmek için sancak ve iskeleye hareketli ağaç ve saç levhalara dümen denir.



Şekil 4-1 Yeke Dairesi

Gemilerde genel olarak kullanılan üç çeşit dümen sistemi veya donanımı mevcuttur. Gemilerde dümen sisteminin bulunduğu bölme yeke dairesi denir.

Dümen sistemlerinin devreye alınması gemi tipine göre farklı olmakla beraber, çalışma prensibi olarak aynıdır. Dümen sistemi, seyirden 30 dakika önce çalıştırma talimatlarına uygun olarak devreye alınır.

Limanda tornaçark esnasında ve seyirde dümen motorlarının değiştirilmesi sırasında, sistemin hidrolik yağ seviyesi kontrol edilerek, eksildiği görüldüğünde durum Seyir Astsubayı'na rapor edilir. Bütün

sistemler her an kullanıma hazır olacak ve bu sistemleri serdümen erler kullanabilecek seviyede eğitilmiş olacaklardır.

a. Mekaniki Donanım

Dümen dolabına sarılı tel veya zincirli tertibatın yekeye bağlanmasından ibarettir. Dümen dolabı çevrildikçe, tel veya zincir bir taraftan sarılırken diğer taraftan boşalır. Bu hareket, dümenin sancağa veya iskeleye dönmesini sağlar.

b. Elektriki Donanım

Dümen dolabı veya dümen çubuğu bir tarafa basılarak elektrik devresi tamamlanır ve dümen motoru çalışır. Dümen motorunun bağlı olduğu piston hareket ederek dümenin sancağa veya iskeleye dönmesini sağlar.

c. Hidroliki Donanım

Bu tip dümen donanımları hidrolik yağ tulumbası ile çalışır. Dümen dolabı hareket ettikçe, tulumba pistonlara yağ basar ve bu basınçla dümen sancağa veya iskeleye döner.

2. DÜMENE KUMANDA MEVKİLERİ

Gemi tipine göre dümene kumanda mevkileri ve şekilleri değişmekle birlikte, genel olarak savaş gemilerinde dümene kumanda mevkileri ve şekilleri altı ana başlıkta toplanır.

a. Köprüüstü / Dümenevinden Elektriki Kumanda

Bu hemen hemen tüm savaş gemilerinde olan bir sistemdir. Yeke dairesinde çalışan dümen motorlarına, dümen dolabı veya dümen çubuğu kullanılarak, sinkro motor yardımı ile istenilen dümen açılarının iletilmesi yöntemidir.

HİZMETE ÖZEL

b. Köprüüstü / Dümenevinden Hidroliki Kumanda

Yeke dairesinde bulunan hidrolik dümen sistemindeki yağ pompalarına, köprüüstündeki dümen dolabını çevirerek hidrolik devre yardımı ile istenilen dümen açılarının iletilebilmesi yöntemidir.

c. Köprüüstü / Dümenevinden Mekaniki Kumanda

Sadece mekaniki dümen sistemine sahip gemilerde mevcuttur. Dümen dolabı çevrildikçe, zincir bir taraftan dolanarak sarılırken, diğer taraftan boşalır. Bu hareket dümenin sancağa veya iskeleye dönmesini sağlar. Dümen dolabında sarılı zincir ya da çelik tel dramın üzerine sarıldığı oranda dümen yelpazesini sancağa veya iskeleye çevirir.

ç. Yekeden Elektriki Kumanda

Köprüüstünden bilgi akışını sağlayan sinkro motorunun devreden çıkarılması yada arızalanması durumunda, çalışan dümen motorlarına yekedeki dümen dolabı veya joyistik ile kumanda edilmesidir.

d. Yekeden Hidroliki Kumanda

Dümen sistemine ait köprüüstü iştirak valflerinin kapatılması veya hidrolik devrelerinin arızalanması sonucunda, hidrolik donanımına yekedeki dümen dolabı veya tulumba yardımıyla kumanda edilmesidir.

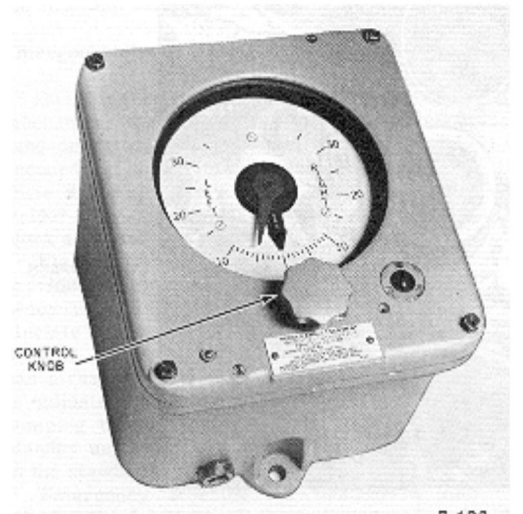
e. Yekeden/Kıçüstünden Mekaniki Kumanda

Sadece mekaniki dümen sistemine sahip gemilerde, yekedeki dümen dolabından direkt kumanda ederek, hidroliki yada elektriki dümen sistemi de olan gemilerde ise dümen sistemlerinin arızalanması sonucunda, yelpazenin ortasından geçen dümen boğazına bağlı rot miline monte edilen kollara palanga, baston yeke veya gemiye özel sistemler ile kumanda edilmesidir.

3. DÜMEN MÜŞİRİ

Dümene verilen kumandaları, geminin çeşitli yerlerinde göstermeye yarayan aletlerdir. Dümen yelpazesinin açısı 10 dereceye geldiğinde dümen müşiri de 10 dereceyi gösterir.

Dümen müşirleri gemi tipine göre dijital, elektrikli veya mekaniki olabilir. Özellikle köprüüstündeki dümen dolabında hem mekaniki hem de elektrikli dümen müşiri bulunmalıdır. Serdümen, dümene kumanda ederken mekaniki müşiri kullanılmalıdır. Bazı gemi tiplerinde elektrikli müşirin göstergesi süresinde gecikmeler olduğundan, dümene gereğinden fazla açı uygulanmaması için mekaniki müşir kullanılması tavsiye edilir.



Şekil 4-2 Dümen Müşiri

HİZMETE ÖZEL

4. SERDÜMEN VARDİYA DEVİR TESLİM RAPORU

Serdümenler, genel olarak vardiyalarında 4 saat dümen tutarlar. Gemide vardiya devir teslim zamanı geldiğinde; Güverte Nöbetçi Astsubayı ve Nöbetçi Çavuşu nezaretinde personel vardiya yerlerine dağıtılırlar. Vardiya subayı veya astsubayı emredince vardiyadaki serdümen aşağıdaki şekilde devir teslim raporuna başlar.

1. Vardiyayı Teslim Etme

Köprüüstü serdümen,

- Vardiya devir teslimi için müsaade (Kumanda kimde ise ondan müsaade alır)
- Birinci vardiya savaş nöbet yerimi, ikinci vardiya savaş nöbet yeri serdümenine

teslim ettim,

- Rota, gemi rotada, dümen ortada (veya o anda dümen kaçta ise)
- Kumanda (Kumanda kimde ise)
- Dümen motoru devrede (Sancak / iskele hangi dümen motoru devrede ise)
- Manyetik pusula

2. Vardiyayı Teslim Alma

İkinci vardiya savaş nöbet yerimi, birinci vardiya savaş nöbet yeri serdümeninden teslim aldım,

- Rota, gemi rotada dümen ortada (veya o anda dümen kaçta ise)
- Kumanda (Kumanda kimde ise)
- dümen motoru devrede (Sancak / iskele hangi dümen motoru devrede ise)
- Manyetik pusula

3. Gemiye Kumanda Eden Kişi Değişince Rapor Usulü

Gemiye kumanda eden şahıs gemi kumandasını bir başkasına devredecek ise serdümene "Kumanda da" emrini verir. Gemiye kumanda edecek olan kişi serdümene dönerek "Ben, kumanda bende" ikazında bulunur. Serdümen, her iki diyalogu duyduktan sonra yeni kişiyi bilgilendirmek üzere aşağıdaki raporu yapmaya başlar.

- Kumandada (Kumandayı kim aldı ise)
- Rota, gemi rotada, dümen ortada (veya o anda dümen kaçta ise)
- dümen motoru devrede (Sancak / iskele hangi dümen motoru devrede ise)
- Manyetik pusula

5. DÜMEN KUMANDALARI

Gemiye kumanda eden şahıs, gemiyi istediği yöne ve rotaya çevirmek için dönüş istikameti ile birlikte dümenin dönüş açısını serdümene emreder. Dönüş açısı küçüldükçe geminin istenen yöne dönmesi zorlaşır, çabuk dönmek istenildiğinde dümen açısı büyütülür.

Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı gemilerde standart rapor ve kumandaların kullanılması zorunluluktur. Serdümen, dümene verilen her türlü komutu tekrar ederek emri doğru aldığını, uygulamaya başlayacağını, gemiye kumanda eden şahsa bildirirken; kumanda eden kişi de doğru emir verdiğini kontrol etme fırsatı bulmuş olur. Serdümen, verilen emri yerine getirdikten sonra rapor eder.

HİZMETE ÖZEL
DÜMEN KUMANDALARINDA STANDART RAPORLAR

EMİR	SERDÜMENİN RAPORU	SERDÜMENİN YAPACAĞI İŞLEMLER
Sancak 10	Sancak 10	Dümeni sancak 10 dereceye getirir.
	Dümen sancak 10'da pruva ...	Dümeni sancak 10'a bastığındaki pruva (pusuladan) değerini okur.
	Dümen sancak 10'da pruva ...	Pruva değeri ilk tam değere geldiğinde okur.
	Pruva	Pruva değerini dönüş süresince her 10 derecede bir okumaya devam eder.
Ortala	Ortala	Dümeni ortalar.
	Dümen ortada pruva.....	Dümeni ortaya getirdiğindeki pruva değerini okur.
Viya böyle	Viya böyle pruva rota...olacak.	Viya emri verildiğinde pruva değerini okuyarak, gemiyi okuduğu rotada götürmek üzere dümen ile manevra yapmaya başlar.
	Rota gemi rotada	Emredilen rotaya girip, viyalamaya başlayınca rapor eder.
İskele alabanda	İskele alabanda	Dümeni iskele 25 dereceye getirir.
	Dümen iskele alabandada pruva	Dümeni iskele alabandaya bastığındaki pruva değerini okur.
	Dümen iskele alabandada pruva	Pruva değeri ilk tam değere geldiğinde okur.
	Pruva	Pruva değerini dönüş süresince her 10 derecede bir okumaya devam eder.
Ortala	Ortala	Dümeni ortalar.
Karşıla	Karşıla	Dümeni sancak 25 dereceye getirir.
	Dümen sancak alabandada pruva	Dümeni sancak alabandaya bastığındaki pruva değerini okur.
Ortala	Ortala	Dümeni ortalar.
	Dümen ortada pruva...	Dümeni ortaya getirdiğindeki pruva değerini okur.
Viya böyle	Viya böyle pruva rota..... olacak	Viya emri verildiğinde pruva değerini okuyarak gemiyi o rota açısında götürmek üzere dümen ile manevra yapmaya başlar.
	Rota gemi rotada	Verilen rotada gemiyi viyalamaya başlayınca rapor eder.

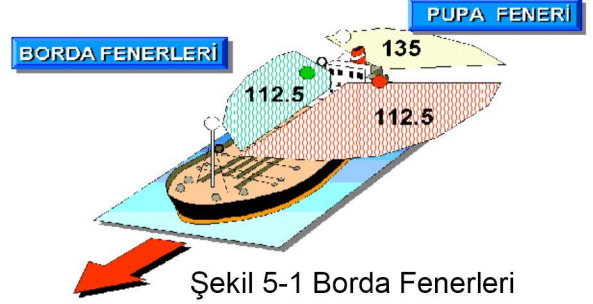
HİZMETE ÖZEL
BEŞİNCİ BÖLÜM
SEYİR VE LİMAN FENERLERİ

1. SEYİR FENERLERİ

Gemilerin üzerinde yol olduğunu belirtmek için teknenin belirli ve bilinen yerlerinde yakılan fenerlerdir.

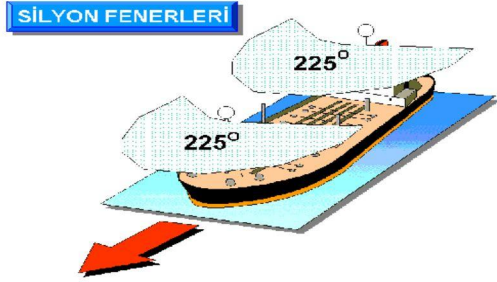
a. Borda Fenerleri

Her biri 112,5 derecelik bir ufukyayı üzerinde, tam pruvadan itibaren kendi tarafındaki kemerinin 22.5 derece gerisine kadar kesiksiz bir ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş sancak tarafta yeşil, iskele tarafta kırmızı renkte olup; boyları 12 – 50 metre arasında olan teknelerde 2 milden görülen, boyları 50 metre ve daha fazla olan teknelerde ise 3 milden görülen fenerlerdir.



Şekil 5-1 Borda Fenerleri

b. Silyon Fenerleri



Şekil 5-2 Silyon Fenerleri

Teknenin baş – kıç orta hattı üzerine konulan, 225 derecelik ufuk yayı üzerinde kesiksiz bir ışık gösteren ve teknenin her iki tarafında tam pruvadan itibaren kemerinin 22.5 derece gerisine kadar ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş beyaz renkte bir fener olup; boyları 12 – 50 metre arasında olan teknelerde 5 milden görülen, boyları 50 metre ve daha fazla olan teknelerde ise 6 milden görülen fenerlerdir. Boyları 50 metre ve daha uzun tekneler için kıç tarafa doğru ve baş taraftakinin yukarısında ikinci bir silyon feneri yerleştirilir ve bu fenere kıç silyon feneri denir.

c. Pupa Feneri

Olanağı kadar teknenin kıç tarafına yakın bir yere konulan, ufkun 135 derecelik bir yayı üzerinde kesiksiz beyaz bir ışık gösteren, tam kıçtan itibaren geminin her iki bordasına doğru 67.5 derecelik bir ışık göstermek üzere yerleştirilmiş beyaz renkte bir fener olup; boyları 12 – 50 metre arasında olan teknelerde 2 milden görülen, boyları 50 metre ve daha fazla olan teknelerde ise 3 milden görülen fenerdir.

Seyir fenerleri, gemilerin seyirde olduğu anlarda güneşin batışı ile yakılır ve güneşin doğuşu ile söndürülür. Ayrıca seyir fenerleri, kısıtlı görüş (Sisli ve puslu hava) şartlarında gündüz süresince de gemilerin seyir emniyeti açısından yakılır.

ç. Seyirde Kullanılan Özel Fenerler

SG Botlarının, gece şartlarında liman giriş/çıkışlarında ve demir yerine inerken serdümenin sahil maddelerini pruvaya alarak dümen tutması için baş gönder üzerinde bulunan ve gemi dışından görülmeyen fenere kerteriz feneri denir.

SG Botlarının toplu halde düz bir hatta intikal etmesi için, pupa fenerinin altında bir fanus ya da boru içerisinde yalnızca geminin dümen suyunu aydınlatmak üzere yakmış olduğu beyaz fenere dümen suyu feneri denir.

HİZMETE ÖZEL

2. LİMAN FENERLERİ

Gemilerin limanda, şamandırada ve demir üzerinde kalmış oldukları süresince akşam güneşin batışından gün aydınlanıncaya kadar yakılan fenerlerdir. 360 derecelik açıdan görülürler.

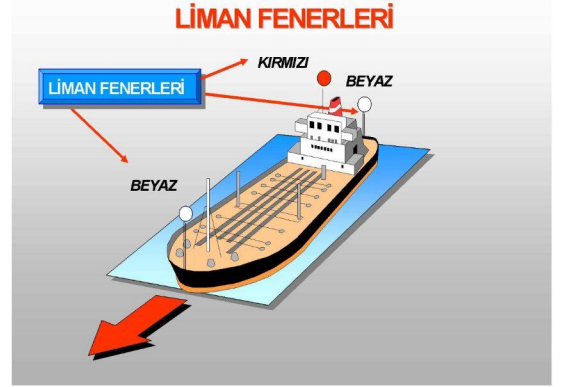
Limana fenerleri, kısıtlı görüş (sisli ve puslu hava) şartlarında gündüz süresince de gemi emniyeti bakımından yakılırlar.

a. Baş Liman Feneri: Geminin omurga hattı üzerinde baş tarafta bulunan ve 360 derece beyaz ışık veren, 3 mil mesafeden görünen bir fenerdir.

b. Kıç Liman Feneri: Geminin omurga hattı üzerinde kıç tarafta bulunan ve 360 derece beyaz ışık veren, 3 mil mesafeden görünen bir fenerdir.

c. Şapka Kırmızısı: Geminin ana direği şapkasında bulunan ve 360 derece kırmızı ışık veren, 3 mil mesafeden görünen bir fenerdir.

ç. Limanda Kullanılan Özel Fenerler: Bir savaş gemisi, limanda bulunduğu süre içerisinde fors taşıyor ise; liman fenerleri ile birlikte, bu fors aydınlatmak üzere beyaz ışık veren bir fener yakar. Bu fenere fors aydınlatma feneri denir.



Şekil 5-3 Liman Fenerleri

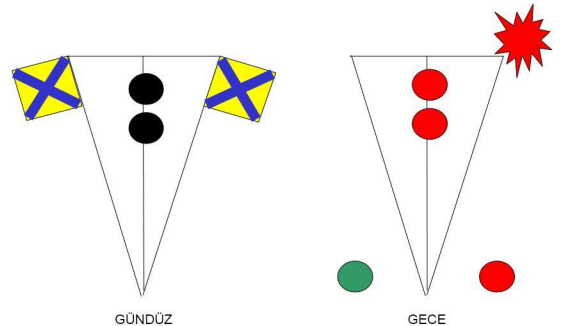
Sahil Güvenlik Botları, ulusal ve dini bayram günlerinde limanda buldukları süre içinde gündüz baş ve kıç göndere ilaveten grand direğine de Milli Bayrağımızı toka ederler. Grandi direğine toka edilen bayrağa topuz bayrağı denir. Arya sancak töreninden sonra ise bayrakların yerine; baş göndere üç, grandi direğine üç ve kıç göndere ise beş / yedi / dokuz tane olmak üzere çekilen fenerlere topuz fenerleri denir.

3. DENİZDE ACİL DURUMLARDA ÇEKİLECEK İŞARETLER / FENERLER

a. Arıza Yapan Teknenin Göstereceği İşaretler / Fenerler

Bazı istisnai şartlar nedeniyle (dümen arızası, makine arızası vb.) uygun manevra yapma gücü olmayan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği bulunmayan gemilerin, bu durumlarını belirtmek üzere yakmış oldukları fenerlere arıza fenerleri denir

GÜNDÜZ	GECE
Altı kısa düdük çalar.	Altı kısa düdük çalar.
Beş rakam sancağını toka eder.	360 dereceden görülen iki adet alt alta sabit kırmızı fener yakar.
İki adet siyah küre toka eder.	Bir adet kırmızı veri fişegi atar.



Şekil 5-4 Arıza Yapan Gemilerin Göstereceği İşaretler

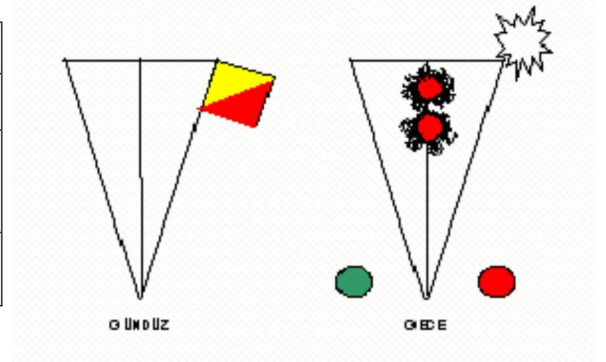
5-2

HİZMETE ÖZEL

b. Denize Adam Düşüren Teknenin Göstereceği İşaretler / Fenerler

Denize herhangi bir şekilde adam düşürüp, kurtarma manevrasına başlayan bir gemi; civardaki temasların manevra sahasına girmemeleri ve denize düşen adamdan neta bulunmaları için özel işaretler çeker.

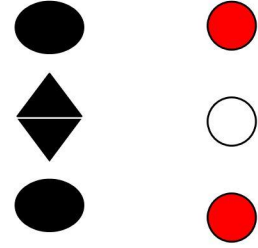
GÜNDÜZ	GECE
Altı kısa düdük çalar.	Altı kısa düdük çalar.
Oruç sancağını, adamın düştüğü tarafa toka eder.	360 dereceden görülen iki adet alt alta çakarlı kırmızı fener yakar.
	Bir adet beyaz veri fişeği atar.



Şekil 5-5 Denize Adam Düşüren Gemilerin Göstereceği İşaretler

c. Manevra Gücü Kısıtlı Gemiler

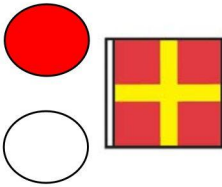
Denizde akaryakıt ikmali, personel nakli gibi işlemlerde bulunan, herhangi bir gemi ya da cisim yedekleyen ve yedeklerken manevra gücü kısıtlanan tekneler; yedekleme işaretlerine ek olarak, tarama ve sualtı işleri ile uğraşan tekneler, su üzerinde ilerlerken seyir fenerlerine ilaveten durumlarını gösterir işaretler çeker ve gece fenerler yakarlar.



Şekil 5-6 Kısıtlı Gemi İşaretleri

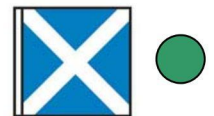
Bu gemiler; gündüz aynı doğrultuda her taraftan görülebilecek şekilde serenlerine siyah renkli KÜRE – EŞKENAR DÖRTGEN – KÜRE çekeceklerdir. Gece ise; 360 dereceden görülen alt alta sıralı KIRMIZI – BEYAZ – KIRMIZI renkli fenerlerini yakarlar.

4. LİMANDA GÖSTERİLECEK NÖBETÇİ GEMİ, FENER VE İŞARETLERİ



Şekil 5-7 Reis Sancağı ve Nöbetçi Gemi Fenerleri

b. Tabip Nöbetçi Gemi İşaretleri: Kadrosunda doktor bulunan Türk Savaş Gemileri, özellikle dış limanlarda acil durumlara müdahale etmek üzere sıra ile nöbet tutarlar. Bu durumlarını göstermek üzere; gündüz serenlerine MERİH sancağını toka edip, akşam ise liman fenerlerine ilaveten her taraftan görülebilen yeşil renkli fener yakarlar.



Şekil 5-8 Merih Sancağı ve Tabip Nöbetçi Feneri

HİZMETE ÖZEL

5. GÖRÜNÜR VE SEDA İŞARETLERİ

a. GEMİ DÜDÜĞÜ

Borusunun ağız pruva istikametinde olmak üzere, çok uzak mesafeden duyulacak kuvvette ses çıkaran ve verilen sesin engeller tarafından durdurulmasını azaltmak amacıyla mümkün olduğu kadar geminin yüksek bir yerine takılan elektrikli veya hava ile çalışan düdüğe gemi düdüğü denir.

(1) Kısa Düdük

Çalınması bir saniye süren düdük sesidir.

(2) Uzun Düdük

Çalınması dört – altı saniye süren düdük sesidir.

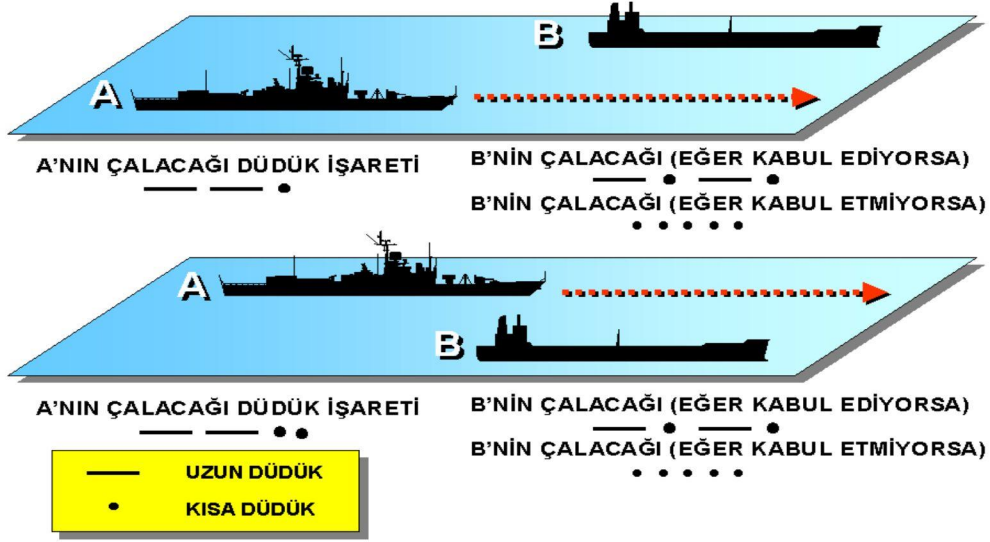
b. MANEVRA YAPAN TEKNENİN DÜDÜK İLE VERECEĞİ SEDA İŞARETLERİ

Bir geminin yaptığı manevra, sancak ve iskele tarafına veya geriye doğru olur. Bu üç türlü manevranın diğer teknelere anlatımı, geminin çalacağı düdük işaretleri ile yapılır.

Açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı sularda seyreden ve birbirlerine yaklaşan gemilerin tümü, DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME TÜZÜĞÜ kurallarına göre çatışmayı önlemek için aşağıdaki emniyet tedbirlerini alarak, gerekli seda işaretlerini vermek zorundadırlar.

<u>GEMİNİN VERECEĞİ DÜDÜK İŞARETİ</u> :	<u>ANLAMI</u> :
Bir kısa (•)	Rotamı sancağa doğru değiştiriyorum.
İki kısa (••)	Rotamı iskeleye doğru değiştiriyorum.
Üç kısa (•••)	akinelerimi tornistan çalıştırıyorum.
Altı kısa (••••••)	Her türlü tehlike anında çalınır. (Denize adam düştü, makine arızası, yangın vb.)
İki uzun bir kısa (— — •)	Yetişip SANCAK tarafından geçmek niyetindeyim.
İki uzun iki kısa (— — ••)	Yetişip İSKELE tarafından geçmek niyetindeyim.
Uzun kısa uzun kısa (— • — •)	Uygundur, geçebilirsiniz.
Beş kısa (•••••)	Uygun değil yada niyetiniz anlaşılmadı.
<u>KISITLI GÖRÜŞ ŞARTLARINDA GEMİNİN VERECEĞİ DÜDÜK İŞARETİ</u> :	<u>ANLAMI</u> :
(İki dakika ara ile) Bir uzun (—)	Hareket halindeyim.
(İki dakika ara ile) İki uzun (— —)	Makinelerim devrede fakat hareket halinde değilim. (Stopta)
(İki dakika ara ile) Bir uzun iki kısa (— ••)	Kumanda altında değilim / manevra yapma gücüm kısıtlı / yelkenli tekneyim / balıkçılıkla uğraşıyorum / yedekleme işi ile uğraşıyorum.
Kısa uzun kısa (• — •)	Demirliyorum, yaklaşma.

MANEVRA VE UYARMA İŞARETLERİ



Şekil 5-9 Yetişme Durumu

c. PATLAYICI/YANICI MADDELER TAŞIYAN GEMİLERİN ÇEKECEĞİ İŞARETLER

Patlayıcı, yanıcı ve tehlikeli madde taşıyan gemiler, gündüz BURAK sancağını toka ederler, gece ise 360 dereceden görülen kırmızı renkli bir fener yakarlar.

6. GAZLI SEYİR FENERLERİ

Seyir ve arıza fenerlerinin elektrik veya akü ile beslenememesi durumunda kullanılmak üzere gaz ile çalışan fenerlere gazlı fenerler denir.

Fenerleri kullanırken;

- Gaz, hiçbir zaman fener haznesi içinde bırakılmamalıdır.
- Fenerler özel bir yerde, nemden uzakta muhafaza edilmelidir.
- Her fener için, özel bir kese diktirilmesi ve bu kesenin kibrit gözünün olması gereklidir.
- Fenerler yakılmadan önce bir huni ile haznesine gaz doldurulmalı ve fitil boyu yüksek ayarlanmamalıdır.
- Kullanıldıktan sonra, kesenin takılması için soğuması beklenilmelidir.

HİZMETE ÖZEL



Gazlı Silyon Feneri



Gazlı İskele Borda Feneri



Gazlı Pupa Feneri



Gazlı Yedekleme Feneri

Şekil 5-10 Gazlı Seyir Fenerleri

HİZMETE ÖZEL

ALTINCI BÖLÜM

DAHİLİ VE HARİCİ MUHABERE

1. DAHİLİ MUHABERENİN ÖNEMİ

Gemide görevlerin etkinlikle ve zamanında icrasına ilişkin gerekli komut ve raporlar, dahili muhabere sistemlerinin kullanılması ile iletilir. Dahili muhabere, gemi içersindeki istasyonlar arasında yapılan muhabere dir. Dahili muhabere sistemi sayesinde, geminin savaş gücünün tüm elamanlarına emir ve raporların iletilmesi sağlanır.

2. DAHİLİ MUHABERE SİSTEMLERİ

Gemilerimizdeki mevcut dahili muhabere sistemleri, gemilerin büyüklüğüne ve muhabere ihtiyaçlarına bağlı olarak değişir. Bunlar sırası ile şunlardır;

a. Muhabere Boruları: Çok eskilerden beri kullanılan bir sistemdir. Genelde diğer muhabere sistemleri arıza yaptığında kullanılırlar. Bu sistemin en büyük avantajı, mekanik hasarlara karşı dayanıklı olmasıdır.

b. Pasaparola: Harp gemilerinde çok eskiden beri kullanılan bir yöntemdir. Pasaparola görevi verilen er, yazılı veya sözlü emirleri ilgili istasyonlara iletir.

c. Gemi Servis Telefonları: Elektrikli bir sistemdir ve gemi dahilinde rutin işlerde kullanılır.

ç. Genel Anons Devresi: Tüm personeli ilgilendiren, genel emir ve bilgilerin verildiği tek yönlü bir devredir. Buna ilave olarak tüm alarmlar bu devreden verilir. Seyirlerde köprüüstünden, limanda ise nöbetçi heyeti tarafından kış üstünde, vasatlarda ve lumbarağzında bulunan panellerden kullanılır.

d. Ses Takatı İle Çalışan (S/P) Devreler: Standart ve acil durumlarda verilen raporların veya mesajların doğru, süratli ve kesintisiz olarak alınıp verilebilmesi, gemideki görevlerin icrasını sağlayan en önemli unsurlardan biridir. S/P telefon devreleri, bu özellikleri ile dahili muhaberenin yükünü taşıyan en önemli sistemlerdir.

(1) S/P Telefonun Çalışma Prensipleri: S/P telefon; bir verici, bir alıcı ve irtibat tellerinden oluşur ve ses takatı ile çalışır. Telefonun mikrofону küçük bir jeneratör gibi görev yapar, mekanik kuvveti sesinizden alır. İrtibat tellerinin öbür ucundaki kulaklıklar, mikrofon özelliğindedir. Kulaklıklara gelen elektriki akım, bize ses olarak ulaşır. Hat üzerinde telefon takan her istasyon, diğer istasyonu dinleyebilir.

(2) S/P Telefon Çeşitleri: S/P telefonlar; elle kullanılan S/P telefonlar ve başlıklı S/P telefonlar olmak üzere iki çeşittir.

(a) Elle Kullanılan S/P Telefonlar (Hand Set): Evlerde kullanılan telefonun benzeridir. Telefon ile konuşma yapılırken, muhaberenin sonuna kadar telefon üzerindeki düğme sürekli basılı tutulmalıdır.

(b) Başlıklı S/P Telefonlar (Head Set): Çok hassas telefonlardır, bu nedenle kolaylıkla hasara uğrarlar. Daimi olarak muhabere yapacağımız istasyonlar ile irtibatı muhafaza edebilmemiz için bu telefonlar takılı bulundurulur. Dahili muhaberede en çok kullanılan telefon türüdür.

HİZMETE ÖZEL

Başlıklı S/P Telefonu Kullanma Şekli

- Sol el ile telefonu tutarken, sağ el ile askı kayışını göğüs plakasından ayırarak, boyundan dolandırıp göğüs plakası üzerinde bulunan kancasına takılır.
- Başlık kısmı başa geçirilerek, kulaklıklar kulaklara göre ayarlanır.
- Telefonun mikrofon kısmı, ağız hizasına göre ayarlanır.
- Telefonun konuşma düğmesine basılır ve mikrofon içine üflenerek kulaklıklara ses gelip gelmediği kontrol edilir. Kulağa ses geliyor ise telefon sağlam demektir.
- Kablonun ucundaki fiş, konuşmak istenilen istasyon devresine takılır.
- Konuşurken düğmeye basılır, dinlemeye geçildiğinde ise düğme bırakılır.

Başlıklı S/P Telefonu Toplama Şekli

- Telefon devresine takılı fiş, devreden ayrılarak yavaşça yere bırakılır.
- S/P telefon devresinin kapağı kapatılır.
- Telefon kablosu, telefon tarafından başlayarak roda edilir.
- Roda edilen kablo ve kulaklıklar, mikrofon boyunduruğuna asılır.
- Askı kayışı çıkartılarak, kablo ve kulaklıklar bu kayışla sarılır.
- Telefon yerine veya kutusuna konulur.

3. DAHİLİ MUHABERE SİSTEMLERİNDE KONUŞMA TEKNİĞİ

Muhabere yaparken kısa ve öz ifade kullanılmalı ve konuşmalar aşağıda belirtilen şekilde olmalıdır.

ÖRNEK: Köprüüstü yekeyi çağırarak, “Yekeden manuel kumandaya geçiniz “ mesajını iletiyor.

Köprüüstü _____ :

Yeke _____ :

Yeke – Köprüüstü

Dikkat Yeke

Yekeden manuel kumandaya geçiniz

Alındı Yeke

4. HARİCİ MUHABERE

Gemi ile diğer gemi veya sahil istasyonları arasında yapılan muhabereye, harici muhabere denir. Vasıta gemiden ayrıldığında, vasıta ile yapılacak muhaberede harici muhaberedir. Serdümen, gemi vasıtası ile seyirde bulunduğu sürece el telsizi ile gemi – vasıta arasında muhabere yapar. Bu muhabere esnasında, muhabere emniyeti ve usullerine uyar. Muhabere şekli ise, dahili muhaberede olduğu gibidir.



Şekil 6-1 VHF Telsizi

5. ALARM DEVRELERİNİN TANITILMASI



Olağanüstü veya acil durumlarda, olayı personele anında bazer, düdük ve zil sesleri ile kodlu olarak duyurup; personelin reaksiyonunu hızlandırmak maksadıyla kullanılan devrelere alarm devreleri denir. Başlıca alarm devreleri aşağıda olduğu gibidir.

a. Genel alarm: Tüm personeli savaş yerlerine almak için kullanılan alarm devresidir.

Şekil 6-2 EI Telsizi

HİZMETE ÖZEL

b. Çatışma alarmı: Herhangi bir çatışma esnasında personeli uyarmak için kullanılan alarm devresidir.

c. KBRN alarmı: K (Kimyasal), B (Biyolojik), R (Radyolojik) ve N (Nükleer) saldırıya maruz kalındığında kullanılan alarm devresidir.

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

6-4
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
YEDİNCİ BÖLÜM
SELAMLAMALAR

1. BATARYA DÜDÜĞÜ İLE SELAMLAMA

Askeri gemiler; seyirde 600 yarıdan kısa mesafelerde karşılaştıkları anlarda ve limanda seyirde çıkan gemiler ile seyirden dönen gemiler kıdem sırasına bakarak, TOKA ve ARYA sancak saatleri arasında batarya düdüğü ile birbirlerini selamlarlar. Selamlama işlemi, karşılıklı yaklaşan gemilerin pruvaları aynı hizaya geldiğinde veya arkadan yetişerek geçiş yapan gemilerde ise yetişen geminin pruvası öndeki geminin kış üstünü kestiği anda gerçekleştirilir. Selamlamaya önce kıdemsiz gemi başlar. Selamlama sancak ve iskeleden olmak üzere iki şekilde yapılır.

a. Sancak Taraftan Selamlama

Selamlama durumuna gelen gemilerden kıdemsiz gemi, batarya düdüğü ile bir uzun bir kısa (— •) düdük çalarak selamlamayı başlatır. Kıdemli gemi, selamlayan gemiyi kendi sancak tarafında görüyor ise bir uzun bir kısa (— •), iskele tarafında görüyor ise bir uzun iki kısa (— • •) düdük çalarak selamı alır. Belirli bir süre bekledikten sonra iki kısa (• •) düdük çalarak kendi gemisinin personelini rahata geçirir. Kıdemsiz gemi de kıdemli geminin rahat düdüğünden sonra iki kısa (• •) düdük çalarak selamlamayı tamamlar.

b. İskele Taraftan Selamlama

Selamlama durumuna gelen gemilerden kıdemsiz gemi, batarya düdüğü ile bir uzun iki kısa (— • •) düdük çalarak selamlamayı başlatır. Kıdemli gemi, selamlayan gemiyi kendi iskele tarafında görüyor ise bir uzun iki kısa (— • •), sancak tarafında görüyor ise bir uzun bir kısa (— •) düdük çalarak selamı alır. Belirli bir süre bekledikten sonra iki kısa (• •) düdük çalarak kendi gemisinin personelini rahata geçirir. Kıdemsiz gemi de kıdemli geminin rahat düdüğünden sonra iki kısa (• •) düdük çalarak selamlamayı tamamlar.

Batarya düdüğü ile selamlama işlemi, toka sancak ile arya sancak saatleri arasında yapılır. Seyirden dönen gemiler limanda bulunan kıdemli gemileri, seyire çıkan gemiler ise limanda kalan kıdemli gemileri sancak veya iskele taraftan selamlarlar.

Selamlama esnasında, güvertede bulunan subay ve astsubaylar el ile selam verirler, erbaş ve erler ise esas duruşa geçerler. Batarya düdüğü ile selamlama yapan erbaş/er, el ile selam verir.

c. Forslu Vasıtaları Selamlama

En kıdemli amirali taşıyan vasıta, gündüz gemiye yaklaşırken; yukarıda anlatılan sancak ve iskele taraftan selamlama usulleri uygulanarak, geminin genel anons devresinden selamlanır.

Selamlama; forslu vasıta selamlama mesafesine yaklaştığında, Genel Anons Sistemin'den "Dikkat Sancak/İskele Taraftan Komutanı Selamlanacaktır" ikazıyla başlar. Vasıta sancak taraftan yaklaşıyor ise bir uzun bir kısa (— •), iskele taraftan yaklaşıyor ise bir uzun iki kısa (— • •) düdük çalınarak selamlama yapılır. Vasıtadaki komutan tarafından selam alınınca, personel iki kısa (• •) düdük ile rahata geçirilir.

Selamlama esnasında, güvertede bulunan Subay ve Astsubaylar el ile selam verirler, erbaş ve erler ise esas duruşa geçerler. Batarya düdüğü ile selamlama yapan erbaş/er, el ile selam verir.

HİZMETE ÖZEL

2. MİLLİ SANCAK İLE SELAMLAMA

a. Denizde Ticaret Gemileri İle Selamlaşma

Ticaret gemileri, Türk Savaş gemilerini denizde gördükleri zaman; kendi milli sancaklarını mezestre ederek, selamlamaya başlarlar. Bu durumda savaş gemisi de seyir sancağını (limanda ise baş ya da kıç gönderdeki sancağını) mezestre ederek, ticaret gemisine selamını aldığı gösterdikten hemen sonra sancağını toka eder. Savaş gemisinin sancağını toka etmesini müteakip, ticaret gemisi de kendi milli sancağını toka ederek, denizde selamlama törenini icra etmiş olur.

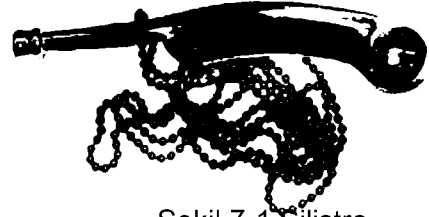
b. Limanda Askeri Gemilerin Bayrak İle Selamlanması

Güneş doğumu ile toka sancak saati arasında hava aydınlık iken, limana giriş yapan askeri gemi; kendisinden kıdemli gemileri ticaret gemilerinin askeri gemileri selamlama usulü ile selamlar ve kendisinden kıdemsiz gemilerin selamını ise aynı şekilde alır. Bunun nedeni ise 08 00'dan önce batarya düdüğü ile selamlama yapılmamasıdır. Böyle bir durumda limandaki gemi eğer kıdemsiz ise selamlamaya milli sancağını baş ya da kıç göndere önce toka edip, daha sonra mezestre ederek başlar. Liman girişi yapan kıdemli gemi de seyir sancağını mezestre ettiğini diğer gemiye gösterdikten sonra toka ederek limandaki geminin selamını alır. Limandaki kıdemsiz gemi, milli sancağını toka ederek selamlamayı tamamlar ve daha sonra sancağını aya eder.

3. SİLİSTRE İLE SELAMLAMA

a. Silistre

Binbaşı ve daha yüksek rütbeli subayların, gemiye ve deniz vasıtalarına giriş ve çıkışlarında selamlama üzere kullanılan düdüğe SİLİSTRE denir.



Sekil 7-1 Silistre

b. Silistre Çalma Zamanları

Silistre düdüğüyle selamlama, TOKA ve ARYA sancak zamanları arasında yapılır. Saat 08.00'dan evvel ve aya sancaktan sonra silistre çalınmaz. Silistre, gemiye gelişlerde tören yapılacak kişi iskelenin alt tavaasına ayak bastığı anda ve gemiden ayrılışlarda ise alt tavadan vasıtaya veya sahile ayak bastığı anda çalınmaya başlanır. Gemiye gelen kişinin, üst tavadan selamlanmasına kadar sürdürülür.

Silistre çalınması gereken bir kişi, vasıta ile gemiye çıkmadan Nöbetçi Subayına veya lumbarağzında bulunanlara bir şey söyleyip tekrar ayrılırsa; aynen gemiden gidiyormuş gibi vasıta avara ederken silistre çalınır.

Kıdemli komutan eşliğinde bir subayın gemiye çıkışında silistre çalınmaz. Silistre toplu geliş ve gidişlerde en büyük rütbeli şahsa çalınır.

Onarım için fabrika emrine girerek, iskelelere yanaşmış veya kıçtankara olmuş gemiler ile hizmet dışı bırakılmış ve flandra kullanmayan gemilerde silistre çalınmaz.

Silistre bir ve iki nokta çalındığında, yalnız lumbarağzındaki personel selamlama yapar. Silistre üç nokta çalındığında gemi güvertesi üzerinde bulunan tüm personel selamlama yapar. Eğer silistre beş nokta çalınıyor ise; düdüğü duyan herkes, gördüğü milli sancağa cephesini dönerek selamlama yapmak zorundadır.

HİZMETE ÖZEL

c. Silistre Çalınacak Kişiler Ve Çalma Şekilleri

SİLİSTRE ÇALINACAK KİŞİLER	ÇALMA ŞEKİLLERİ
Cumhurbaşkanı, Yabancı devlet başkanları, Devlet başkanlarını tam yetki ile temasa gelen kişiler, Büyükelçi, Yüksek Komiser veya Büyükelçiden daha geniş yetki ile gönderilmiş diplomatik temsilci, Orta elçi ve olağanüstü delegeler.	3 nokta (•••)
Millet Meclisi Başkanları, Bakanlar, Anayasa Mahkemesi Başkanları ve Valiler.	3 nokta (•••)
Mareşal, Büyük Amiral, Genelkurmay Başkanları, Kuvvet Komutanları, General ve Amiraller.	3 nokta (•••)
Komodorlar, Albaylar ve Yarbaylar.	2 nokta (••)
Kaymakamlar.	2 nokta (••)
Binbaşılardan ve gemi komutanları (Teğmen – Binbaşı arası subaylar)	1 nokta (•)
Herhangi bir ülkede Türkiye Cumhuriyeti'ni temsil eden konsoloslar ve Bucak Müdürleri.	1 nokta (•)
Daha önce filo ve gemi komutanlığı yapmış kişiler ile Yabancı ordu subayları resmi görevli olarak geldiklerinde.	Rütbesi karşılığı
Toka sancak / arya sancak törenlerinde	5 nokta (•••••)

Tablo 7-1 Silistre Çalınacak Kişiler

ç. Silistre Çalma Standardı

Silistre, normal olarak subaylar resmi elbiseli iken çalınır. Subayların sivil elbise ile gemiye geliş ve gidişlerinde çalınmaz. Ancak subay resmi bir görev ve ziyaret amacıyla gemiye geliyor ise veya gemiden ayrılıyor ise sivil elbiseli de olsa silistre çalınır.

Silistre çalınırken, sağ kol dirseği omuz doğrultusuna kadar kaldırılır ve düzgün bir hazır ol durumu alınır. Lumbarağzı silistre nöbetçisi; el ile selam vermez, lumbarağzında bulunanlar selam verdikleri sürece silistre düdüğünü ağızda tutarak çalma durumunu korur.

Silistre çalmaya, silistre deliğini kapayan parmak havada iken başlanır. Bu pozisyona açık durum denir. Parmağın deliği kapattığı pozisyonada kapalı durum denir. Silistrenin bir açık bir kapalı çalınmasına nokta denir. Süre olarak noktaların arası 2 saniye olmalıdır. En son kapalı durumdaki üfleme süresi 3 saniye uzatılmalıdır. Silistre ile selamlama açık başlanıp kapalı bitirilir, silistre canlı özellikle son noktası gayet canlı çalınır.



Şekil 7-2 Silistre İle Selam Verme

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

7-4
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

SEKİZİNCİ BÖLÜM

TOKA VE ARYA SANCAK MERASİMİ

1. BAYRAK TÖRENİNİN YAPILIŞI

a. Toka Sancak Töreni

Törene 8 dakika kala (07 52'de), Genel anons devresinden "LUMBARAĞZI SANCAK BAŞI" anonsu ile başlanır ve batarya düdüğü ile ikili üç kısa düdük (• • • • •) çalınır. Bu uyarı ile tören kıtası kış üstünde ve gönder karşısında yerini alır. Baş ve kış göndere toka edilecek bayraklar sancak savlolarına takılır. Hazırlık flaması mezestre edilir.

Törene 5 dakika kala (07 55'te), genel anons devresinden "HAZIRLIK TOKA" anonsu yapılır ve hazırlık flaması toka edilir. Tören kıtası, tüfek omuza durumuna geçer.

Tören saatinde (08 00'da), genel anons devresinden "TOKA" anonsu ile hazırlık flaması mezestre edilirken; batarya düdüğü ile bir uzun (—) düdük çalınır, hemen peşinden beş nokta silistre çalınmasını müteakip batarya düdüğü ile iki kısa (• •) düdük çalınarak tören tamamlanır. Hazırlık flaması tören sonunda arya edilir.

b. Arya Sancak Töreni

Güneş batış zamanına 8 dakika kala, genel anons devresinden "LUMBARAĞZI SANCAK BAŞI" anonsu ile başlanır ve batarya düdüğü ile ikili üç kısa düdük (• • • • •) çalınır. Bu uyarı ile tören kıtası ve bayrakları arya edecek erler baş / kış üstünde gönder karşısında yerini alır. Hazırlık flaması mezestre edilir.

Güneşin batış zamanına 5 dakika kala, genel anons devresinden "HAZIRLIK TOKA" anonsu yapılır ve hazırlık flaması toka edilir. Tören kıtası, tüfek omuza durumuna geçer.

Güneşin batış zamanında, genel anons devresinden "ARYA" anonsu ile hazırlık flaması mezestre edilirken; batarya düdüğü ile bir uzun (—) düdük çalınır, hemen peşinden beş nokta silistre çalınmasını müteakip batarya düdüğü ile iki kısa (• •) düdük çalınarak tören tamamlanır. Hazırlık flaması tören sonunda arya edilir.

Bütün bu işlemler köprüüstü personeli tarafından yapılırken, Nöbetçi Astsubayı tarafından tören kıtasına "SELAM DUR" komutu verilir ve kıta selam dururken Toka / Arya sancak töreni icra edilmiş olur. Törenin icrası tamamlandığında, arya sancakla birlikte güverte ışıkları ve liman fenerleri yakılır. Limandaki gemiler; Toka / Arya sancak merasimlerini, işaret istasyonu / kıdemli komutanın bulunduğu gemiye istinaden icra ederler.

c. Gemilerin Seyire Çıkış ve Limana Girişlerinde Bayrak Töreni

(1) Seyire Çıkış: Sahil Güvenlik Botları, toka – arya sancak merasimi saatleri arasında, herhangi bir sebeple limandan ayrılmaları gerektiğinde, limandaki son halatını aldığı zaman veya demirin salpa olması durumunda batarya düdüğü ile VATAN düdüğü (• • • • • —) çalarak, baş ve kış gönderdeki sancaklarını arya ederler ve gize seyir sancaklarını toka ederler. Gemilerin, arya sancaktan sonra toka sancak merasimine kadar geçen zaman içerisinde, herhangi bir sebeple limandan ayrılmaları gerektiğinde; yukarıdaki usul bayraksız olarak uygulanarak, liman fenerleri söndürülüp, seyir fenerleri yakılır ve seyir sancakları toka edilir.

HİZMETE ÖZEL

(2) Limana Giriş: Sahil Güvenlik Botları, toka – arya sancak merasimi saatleri arasında, liman girişi yapmaları durumunda ilk halatını volta veya demirini fundo ettiği zaman, VATAN düdüğü (••••• —) çalarak, seyir sancaklarını arya ederler ve baş/kıç göndere milli sancaklarını toka ederler. Gemilerin, arya sancaktan sonra toka sancak merasimine kadar geçen zaman içerisinde, liman girişi yapmaları halinde ise seyir fenerleri söndürülerek, liman fenerleri yakılır ve seyir sancağı arya edilir.

Seyire çıkma ve limana bağlama esnasındaki bayrak törenlerinde, manevra yerlerinde giyilmesi emredilen kıyafetle birlikte can yeleği giyilir.

2. TÜRK BAYRAĞININ KATLANMASI

Bayrak günlük kullanımda, önce eni yönünde tam ikiye, sonra ay'ın üst kısmından tekrar tam ikiye katlanır. Beyaz renkli kısım içte kalacak şekilde, uçum yönünden ve yıldızın uç kısmından başlayacak şekilde 1/3 oranında katlanır. Uçkur kısmı, katlanmış olan bölümün içinde tam olarak yer alacak şekilde son katlama yapılır. Bu son durumda katlanmış bayrağın her iki yüzünden de beyaz renkli ay ve yıldızın hiçbir kısmı görülmeyecektir.

Bayrak katlandıktan sonra, özel olarak yapılmış koyu mavi ya da bordo renkli kadife kumaş kaplı, kenarları halat zinciri ile süslenmiş bayrak minderine yerleştirilir. Bayrağı taşıyacak kişi, minderi göğüs hizasında yere paralel olarak, muhafaza edileceği camlı kutunun bulunduğu mevkiye kadar taşıyarak, kutunun içine özenle yerleştirir.

HİZMETE ÖZEL

DOKUZUNCU BÖLÜM VERİ TABANCASI VE FİŞEKLERİ

1. VERİ TABANCASI

Acil durumlarda gemi ile vasıta arasında haberleşme olanağı sağlayan muhabere vasıtasıdır. Veri tabancası, deniz vasıtalarında özel kutusu içinde fişekleri ile beraber daima kullanılmaya hazır bulundurulur. Fişekler çeşitli renkte olup, renklerine ve atıldığı yere göre anlamları değişiklik gösterir.



2. VERİ FİŞEKLERİNİN ANLAMLARI

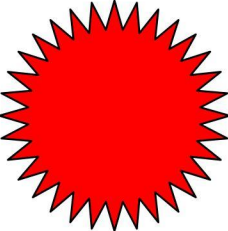
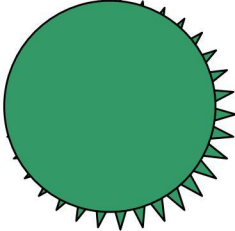
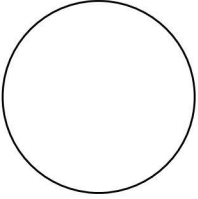
Veri fişeklerinin anlamları, gemiden ve küçük gemi vasıtasından atıldığına göre farklı anlam taşır. Gece karanlığında bir fişekin gemi vasıtasından atıldığını ancak o vasıtaya sahip gemi yada vasıtayı gözle takip edebilen tekne bilebilir. Savaş gemilerinde gözcüler, işaret fişeki atıldığı zaman su üstü taraması yaparak, işaret veren gemi ya da vasıtayı gözle tespit etmek zorundadır.

Şekil 9-1 Veri Fişekleri

GEMİDEN ATILDIĞINDA			VASITADAN ATILDIĞINDA		
KIRMIZI	YEŞİL	BEYAZ	KIRMIZI	YEŞİL	BEYAZ
Arızam var.	Fiili veya tanziri torpido atışı.	Denize adam düştü.	Arızam var.	Arızam giderildi.	Yerim burasıdır.

Tablo 9-1 Veri Fişeklerinin Anlamlarını

3. GECE VERİ FİŞEKLERİNİN TANINMASI

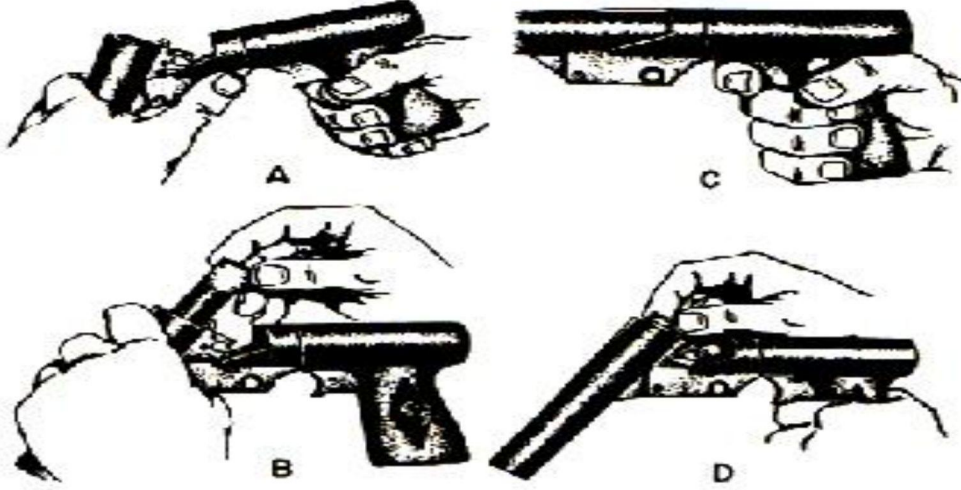
KIRMIZI	YEŞİL	BEYAZ
		
Fişekin alt kısmı tamamen tırtıklı olarak yapılmıştır.	Fişekin alt kısmının yarısı düz, yarısı tırtıklı olarak yapılmıştır.	Fişekin alt kısmı tamamen düz olarak yapılmıştır.

Tablo 9-2 Veri Fişeklerinin Tanınması

9-1

4. VERİ TABANCASININ KULLANILMASI

Veri tabancası av tüfeği gibi belden kırılmalıdır. Namlu mandalına basılarak, kırılıp içine fişek konulduktan sonra kapatılır. Tabanca el ile sıkıca kavranarak, kol iyice havaya doğru uzatılır. Tabancaya çok az meyil verilerek nete bir sahaya doğru tetik çekilir. Atılan fişekler gemilerin göreceği şekilde aralıklı zamanlarla kullanılmalıdır.



Şekil 9-2 Veri Tabancasının Kullanımı

5. PAYROTEKNİK MALZEME

Payroteknik malzemeler, hem depolanması hem de kullanılmasında kısıtlamalar bulunan malzemelerdir. Bu tür malzemelerin bir kısmının kontrolü seyir branşında olup; işaretler kullanıldıkları araç, şekil, yer ve harekâtlara göre ayrı ayrı anlam içerebilir. Dersimizde payroteknik malzemelerin genel kullanım maksatları anlatılacaktır. Genel kullanım maksatlı tanımlamalar şu şekilde belirtilmiştir.

a. Payroteknik Işık: Geçici bir ışık kaynağı sağlayan tüm payroteknik malzemeyi kapsar.

- (1) Kırmızı ışık,
- (2) Beyaz veya sarı ışık,
- (3) Yeşil ışık,
- (4) Turuncu ışık.



Şekil 9-3 Duman Kandili

b. Payroteknik Duman: Bir duman kaynağı temin eden tüm payroteknik malzemeyi kapsar.

- (1) Kahverengi duman,
- (2) Turuncu duman,
- (3) Beyaz duman,
- (4) Siyah duman.



c. Payroteknik İşaret: Hem ışık hem de duman işaretini kapsayan tam kapsamlı bir terimdir.

Şekil 9-4 Payroteknik Duman

HİZMETE ÖZEL

(1) El meşalesi (gündüz beyaz duman, gece kırmızı ışık)

(2) İzli top mermileri (siyah duman-kırmızı ışık)

Bazı durumlarda payroteknik ışık yerine bir elektriki kaynak gibi (Örneğin: Sinyal veren lamba) alternatif bir vasıta kullanılabilir. Bu gibi durumlarda Yeşil-Beyaz-Kırmızı-Sarı işaretler kullanılacaktır.

6. TANIMA, TANITMA PANOLARI VE SİS KUTULARI

Savaş gemilerinde kullanılan tanıma tanıtma panoları; Deniz-Hava Tanıma Tanıtma Panosu ve Kara-Deniz Tanıma Tanıtma Panosu olmak üzere ikiye ayrılır. Panoların Milli amaçlı kullanımları MY 90-13'de yer almaktadır.

a. Deniz-Hava Tanıma Tanıtma Panosu: Savaş gemileri, dost uçaklara kendilerini tanıtmak amacıyla kullanılır. Pano, uçaktan bakıldığında geminin en iyi görülebilecek en geniş güverte veya platformunda hazırlanır.

b. Kara-Deniz Tanıma Tanıtma Panosu: Savaş gemileri, dost kara birliklerine kendilerini tanıtmak amacıyla kullanılır. Pano, kara birliğinin olduğu bordaya en iyi görülebilecek şekilde sarkıtılır.

Gemilerde ve kara birliklerinde tanıma tanıtma panoları ile birlikte sis kutuları kullanılmaktadır. Bunlar;

- Kırmızı Sis Kutusu,
- Yeşil Sis Kutusu,
- Mor Sis Kutusu,
- Sarı Sis Kutusu.

Sis kutuları, fünyesinin patlatıldığında içindeki renkli barutun yüksek ısıda yakılması sonucu duman ihtiva ettiklerinden kullanırken eldiven giyilmelidir.



Şekil 9-5 Sis Kutuları

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

9-4
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
ONUNCU BÖLÜM

LİMANDA KÖPRÜÜSTÜ NÖBET HİZMETLERİ

1. KÖPRÜÜSTÜ NÖBETÇİSİNİN GÖREVLERİ

Gemi tipine göre değişmekle birlikte; limanda buldukları zamanlarda serdümen ve vardabandra erler köprüüstünde nöbet tutarlar. Köprüüstünde nöbet tutan erler, nöbete başladıklarında ve nöbetleri süresince; geminin dışından bakıldığında ilk göze çarpan bayrakları, forsları ve işaret sancaklarını sürekli olarak kontrol etmelidirler. Ayrıca meydana gelen olaylar ve planlanan faaliyetler hakkında bilgi sahibi olmalıdırlar. Aşağıda köprüüstü nöbetçisinin dikkat etmesi gerekli genel hususlar belirtilmiştir.

a. Gemiye gelen vasıtaları genel anons devresinden anons eder, gece ise telefon ile nöbetçi heyetine bildirir.

b. Görüş sahası içerisindeki gemileri ve vasıtaları kontrol ve takip eder. Herhangi bir tehlike durumunda nöbetçi heyetine rapor eder.

c. Nöbet yerini her ne şekilde olursa olsun terk etmez.

ç. İşli olmayan şahısları nöbet mahalline sokmaz.

d. Meteoroloji jurnali kayıtlarını tutar.

e. Gemi ve istasyon yakınından geçen gemileri ve forslu vasıtaları selamlar.

f. Toka ve arya sancak törenlerini icra eder.

g. Tokadaki işaret sancaklarını, forsları, milli bayrakları ve liman fenerlerini kontrol eder.

ğ. Köprüüstünde askeri ve uluslararası çağrı kanallarında telsiz dinlemesi yapar, çağrı durumunda cevap verir.

h. Nöbet teslimi yapmadan önce, devralacak nöbetçiye bütün neşriyat ve cihazları teslim eder. Nöbetinde meydana gelen olaylar ve varsa planlanan faaliyetler hakkındaki emirleri bildirir.

ı. Özel günlerde, milli ve dini bayramlarda, alay sancaklarının donatılmasını sağlar.

i. Topuz sancaklarının usulüne uygun olarak zamanında toka ve arya edilmesini sağlar. Arya sancak zamanından sonra çadır tipi tenviratı ve topuz fenerlerini gemi komutanının veya gemide bulunan komutanın rütbesine göre yakar, 23.59'da söndürür.

2. ALAY SANCAKLARININ DONATILMASI

Alay sancakları; milli, dini bayramlarla, özel merasim ve kurtuluş günlerinde bir veya iki takım işaret sancağından 2 sancak 1 flama şeklinde tertip edilen işaret sancaklarıdır. Sabah toka sancakla beraber donatılıp, arya sancak töreninde arya edilir. Gemi seyirde iken kullanılmaz. Ana direktten başa ve ana direktten kıça gerilen tenvirat tellerinin üzerinde bulunan halkalara sancak kancalarının takılması suretiyle çekilirler.

Dini bayramlar, Cumhuriyet ve Zafer bayramlarında alay sancakları ile birlikte topuz sancağı da tokada bulundurulur, gece ise çadır tipi tenvirat ve topuz fenerleri yakılır. Diğer özel günlerde yalnız alay sancakları ve gece çadır tipi tenvirat aydınlatması yapılır.

Cumhurbaşkanı, geminin bulunduğu limanda bir gemiye geleceksa ve seyre çıkılmayacaksa; o limandaki tüm gemiler, cumhurbaşkanının bulunduğu gemiye uyararak, alay sancaklarını donatır ve topuz sancaklarını toka ederler.

HİZMETE ÖZEL

Gündüz seyre kalkılırsa, alay sancakları ile birlikte topuz sancağının arya edilmesi gereklidir. Gemiler, özel günlerde limana girdiklerinde diğer gemilere uyararak alay sancaklarını aşağıda belirtildiği şekilde donatırlar.

Baş direktten başa

Aydın Cemal f.9, Engin Gabya f.8, İstif Kalyon f.6, Merih Oruç f.4, Kömür Seydi f.2, Umman ikive f.Cevap, Yılmaz 1 f.Çark, 3 7 f.Sancak, 5 9 f.9, Engin Gabya f.8, İstif Kalyon f.6, Merih Oruç f.4, Kömür Seydi f.2, Umman İkive f.Cevapşeklinde donatılırlar.

Baş direktten kıça

Burak Deniz f.0, Felenk Halat f.7, Jale Levent f.5, Neptün Poyraz f.3, Reis Turgut f.1, Vatan İkiz f.Sual, Zuhul 2 f.Dönüş, 4 6 f.Nefi, 8 0 (Sıfır) f.Sıfır, Felenk Halat f.7, Jale Levent f.5, Neptün Poyraz f.3, Reis Turgut f.1, Vatan İkiz f.Sualşeklinde donatılırlar.

3. METEOROLOJİ VE TUTULMASI GEREKLİ KAYITLAR

Meteoroloji; atmosfer olaylarını inceleyen ve elde ettiği bilgilere dayanarak, hava tahmini yapan bilim dalıdır. Pratik hava tahminleri yapmak için faydalandığımız meteorolojik elemanlar; hava sıcaklığı, basınç, rüzgâr, nem ve yağış, bulutlar ve görüş mesafesidir.

Doğru hava tahmini yapabilmek için gözlem ve ölçümlerin kurallara uygun ve düzenli yapılması, bu amaçla kullanılan aletlerin de sağlam ve doğru çalışıyor olması gerekir. Gözlem saatinde barometre, termometre ve higrometre okunur, rüzgâr değerleri hesaplanır ve jurnale kaydedilir.

a. Meteorolojik Ölçüm Cihazları

(1) Sıcaklık Ölçme Aletleri

Sıcaklık ölçümünde kullanılan aletlere termometre, zamana bağlı olarak sıcaklığı özel kâğıtlara kaydeden aletlere ise termograf adı verilir.

(2) Basınç Ölçme Aletleri

Atmosferin dünya üzerindeki bütün cisimlere yapmış olduğu basınç aynı zamanda hava kütlelerini de etkilemektedir. Hava olaylarında meydana gelen bu basıncı ölçmek için barometre adı verilen meteoroloji aletleri kullanılmaktadır

(3) Nem Ölçme Aletleri

Atmosferdeki nem miktarını ölçen aletlere higrometre denir. Nem değerini doğrudan gösteren alettir.

(4) Rüzgâr Ölçme Aletleri

Rüzgârın yönünü gösteren aletlere anemoskop adı verilir. Rüzgârın hızını ölçen aletler ise anemometre olarak adlandırılır. Gösterge kısmındaki ibre km/s veya m/sn. olarak rüzgâr hızını işaret eder.



Şekil 10-1
Termometre



Şekil 10-2 Barometre

HİZMETE ÖZEL

b. Meteoroloji Jurnalı

Barometre, termometre, higrometre ve anemometre okunduktan sonra aletsiz gözlemler yapılır. Bulut miktarı, cinsi, görüş uzaklığı, deniz durumu tespit edilir. Rüzgâr yönü, hareketli cisimler ve deniz durumu gözlenerek belirlenir. Dalga boyu, yüksekliği ve periyodu tespit edilirken birçok dalga gözlenerek ortalama durum belirlenmelidir. Bu amaçla gemi üzerindeki mesafelerden referans olarak faydalanılması uygun olur. Deniz suyu sıcaklığı sabah gözleminde ölçülür. Gemi gözlemlerinde, yağış olduğu zaman yağış cinsi tespit edilir. Görüş uzaklığı her yönden gözlenir, ortalaması alınır. Yönler arasında çok fark varsa ayrıca belirtilmelidir. Gözlem saatleri arasında geçen sürede meydana gelen hava olayları yağış, şimşek vb. Meteoroloji Jurnaline kayıt edilmelidir.

TCSG METEOROLOJİ JURNALI							
Zaman	Barometre	Termometre	Higrometre	Rüzgar		Hava	Görüş
				Yönü	Sürati		
01 00	1012 mb	19 °C	% 75	315	5 Kts.	60	5
02 00	1013 mb	18 °C	% 74	315	7 Kts.	60	5
03 00	1013 mb	17 °C	% 73	315	7 Kts.	50	6

Tablo 10-1 Meteoroloji Jurnalı Örneği

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

10-4
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
ONBİRİNCİ BÖLÜM

İŞARET SANCAKLARI VE FORSLAR

1. İŞARET SANCAKLARI VE ANLAMLARI

Sahil Güvenlik Komutanlığı ve ticari gemiler tarafından konvoy veya kendi hareketlerini belirtmek, uyarılmak ya da bildirmek için özel şekil ve ebatlarda imal edilmiş görünür muhabere vasıtalarına işaret sancakları denir.

İşaret sancakları, forslar ve milli bayrakların ölçü birimine yaprak denir. 1 yaprak 50x75 cm olup, forslar için 50x50 cm'dir.



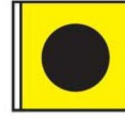
AYDIN

Denizde dalgıcım var.



BURAK

1. Fiili silah atışı.
2. Akaryakıt, patlayıcı yanıcı madde transferi.



İSTİF

Aborda olmaya gidiyorum.
Aborda olabilirsiniz.



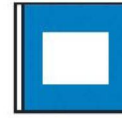
MERİH

Nöbetçi tabip ve gemisiyim.
(Limanda)



ORUÇ

Denize adam düştü.



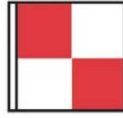
POYRAZ

Bu gemiye ait personel derhal gemiye dönsün.
(Limanda)



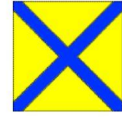
REİS

Bu gemi seyire hazır nöbetçi gemidir. (Limanda)



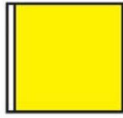
UMMAN

Demir atıyorum. (Seyirde)
Demir alıyorum. (Limanda)



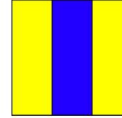
BEŞ RAKAM

Arızam var veya kumanda altında değilim.



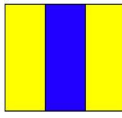
KÖMÜR

Tüm vasıtalar derhal gemiye dönsün.

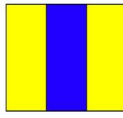


SEKİZ RAKAM

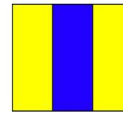
Gemiden açasıya uzaklaş.



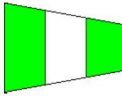
SEKİZ



SEKİZ

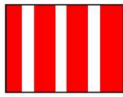


SEKİZ



SANCAĞ

Tokası; Sancağa dönüş yap.
Aryası; Dönüşü durdur ve halihazır rotada viyala.



İSKELE

Tokası; İskeleğe dönüş yap.
Aryası; Dönüşü durdur ve halihazır rotada viyala.



PERDE

Gemiye doğru direkt ilerle.

Şekil 11-1 İşaret Sancakları

HİZMETE ÖZEL

2. FORSLAR

Kuruluşa göre ait olduğu emir ve komuta kademelerini, Komutanın mevcudiyetini bildiren, belirli ölçü, renk ve şekillerde yapılan semboldür.

Cumhurbaşkanı hariç bütün forslar 1.5, 3 ve 5 yapraktır. Cumhurbaşkanı forsu 1.5 ve 5 yaprak ölçülerindedir. Fors çekme hakkını kazanmış bir komutanın forsu, sancak gemisinin grandi direğine, yoksa mevcut direğe, küçük deniz araçlarında ise baş göndere toka edilir.

Fors sahibi bir komutan, Türk savaş gemisine geldiğinde; eğer bu gemide o anda kendisinden kıdemli bir subayın forsu çekili durumda değilse, kendi forsu bu gemiye toka edilir. Bu forsu toka edildiğinde, o anda gemide çekili bulunan kıdemsiz komutana ait forsu veya flandra arya edilir.

Fors sahibi subayın ölümü hariç forslar mezestre edilmez. Türk savaş gemilerinde forsu kullanılmadığı zaman flandra toka edilir.

a. Forsların Kullanılmasındaki Amaç

(1) Birlik, karargâh ve kurumlarda, araç ve gemilerde bulunan Komutanın makamı, rütbesi ve mevcudiyetini belirtmek.

(2) Araçların hangi komuta makamına ait olduğunu belirtmek.

(3) Gerektiğinde trafik ve protokol önceliklerini tayin etmek.

(4) Komutana gerekli saygı ve bağlılık ifadesi olarak resmi selamın ifasını sağlamak.

b. Flandra

Boyu eninin en az 18 katı olan, Türk Bayrağı unsur ve ölçülerine uygun ay yıldızı bulunan bayraktır. Flandra, personeli bulunan ve bir deniz subayı komutasındaki Türk savaş gemilerinin tanınma alameti olarak yalnız denizde kullanılır. Flandra gemilerin en yüksek direğine, küçük deniz vasıtalarında ise vasitanın direğine veya baş gönderine toka edilir. Flandranın büyüklüğü, çekilecek geminin tonajına göre değişir. Telsiz antenlerine dolaşmasına mani olmak için gerektiğinde normalden daha kısa flandra çekilebilir.

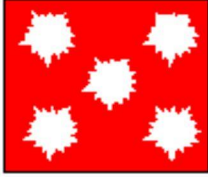
HİZMETE ÖZEL



Cumhurbaşkanı



Genel Kurmay Başkanı



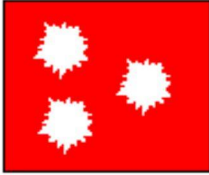
Büyük Amiral



Dz.K.K.



Oramiral



Koramiral



Tümamiral



Tuğamiral



Sahil Güvenlik K.



KOMODOR



ALBAY



SG Eğt.ve Öğr.K.



Grup K.



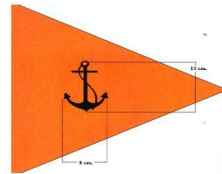
Tb. K.



SG Kr. K. Ds. Kt. K.



Flandra



SG Grup K.



SG Blg.K.

Şekil 11-2 Dz.K.K.lığı ve Sahil Güvenlik K.lığında Kullanılan Forslar

11-3

HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

11-4
HİZMETE ÖZEL

HİZMETE ÖZEL
ONİKİNCİ BÖLÜM
GEMİ VASITASI

1. KÜÇÜK DENİZ ARAÇLARI

Gemilerin bünyesinde ve kara birliklerine ait limanlarda muhafaza ettikleri; gemiler alargada buldukları zamanlarda gerek sahille irtibat maksadıyla ve gerekse acil bir durumda açık denizde can emniyeti bakımından can kurtarma aracı olarak, kara birliklerinde ise diğer birlikler ile irtibat, gemilerin ikmal ve personel nakli gibi deniz araçlarına duyulan ihtiyacı karşılamak maksadıyla kullanılırlar.

Küçük deniz araçları:

a. Bot

Bir veya çift kürek ile hareket eden, güvertesi olmayan, ayna kıçlı ufak tekne olup; liman içerisinde kullanılmak üzere ağaç veya fiberden yapılmış teknelerdir.

b. İşkampavya

Kuvvetli motorları sayesinde, kara birliklerinin ve limanı ziyaret eden askeri gemilerin ikmal ve personel naklinde rahatlıkla ve emniyetle kullanılan teknelerdir.

c. Vasıta motorları

Gemilerin alargada olması durumunda ikmal ve personel naklinde kullanılan, gemideki özel yerlerinde muhafaza edilen, ağaçtan veya fiberden imal edilmiş teknelerdir.

2. KÜÇÜK DENİZ ARAÇLARINA GİRİŞ VE ÇIKIŞTA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

a. Bir gemiden veya iskeleden avara edecek olan vasıtaya binerken, kıdem sırasına göre en kıdemsiz olan şahıs ilk önce, en kıdemli olan şahıs en son biner. Kıdemli şahıslar vasıtaya binerken, kıdemsiz olanlar selam vermek mecburiyetindedir. Kıdemli vasıtaya bindiğinde, vasıta derhal hareket eder. Bir deniz vasıtasının, bir gemi iskelesine veya rıhtıma aborda oluşunda; vasıtayı ilk önce en kıdemli olan, sonra ise kıdem sırası ile diğer personel terk eder.

b. Bir vasıtanın, bir gemi veya iskeleden avara etmesinden sonra; vasıta içindeki en kıdemli kişi, vasıtanın sevk ve idaresinden sorumlu olup vasıta içindeki düzene kumanda eder.

c. Bir deniz vasıtasında bulunan personel, vasıta içinde kıdemlerine uygun yerlere otururlar. Vasıta içinde ayağa kalkılmaz, yer değiştirilmez ve sigara içilmez.

ç. Bir deniz vasıtasını kullanan personelin kılık kıyafetinin temiz olmasına ve vasıtanın da aynı şekilde temiz ve bakımlı olmasına, seyir fenerlerinin faal, içinde bulunan eşizenin tam ve noksansız olmasına dikkat edilmelidir.

3. BİR DENİZ VASITASINDA BULUNMASI GEREKLİ MALZEMELER

a. Vasıta demiri ve halatı

Vasıtanın sürüklenmesi durumunda, vasıtayı tehlikelerden uzak olarak istenilen yerde sabit tutmak için özel dökme demir veya çelikten yapılmış ağırlıktır.

HİZMETE ÖZEL

b. Can yeleği

Yüzücü kabiliyeti fazla olan maddelerden yapılmış kurtarma aracıdır. Vasitanın istiap haddi kadar can yeleği, dolaplarında bulunur.

c. Vasıta kancası

Vasitanın aborda olması veya avara etmesi esnasında manevrayı çabuklaştırmak için kullanılan ucu kancalı gönderdir.

ç. Baş ve kış parıma

Vasitanın aborda olması esnasında, gemi veya sahile volta etmek üzere, baş ve kışta bulunan küçük burgatalı halatlardır.

d. Padıl kürek

Makine arızası durumunda; sahil veya gemi çok yakında ise vasitanın kürek çekerek intikalini sağlamak üzere, denize girecek tarafları yassı ve enli tekne tarafına doğru inceleyerek yuvarlak hale gelen ağaçtan yapılmış kürektir.

e. Filika pusulası

Serdümenin sisli havalarda kullanması için taşınabilir ve seyyar manyetik pusuladır.

f. Seyir fenerleri

Seyir halinde Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne göre vasitanın yakmak zorunda olduğu gerekli fenerlerdir.

g. Milli sancak ve gönderi

Milli sancakları toka etmek için vasitanın kış tarafında bulunan demir veya ağaçtan yapılmış gönder.

ğ. Can simidi

Mantar veya yüzücü kabiliyeti fazla olan, maddelerden simit şeklinde yapılmış ve üzeri kaplanmış etrafında can halatları bulunan kurtarma vasıtasıdır.

h. Takım çantası

Anahtar, pense, tornavida gibi malzemelerin bulunduğu bir takım sandığıdır.

ı. CO 2 tüpü

Vasıtada çıkacak bir yangında müdahale etmek için bulundurulan yangın söndürme aracıdır.

i. Lale halatı

Adi dümenin koparak veya kırılarak denize düşmesini önlemek için bir çıması vasitanın içinde bir yere volta edilmiş, diğer çıması ise dümen yelpazesine üzerine volta edilmiş bir halattır.

HİZMETE ÖZEL

j. Veri tabancası ve fişekleri

Özel kutusu içerisinde muhafaza edilen, acil durumlarda gemi ile haberleşmeye yarayan muhabere vasıtasıdır.

k. Fors, flandra

Vasıta ile fors sahibi bir subay taşınacak ise fors bulundurmak gereklidir.

4. GEMİ VASITASINDA SERDÜMENİN UYMASI GEREKEN KURALLAR

a. Vasıta içinde motorcu ve kancacı erlerin komutanıdır.

b. Vasıta personelinin can yeleği giydiğini kontrol eder.

c. Vasıtanın akaryakıtının dolu olduğunu kontrol eder veya ettirir.

ç. Vasıtada rütbeli şahıs yoksa, sigara içilmesine müsaade etmez.

d. Vasıtaya ait veri tabancası ile fişeklerin çalışır ve hazır durumda olduğunu bilir ve gerektiğinde kullanır.

e. Vasıtayı daima temiz ve tertipli tutar.

f. Serdümen, vasıta ile gemiden ayrılmadan önce gemi nöbetçi subayının emrine göre hareket eder. Gemiye dönüşünde görevi bitmiş ise rapor eder.

g. Vasıtaya binen ve inen rütbeli kişileri selamlar.

ğ. Vasıta ile seyir halinde iken, gemilerin toka veya arya sancak merasimi icra etmesi esnasında, vasıtayı tehlikeye düşürmeyecek şekilde yol keserek en yakın gemi sancağını selamlar.

h. Forslu bir vasıtanın pruvasından geçmez, sürat düşürerek forslu vasıtayı selamlar.

ı. Vasıtada binbaşı ve daha üst rütbeli bir subay varsa, gemiye yaklaşırken gündüz kol, gece pırıldak işaretleri ile gemiye işaret verir.

i. Güneşin batışından itibaren seyir fenerlerini yakar.

5. VASITA İLE MANEVRA

a. Alçak Süratte Manevra

Küçük deniz araçları, pervane itme veya sürüklenme yönünün değiştirilmesi mantığı ile hareket ederek seyir yaparlar. Makinaya ileri veya tornistan yol verilmesi, dümeni tutarken fazladan güç kullanmaya neden olur ancak makine boşta iken dümen etkisi oldukça azdır.

Makineye yol verildiğinde, bu gücün itme veya sürüklenme yönündeki etkisi hemen görüleceğinden, alçak süratteki manevra teknikleri, diğer ticari teknelere göre farklılık gösterir. Serdümen tarafından, devamlı hatırdaki tutulması gereken en önemli nokta; dümenin, makineye güç uygulanmadan önce basılmasının gerektiğidir. Bot aborda olurken veya çok dar bir sahada bulunduğu zamanlarda manevra yapılırken, seri ve birbirinden ayrı basamaklar halinde manevra yapılması ve her zaman için dümen manevrasının makine hareketinden önce uygulanması gerekmektedir.

HİZMETE ÖZEL

b. Yüksek Süratte Manevra

Liman içerisinde sürat limitlerine uyulmalı, yüksek süratin oluşturacağı dalgaların çevreye ve kendi teknenizin manevrasına yapabileceği olumsuz etkiler göz önünde bulundurulmalıdır. Vasıta sürati, gemi süratine göre kolayca ayarlanarak, seyir halinde aborda olması (Limbo) veya vasıtanın gemiye alınabilmesi sağlanabilir.

c. Durma

Bir vasıtanın, etkin olarak kullanımını sağlayabilmek için her hangi bir yere yaklaşırken, durma mesafesinin tayini çok önemlidir. Özellikle serdümenin sürat ve durma mesafesi arasındaki ilişki konusunda kendisini çok iyi yetiştirmesi ve kullandığı deniz aracının özelliklerini öğrenmesi gereklidir. Bir vasıta, ileri yolda iken makinesi boşa alınırsa üzerindeki sürati çok çabuk kaybeder. Eğer botun üzerindeki sürat ve durma mesafesi arasındaki ilişki iyi kavranamaz ve gereğinden fazla yüksek süratle bir yere yaklaşılmasından sonra durmaya yetmeyecek mesafede makine boşa alınırsa, tekneye veya çevreye hasar vermemek için tornistan kumanda verilmesi gerekebilir. Ancak bu durumda da vasıta manevrası bozulacağından, yeniden yaklaşma manevrası gerekeceği ve zaman kaybı olacağı unutulmamalıdır.

ç. Tornistan Manevra

Tornistan yönde manevra yapılırken, göz önünde bulundurulması gereken iki önemli konu vardır.

(1) Tornistan güç uygulanır uygulanmaz kış, pervanenin baktığı doğrultuda süratle hareket edecektir.

(2) Sürat ayarlanamaz ise vasıta içerisine su girebilir. Bu nedenle serdümen tornistan yolu kontrollü şekilde ayarlamalı ve vasıtanın ani olarak fazla süratle tornistan yönde yol almasını önlemelidir. Düşük süratlerde genellikle tüm tekneler tam ve hassas olarak manevra yapabilirler. Dar veya tahditli mahallerde ve manevra esnasında bu husus göz önünde bulundurulabilecek önemli bir özelliktir.

d. Gemiye Yaklaşma

Vasıtanın gerek iskele, gerekse gemiye yaklaşması için genellikle vasıta ile iskele veya gemi arasında 30 derecelik bir açı bırakarak yaklaşmak ideal olacaktır. Bu açı gemi üzerine ideal ve kontrollü bir yaklaşmayı sağlayacak ve aborda olunacak mevkiye göre rotanın ayarlanmasını sağlayacaktır. Ancak belirtilen açının 30 dereceden daha az veya fazla olmasını gerektirebilecek durumlar da olabilir (iskelenin çıkıklığı vs.). Hangi açı tercih edilirse edilsin şu husus unutulmamalıdır; yaklaşma açısı daraldıkça ve gemiye olan mesafe azaldıkça, vasıtanın yaklaşma açısının yanal olarak düzeltilmesi zorlaşacaktır. Göz önünde bulundurulması gereken diğer bir gerçek de şudur; yetenekli bir serdümen için bir tekne, muhtelif yaklaşma açılarına rağmen yeterince hafif, güçlü ve dinamik manevra yeteneğine sahip bir vasıttır.

e. Gemiden Açma

Gemi üzerinden veya bir iskeleden avara ederken, dümen ve makinenin birbirinden ayrı şekilde kontrolü gerekecektir. Gemi veya iskele üzerinden avara etme sırası aşağıda açıklandığı şekilde olmalıdır:

HİZMETE ÖZEL

Dümen gemi veya iskeleden açarıya basılır.

- (1) Baş taraf açavela gönderi ile gemi veya iskeleden açılır.
- (2) Kıçı açmak için tornistan yol verilir.

f. Yüksek Sürat ve Ağır Deniz veya Hava Koşullarında Dikkat Edilmesi Gereken Genel Hususlar

➤ Vasıtanın yalpaya düşmesinin engellenmesi maksadı ile kuvvetli dalga ve denizler her zaman baş veya başa yakın bölgeden alınacak şekilde rota ayarlaması yapılmalıdır.

➤ Yapılacak manevralarda kontrol edilemeyecek kadar yüksek sürat yerine, manevranın emniyetle icra edilebilecek kadar yavaş yapılması esastır.

➤ Vasita seyir halinde iken, sürat arttıkça dümenin etkisinin de belirgin olarak artacağı unutulmamalıdır. Ancak dümenin 35 dereceden daha fazla basılması halinde bu etki azalmaya başlayacaktır.

6. KOL VE PIRILDAK İŞARETLERİ

a. Vasıtada kol işaretleri

Serdümen Er, gündüzleri vasıtada bulunan binbaşı ve yukarı rütbelerdeki şahısları gemisine kol işaretleri ile gemiye bildirir.

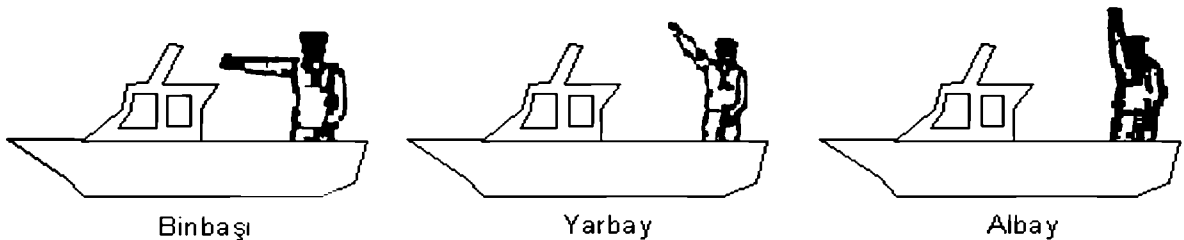
- (1) Binbaşı : Sağ kol 90 derece yan tarafa açılır.
- (2) Yarbay : Sağ kol 45 derece yan tarafa açılır.
- (3) Albay : Sağ kol dik olarak gökyüzüne kaldırılır.
- (4) Komodor ve Amiraller : Vasıtaya fors toka edilir.

b. Gemi ile vasita arasındaki pırıldak işaretleri

Serdümen Er, gece vasıtada bulunan binbaşı ve daha yukarı rütbelerdeki şahısları gemisine pırıldak/el feneri ile aşağıdaki şekilde bildirir.

- (1) Binbaşı : Tek noktali bir ışıkla .
- (2) Yarbay : İki noktali bir ışıkla . .
- (3) Albay : Üç noktali bir ışıkla . . .
- (4) Amiral : Dört noktali bir ışıkla

Serdümenin verdiği kol ve pırıldak işaretinin, gemi köprüüstü nöbetçisi tarafından görüldüğü vasıtaya doğru ışıldak ile yapılacak uzun tek çakma ile bildirilir.



Şekil 12-1 Vasita Kol İşaretleri

HİZMETE ÖZEL

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR)

12-6
HİZMETE ÖZEL