



T.C.
Ulaştırma ve Altyapı
Bakanlığı



T.C.
TEKİRDAĞ
BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

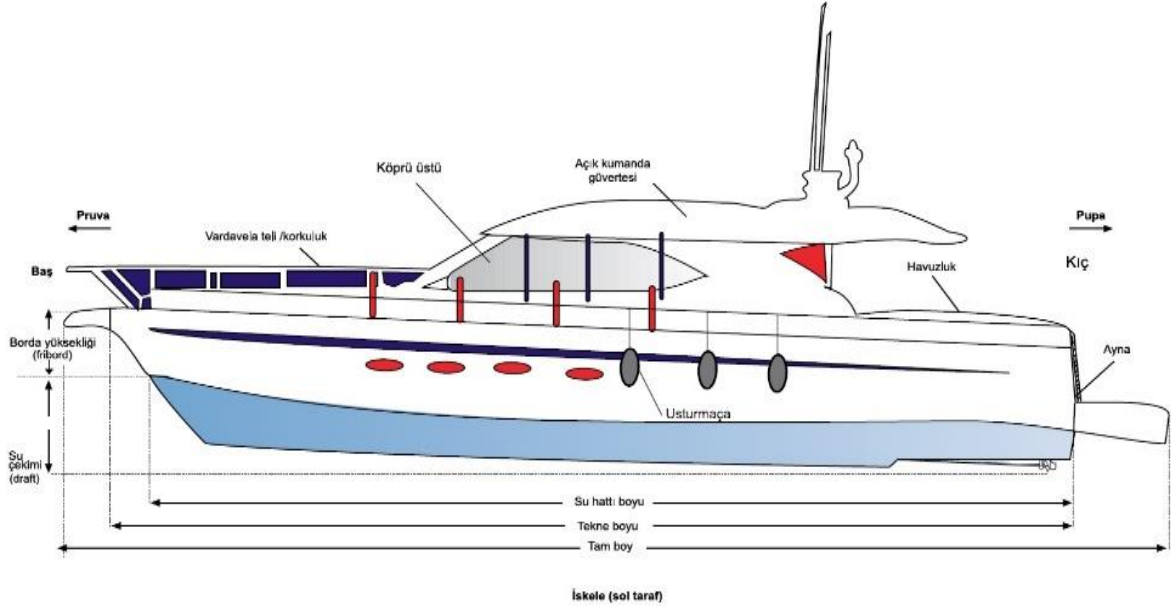


TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı
Deniz ve Kıyı Hizmetleri Şube Müdürlüğü
0850 459 23 11 / 0850 459 23 23

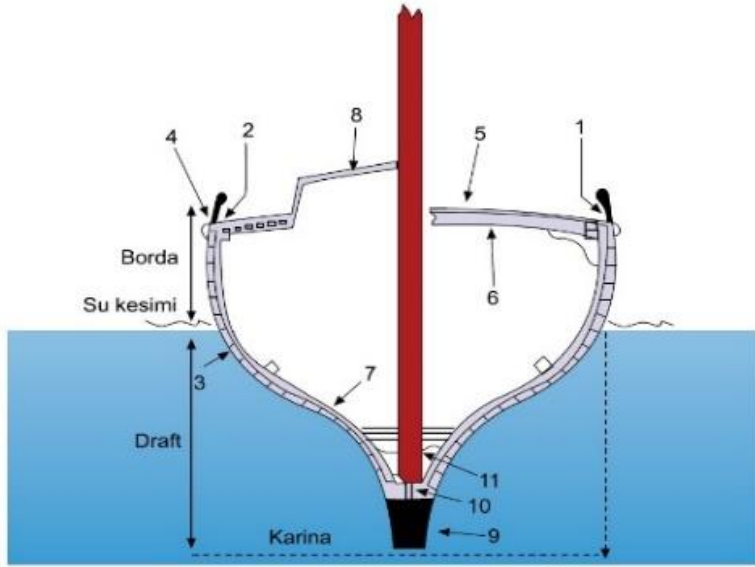
**Göz o ki; ufkun ötesini göre,
Akıl o ki; başa geleceği bile...**

1. Özel tekneler, en az “Amatör Denizci Belgesi” sahibi bir kişinin sevk ve idaresinde seyrederek.

2. Tekne kısımları ve donanımları

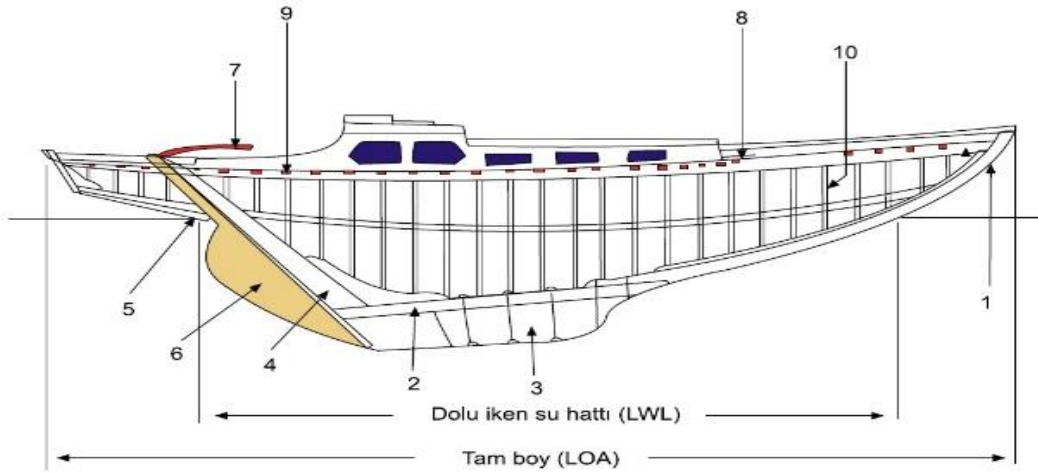


Teknenin Enine Kesiti



- 1- Parampet
- 2- Frengi deliği
- 3- Kaplama tahtaları
- 4- Küpeşte
- 5- Güverte kaplaması
- 6- Kemere
- 7- Triz
- 8- Kamara üstü / kasara tavanı
- 9- Safra omurga
- 10- Ağaç omurga
- 11- Sintine

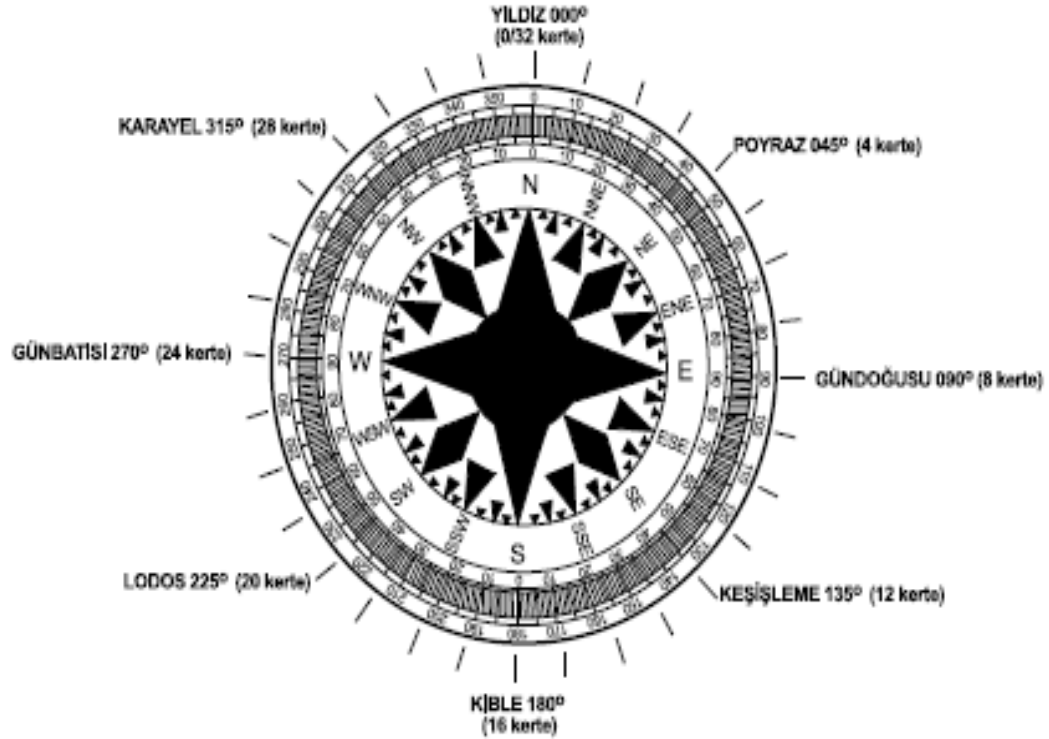
Teknenin Boyuna Kesiti



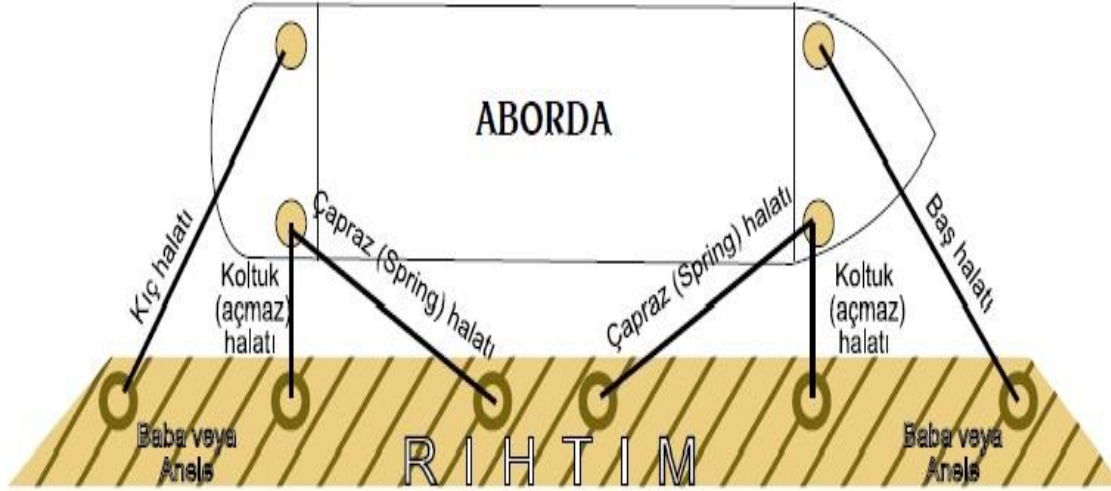
- 1- Baş bodoslama
- 2- Ağaç omurga
- 3- Safra omurga
- 4- Kıç bodoslama
- 5- Dümen kovanı

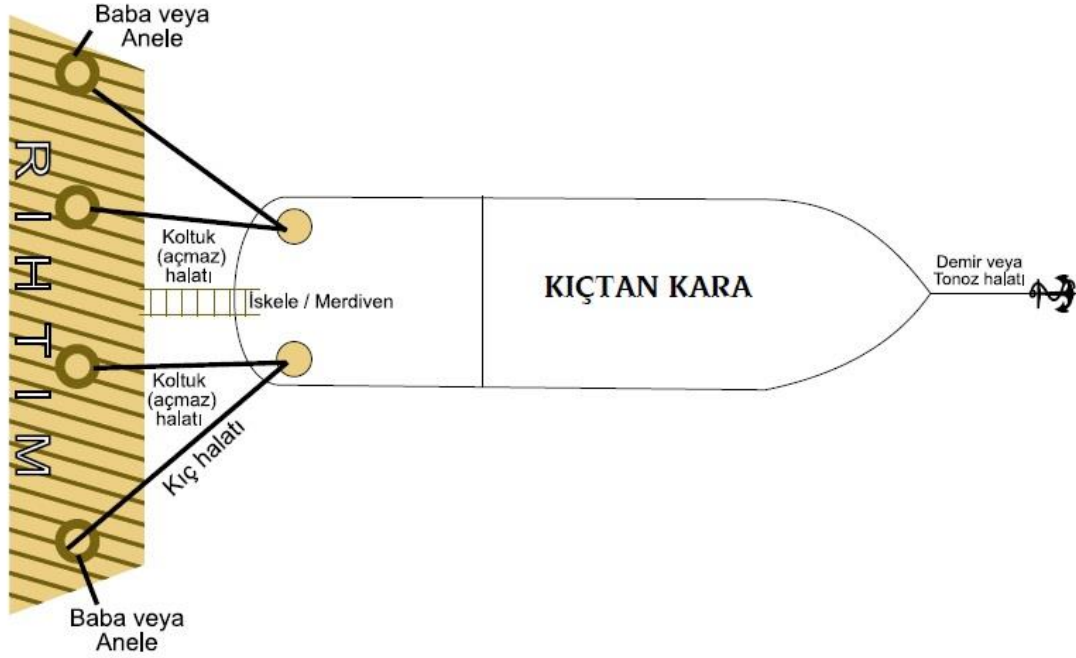
- 6- Dümen palası (yelpaze)
- 7- Yeke
- 8- Güverte
- 9- Kemere
- 10- Posta (kaburga, eğri)

4. Denizcilikte yönler, Kuzey (000°)'den başlanarak, tam daire şeklinde saat yönünde artarak belirlenir.
5. Kuzey yönü özel olarak “Yıldız”, Güney yönü özel olarak “Kıble” şeklinde adlandırılır.
6. Rüzgârlar geldikleri yöne göre, akıntılar ise gittikleri yöne göre ifade edilir. Örneğin 315° yönünden esen rüzgâr “Karayel” olarak adlandırılır.
7. Dünyada sadece İstanbul Boğazı'nda görülen ve güneyli rüzgârların (Güneyden kuzeye doğru esen) güneyli yüzey akıntısını (kuzeyden güneye doğru akan) kuzeye doğru değiştirmesiyle oluşan akıntı “Orkoz” akıntısı olarak adlandırılır.
8. Teknenin kumanda edildiği kısmı “Köprüüstü”, köprüüstünden ileri doğru bakıldığında teknenin sol tarafında kalan bölümü “İskele”, sağ tarafı ise “Sancak” olarak adlandırılır.
9. Teknenin rüzgârın estiği tarafta olan bölümü “Rüzgâr Üstü” diğer tarafı ise “Rüzgâr Altı” olarak adlandırılır.
10. Teknenin su seviyesinin altında kalan kısmının yüksekliği “Su çekimi (draft)”, su seviyesinden ana güverteye kadar olan yüksekliği ise “Borda yüksekliği (fribord)” olarak adlandırılır.

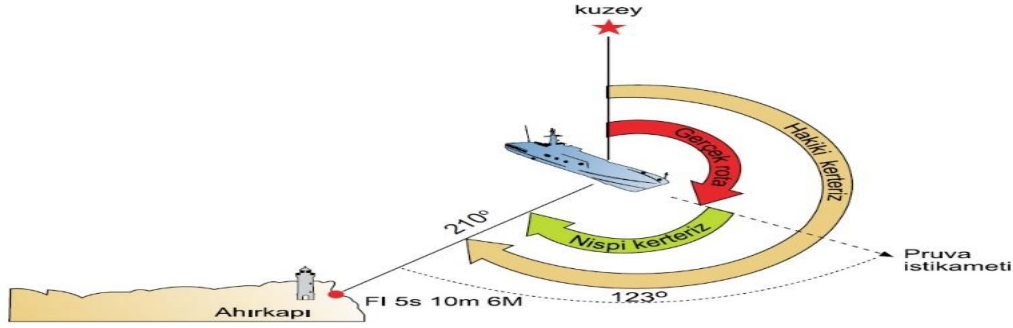


11. Tekne, “Aborda” veya “Kıçtan kara” pozisyonunda rıhtıma yanaştırılır. Her bir halatın farklı işlevi bulunur.



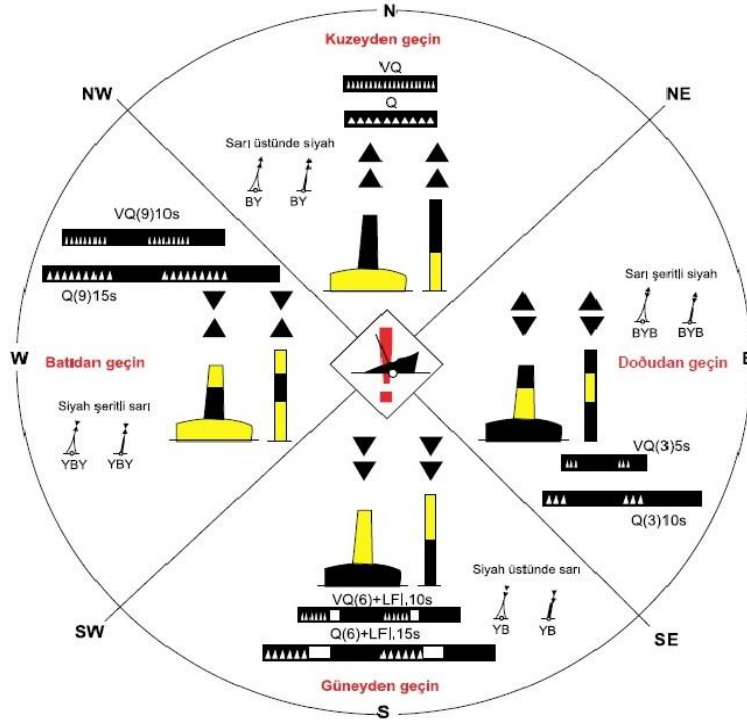


12. Bir teknenin manevra yapabilmesi için üzerinde hız olmalıdır.
13. Yoğun deniz trafiğinde, liman içerisinde, sığ sularda, yağmur ve sis gibi kısıtlı görüş koşullarında özel dikkatle ve düşük hızla seyredilmelidir.
14. Her teknede hem görme hem de işitme yoluyla iyi bir gözcülük yapılmalıdır.
15. Teknenin manevra kabiliyetine, dönüş ve durma mesafelerine hakim olunmalıdır.
16. Sahil ışıkları ile fener ve diğer seyir yardımcılarının ışıklarının karıştırılabileceği unutulmamalıdır.
17. Yapılacak manevralar mümkün olduğunca erken ve belirgin olmalı, diğer tekne neta oluncaya kadar izlenmelidir
18. Demir yeri; şiddetli rüzgâr,dalga ve akıntılardan korunaklı olarak ve uygun derinlikte seçilmelidir.
19. Akıntı ve rüzgâr daima pruvaya alınarak demire inilmeli, teknenin üzerinde dümen dinleyecek kadar az bir yol varken demir atılmalıdır.
20. “Pusula” yön bulmaya yarayan seyir cihazı, “İskandil” teknenin altındaki su derinliğini gösteren cihazdır.
21. Seyrin en büyük yardımcısı seyir haritalarıdır. Harita okuyarak, konumunuzu ve rotanızı paralel/cetvel yardımıyla haritaya çizerek, pergelle mesafe ölçerek ve manyetik pusulayla aldığınız kerterizleri haritaya aktararak geleneksel seyir yapılabilir.
22. Rota, bölgenin en ayrıntılı ve en güncel, en son versiyon, düzeltilmiş haritası üzerine çizilir.
23. Elektronik harita kullanılacaksa, güncellemelerin uygun şekilde yapıldığından emin olunmalıdır.
24. Geleneksel seyir ve elektronik seyir birbirini yedekleyerek kullanılmalıdır.
25. Kerteriz, bir cismin gerçek kuzeye (hakiki kerteriz) veya diğer cisme (nisbi kerteriz) göre yön derecesidir

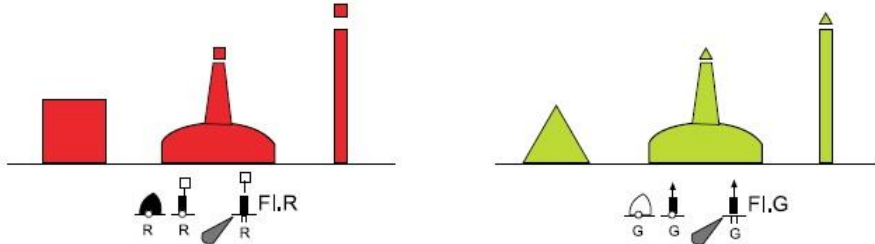


26. Denizde mevki, enlem ve boylam dereceleriyle ifade edilmektedir.
27. Teknenin bulunduğu nokta, önce enlem, sonra boylam olarak derece, dakika ve saniye olarak söylenir.
Örneğin : $41^{\circ}24'12.2''K$ $32^{\circ}10'26.5''D$
28. Harita üzerindeki mesafeler, haritanın enlem kenarından deniz mili cinsinden ölçülür.
29. Denizde kullanılan mesafe birimi "Deniz Mili" olarak adlandırılmakta olup, 1 Deniz Mili 1852.3 metredir (2000 yarda).
30. Deniz haritalarında 1 Derece 60 Deniz Miline, 1 Dakika ise 1 Deniz Miline eşittir.
31. Haritada yön pusula gülünden bulunup derecelendirilir.
32. Bir denizci, standart harita sembollerini ve kısaltmalarını bilmelidir.
33. Fenerler, gündüz kule yapıları, gece ise karakteristik ışıkları ile görüş menziline bulunan ve teknelerin seyrine yardımcı olan sabit yapılarıdır.

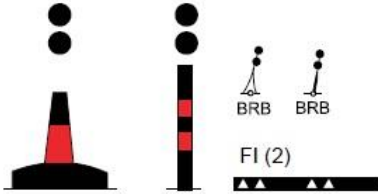
34. Şamandıralar, denizde yol göstermeye, bir tehlike veya geçiş yolunu belirtmeye yarayan değişik tip, renk ve şekillerde bulunan seyir yardımcılarıdır.



Yan (Lateral) Şamandıralar: Bir kanal veya liman girişinin sancak ve iskele tarafını işaretler. Girişte teknenin sancak tarafında yeşil, iskele tarafında kırmızı şamandıra kalacak şekilde seyir yapılır.



Tehlike (İzole) Şamandıraları: Suda bulunan herhangi bir tehlikenin üzerine yerleştirilir. Üzerinden geçilmesi tehlikelidir.

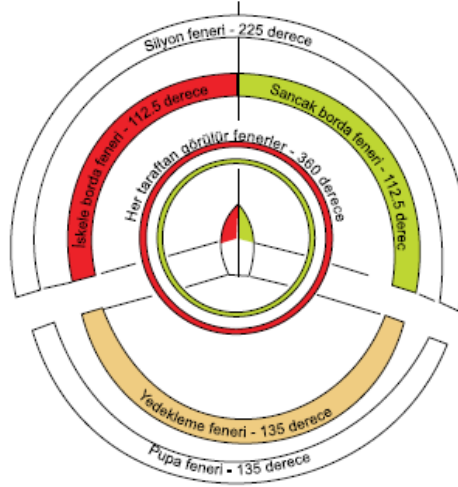


Tecrit edilmiş tehlike işaretleri,
BR→ Black (siyah), Red (kırmızı)







35. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları(COLREG), ülkemizde Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT) olarak bilinmekte olup, teknelerin birbirlerine karşı davranışlarını bir düzene bağlayarak çatışma risklerinin ortadan kaldırılmasına yönelik bir kurallar bütünüdür.
36. Bir tekne mümkün olduğu kadar, trafik şeritlerinde karşıdan karşıya geçmekten kaçınacaktır. Fakat böyle bir geçiş zorunluluğunda olduğu zaman, geçişi uygulayabileceği kadar genel trafik akımı yönüne dik açığa en yakın bir açı ile yapacaktır.
37. Boyu 20 metreden az olan bir tekne veya yelkenli bir tekne bir trafik şeridini takibeden herhangi bir kuvvetle yürütülen teknenin emniyetle geçişini engellemeyecektir.
38. Üzerinde yol bulunan kuvvetle yürütülen bir tekne; kumanda altında bulunmayan, manevra yapma gücü kısıtlı olan, balıkçılıkla uğraşan veya yelkenli bir teknenin yolundan çıkacaktır.
39. Kuvvetle yürütülen iki teknenin, çatışma tehlikesi söz konusu edilecek surette, birbirlerine karşı veya karşıya yakın birer rota ile yaklaşmaları halinde, bu teknelerden herbiri diğerinin iskelesinden geçmek üzere, rotasını sancağa değiştirecektir.
40. Rüzgârı farklı bordalardan kullanan teknelerden rüzgârı iskeleden kullanan tekne diğerinin yolundan çıkacaktır. Her iki tekne de rüzgârı aynı taraftan kullanıyorsa rüzgar üstünde olan tekne rüzgâr altında olan teknenin yolundan çıkacaktır.
41. Kuvvetle yürütülen iki teknenin çatışma tehlikesi doğuracak şekilde birbirini aykırı olarak geçmeleri halinde, diğer tekneyi sancak tarafından gören tekne onun yolundan çıkacak koşullar elverdiği takdirde diğerinin pruvasından geçmekten kaçınacaktır.

42. Tekne fenerleri, teknelerin meşgul oldukları iş ve yönlerinin belirlenmesine yardımcı olup, fenerler tekneye DÇÖT’de belirtildiği şekilde yerleştirilmelidir.
43. Baş-kıç ekseni üzerinde toplam 225° açısı bulunan, pruvadan itibaren kemerenin $22,5^\circ$ gerisine kadar ışık gösteren beyaz feneri “Silyon feneri” olarak adlandırılır.
44. Sancak tarafta yeşil, iskele tarafta kırmızı, her biri pruvadan kendi tarafındaki kemereye kadar toplam $112,5^\circ$ ışık gösteren fenerler “Borda fenerleri” olarak adlandırılır.
45. Teknenin kıç tarafına yerleştirilen, 135° beyaz ışık gösteren fener “Pupa feneri” olarak adlandırılır.
46. Bütün tekneler, boylarına ve tiplerine göre seyir fenerleri ile ilgili belirlenmiş olan düzenlemelere uymak zorundadır.



47. Acil durumlarda yer bildiren telsiz vericileri (EBIRB) Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sisteminin (GMDSS) önemli bileşenleri olup, kıyı veya diğer gemilere uydular üzerinden tek yönlü tehlike sinyalleri gönderir.
48. Acil durumlarda kullanılacak olan Arama ve Kurtarma Vericisi (SART) bir başka deniz veya kara aracının radar ekranına teknenin konumuna ilişkin sinyal gönderir
49. Tekne kullanan bir kişi sağlık ve güvenlik için, temel ilk yardım bilgilerini bilmelidir.
50. Tekne ile açılmadan önce, güvertede yeterli emniyet teçhizatı olduğundan emin olunmalıdır.
51. Teknede denize adam düştü alarmı verilir verilmez can simidi denize atılmalıdır.
52. Türk Radyo Kanal 16'dan belirli aralıklarla hava durumu ve seyir emniyetine yönelik uyarılar yayınlamakta olup, acil durumlarda VHF Kanal 16'dan çağrı yapılarak yardım talep edilebilir.
53. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde faaliyet gösteren Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM), tüm arama ve kurtarma faaliyetlerini 7 gün 24 saat kesintisiz olarak en üst düzeyde koordine eder.
54. Motorun uzun süre kullanılabilmesi için düzenli bakım tutum programı uygulanmalı, her sefer öncesi yağ, yakıt ve diğer sıvı seviyeleri gözden geçirilmelidir.
55. Akü kutup başı bağlantıları sıkı tutulmalı, motor üzerinde yıpranma belirtileri gösteren parçaların kontrolü yapılmalıdır.
56. Teknelerde kullanılan sistemler için elektrik, büyük teknelerde jeneratör küçük teknelerde ise aküler vasıtasıyla sağlanmaktadır.

57. Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme “MARPOL” olarak adlandırılmakta olup, tüm deniz araçları MARPOL hükümlerine uymakla yükümlüdür.
58. Yağlı atıklar, dökme ve paketli kimyasallar, plastik, pişirme yağı, kül, hayvan ölüsü, balık tutma ağı, kargo atıklarının denize boşaltılması kesinlikle yasak olup, atıklar limanlardaki atık alım tesislerine verilmelidir.
59. Yerel birimler VHF telsiz kanallarından (ülkemizde Kanal 08) hava tahminleri ve fırtına uyarılarını yayınlamalıdır.
60. Bofor ölçeği denizde denizcilerin rüzgâr şiddetini tahmin edebilmelerine yardım amacıyla hazırlanmış olup, 5 bofor üzerindeki her rüzgâr tehlikeli olabilir.

Bofor Kuvveti	Genel Tanım	Deniz Ölçütü	Knot	Hız Sembolleri (knot)
0	Sakin	Deniz ayna gibidir	0-1	
1	Esinti	Köpüklü tepeleri olmayan, pullanma görüntüsünde hafif dalgalanma	1-3	1-2  5 
2	Hafif esinti	Küçük dalgacıklar, hala kısa ama daha belirgin dalga tepeleri camsı görüntüdedir ve kınılmazlar	4-6	10 
3	Tatlı meltem	Geniş dalgacıklar, dalga tepeleri kırılmaya başlar. Camsı görüntüde köpükler. Belki dağınık küçük beyaz köpüklü anaförler	7-10	15 
4	Mutedil rüzgar	Küçük dalgalar uzamaya başlar. Beyaz köpüklü anaförler sıkça görülür.	11-16	20 
5	Sert rüzgar	Daha belirgin uzun şekiller alan mutedil dalgalar. Birçok beyaz köpüklü anaför oluşur. Bazı serpintilerin olma şansı var.	17-21	25 
6	Kuvvetli rüzgar	Büyük dalgalar oluşmaya başlar. Beyaz köpüklü dalga dorukları şimdi her yerde daha yaygındır. Muhtemelen biraz serpinti olur.	22-27	30 
7	Fırtınamsı rüzgar	Deniz kabarıp, kıvrılan dalgalardan çıkan beyaz köpükler rüzgar yönünde şeritler halinde sürüklenir.	28-33	35 
8	Fırtına	Daha uzun orta yükseklikte dalgalar. Dalga doruklarının uçları rüzgarla damlacıklar halinde saçılır. Köpükler rüzgarla çok belirgin şeritler halinde sürüklenir.	33-40	40 
9	Kuvvetli fırtına	Yüksek dalgalar. Rüzgar yönünde sürüklenen yoğun köpük şeritleri. Dalga dorukları düşmeye, takla atmaya ve dalga üzerinde yuvarlanmaya başlar. Saçılan damlacıkların yoğunluğu görüşü etkileyebilir.	41-47	45  50 
10	Şiddetli fırtına	Uzun zaman asılı kalan doruklarıyla çok yüksek dalgalar. Yoğun, sürüklenen büyük köpük şeritleri. Yüzey beyaz bir görünüm alır, denizin takla atması yoğun ve ürkütücü olur. Görüş çok etkilenir.	48-55	55 



www.tekirdag.bel.tr



0850 459 59 59



[tdagbld](https://twitter.com/tdagbld)