

Önemli okyanus mevzuları

Yazmak adına herhangi bir edebi bilgim, iddiam yok ancak sizlerle paylaştıklarımın 'oradan buraya gittik, başımıza şunlar geldi' tadında olmamasına gayret edeceğim. Teknem Kismet Güzelim ile çıktığım ve Atlantik'in öteki yakasına ulaştığım bu seyahati eğrisi doğrusu ile paylaşmak istiyorum. O halde okyanustaki bir tekne için öncelikli olan otopilot, küre seyri, enerji, ikizler, asimetrik balon ve pupa seyriyle ilgili mevzuya girelim...

Sadun Boro'nun *Pupa Yelken*'ini hatırlamadığım kadar uzak günlerde bir gecede okuyup bitirenlerdim. Zaten deniz, tekne yelken sevgisi bir şekilde öncelerde başlamıştı. Seyahatin uzak denizlere, diyarlara seyr etmenin hayali de böyle başladı. Şimdilerde bir konu açılrsa, bir yerden bahsedilse tekne ile kaç günde ya da ayda ve nasıl, hangi rüzgârlar ile gidilebileceği aklımın bir köşesini meşgul etmeye başlar. Mesela Madagaskar 2023'ün programı olabilir ama 2021'de belki Salish Denizi, 2024 Tazmanya... Gidileceğinden ya da iddiasından değil ama bu; bir tekne iki yelkenin sağlık ile insana verdiği 'mümkün', 'neden' olmasın düşüncesi ve oluşan özgürlük duygusunun güzelliği... Ve bu duygu ile dünya denizlerinde gidip

görüp yaşayamayacağımız köşe kalmıyor. Dünyamızın ölçüleri bizim çağımız denizcileri için o kadar güzel ki!

Ben kimim?

Gemi makinacılığı üzerine teknik eğitim aldım, hayatımı da tekne bakım, onarım konuları ile denizden kazandım. İlk günden beri yıllar boyu her fırsatta tekne, deniz konusunda derinleşti hayat ve iş akışı. Şanslıydım, doğru yerlerde doğru insanlar tanıdım, onlarla çalıştım, çok şey öğrendim. Ve hayat bana günün birinde 'tamam haydi' deme şansını verdi. Meslek hayatında birlikte çalıştığım herkese bugünler için buradan teşekkür etmek isterim.

Yazmak adına herhangi bir edebi bilgim, iddiam yok ancak, 'oradan buraya

gittik, başımıza şunlar geldi' tadında olmamasına gayret edeceğim. Biraz şundan, biraz bundan başlıklar halinde tekneyi denizi, seyahati, tecrübelerimi, yaşamı paylaşmak istiyorum. Belki biraz dağınık, anlaşılmaz olacak, belki fazla teknik bulabilirsiniz. Eğrisi ile doğrusu ile paylaşabilmek esas. İyi kötü tekne, deniz bilgisi olanlar dilimi daha rahat anlayacaktır. Yeni başlayan meraklılar için önerim; deniz, tekne, yelken, doğa, seyahat üzerine okunacak o kadar çok kitap var ki, yaşamak, anlamak, öğrenmek için okumalıyız arkadaşlar. Sadun Ağabeyimi hatırlarım; yıllarca okuduğu kitaplardan öğrendiklerini, anlattıklarını ve son sessizlik seyriyle bir yıl kadar önce İngiliz Limanı'nda Son Bahar'ın kıçüstünde bir sonbahar öğleden sonra okumalarını...



Okyanusta olmak

Daha önce okyanus hakkında hiç fikrim yoktu. Merak eder, 'dalgaları nasıl olur, rüzgârlar nasıl eser, tekne bu olup bitene nasıl tepki verir, nasıl gider' diye bitmez tükenmez sorular kafamda döner dururdu. Atlantik'te ikinci günümde garip bir durumun farkına vardım.

Salınımlar, soluganlar beklediğimden bir başka, bildiğim Ege ya da Akdeniz gibi değildi. İfade edilmesi çok güç bir şeydi yaşadıklarım, hissettiklerim... Bu durumu ve anlatım güçlüğünü okyanus üzerine sohbetler yaptığım büyüklerimden yıllar önce duyduğumu hatırladım. Bazıları 'tutku' demişti buna. Bu yaşanan ne ise günlerce devam etti, adını koyamadığım ruh haliyle.

Bir buçuk aydan fazladır içindeyim, alışmak, kanıksamak şöyle dursun gitgide daha çok içine çekerek bağımlılık yapıyor sanki bu okyanus hali. Klişe bir söylem ile anlatılmaz yaşanır.

Bir başka bakış açısı ile de okyanus altımda binlerce metre derinlik, bir yanımda Afrika, diğer bir tarafta böyle devam edersek Brezilya, yok bu taraftan şöyle bilmem kaç bin mil gidersek İzlanda, biraz aşağıda New York... Bir iç deniz değil ki bu!.. Yine de başı sonu olan, başka bir bakışla büyük bir sonsuzluk gibi ama bitmeyen rüzgârlarının tutkusu ile varılabilecek bir şey...

Otopilot, küre seyri ve enerji

Yolculuğu genelde tek başına yapmak hedefinde olduğum için dümen tutmak, daha doğrusu tutmamak önemliydi. Gerçek bir denizci dostumdan edindiğim rüzgâr dümenininin gerekli bakımları tamamladıktan sonra tekneye montajını yapmış ve 2016 yazında yola çıkmadan önce Gökova'da denemiş, çalıştığını görmüştüm. Bu seyirde ana enerji tüketici olan otopilota alternatif olarak kullanıp enerji tasarrufu yapacaktım. Olmadı, uğraşamadım, bir otopilot arızası durumunda kullanmak üzere kenarda bıraktım. (Kismet Pasifik'e inşallah.) Güneş panelleri ve üç günde bir iki saat motor şarj takviyesi ile aküler durumu idare etti.

Yola çıkmadan önce tamamen



bağımsız yeni bir otopilot takmıştım. Cape Verde'ye kadar eski sistemi kullandım. Cape Verde'de yeni otopilotu devreye aldım. Yaptığım bir seçici şalter kutusu ile otopilotlar arası geçiş çok basit oldu. Yeni dijital otopilot sistemde diğer elektronik pusula, gövde hızı ve elektronik harita ile yazılım olarak konuştuğu için elektronik haritada seçtiğim rota ile otopilota 'git' deyince tekne, 2.100 millik seyirin son 1.000 millik etabında küre seyri yaptı. Yani küre üzerinde bir noktadan diğerine giden en kısa yolun bir eğri olması durumu.

Sistem, sezon olarak doğudan batıya olması gereken ancak kuzeydoğudan güneybatıya giden saatte 1,5-2 millik ekvator akıntısını, geniş apaz seyirinde oluşan yanıl salma kaymasını hesaplayıp, teknenin pruvasını devamlı olarak 20-40° arası esas rotadan rüzgârüstüne farklı dümen tutarak ancak önümde gittiğim rota ile arkamdaki dümen suyu izi neredeyse kusursuz bir çakışmayla üst üste gelecek şekilde yol alabildim. Bu da sonuçta bana toplamda bir, belki de iki gün kazandırdı sanırım.

Sonuçta biz okyanusu geçtik... Hatta kayak ve üstündeki donanım okyanusu geçerken, biz biraz etrafı seyrettik desek daha doğru olur. Gönül sekstant ile sabah-akşam rasat almak, mevkileri hesaplamak, harita üzerine dökmek ve adaları bulmak isterdi. İşte tam bir 'tüfek icat oldu, mertlik bozuldu' durumu..

İkizler, asimetrik balon ve pupa seyri

Seyir boyunca 'esas oğlanla kız' ikiz

yelkenlerimdi... Önüne iki katır koşulmuş at arabası gibi bir şey oldu kayak. Bu yelkenler, donanımları derken, iki gönder üst baskıları, alt ön, arka kontrol halatları ile güvertede 40 dakikaya yakın hazırlık işi. Ama sonra S-iskele +60 -60 arası toplam 120° değişken rüzgâr açılarındaki gün boyu ticaret rüzgârları 6-8 saatte bir en az 60° yön değiştiriyor- üstelik gece boralarıyla! İkizler sayesinde kavança yemeden değişip duran pupa rüzgârlarında kayak ip gibi gidiyordu. Akdeniz'den hele Ege'den sonra çok garip geliyor insana! Donat yelkeni, çiz rotayı, essin dursun 10 gün boyunca. 30'u geçti mi rüzgâr biraz sar, 25'in altına düştü mü aç.

Yola, yazılanlardan ve tavsiye edilen tarihlerden iki hafta erken çıkınca ticaret rüzgârları oturmadığından olsa gerek rüzgârlar fazla kuzeyli geldi. Baktım gidişat Brezilya, bir tarafını bozдум gönderlerin, ikizleri sardım. Rüzgâr sancak kış omuzlukta 100-120° arası, geniş apaz tek cenova ile rota oturdu. Ana yelkene hacet yoktu, kayak 6-7 gidiyordu, kassak malum gövde sürati mevzuu vardı.

Ertesi gün "Hadi birşeyler yapalım" dedim. Sardım cenovayı, tek asimetrik... Soluganlardan inerken cenovada olan laplap'ları da yapmıyordu hafif yelken. Sürat 7-7,5'larda sabitti. Gel gelelim her güzel yaşanan bir günün bir de gecesi vardı. Kayık "Hoop esiyor biraz" dedi... Üçüncü 24 saat balonla ama hava 30'lara varıyordu. Zaten gece oldu sarayım dedim ama olmadı, asimetrik

sarma zimbirtısının yelkeni orsa yakasından yakalayan ipi cırt diye gitmez mi!

Sonuçta o gün ve gecenin sonunda 173 mil/gün ile seyirin sürat rekoru 'seve seve' kuralı ile kırıldı. Bütün gece içeride yatağımdan kablosuz ağıdan tableti navigasyon cihazlarına bağlayarak rüzgârı kolladım. Sabah bir şekilde parçalamadan indirdik yelkeni. Şimdi kenar köşe onarımı için sımsıkı bir sucuk olarak açılmayı bekliyor.

Açık denizde mutfak, yemek ve balık

Yemek durumu, sorun olmadı. Tencere hep kaynadı. Ama düdüklü tencere ayrı bir güven hissi verdi. Ne sevimli bir şey o kapanıp kilitlenen kapağı, sağa sola hasar vermeyecek yuvarlak hatları ile... O sallanıp duran ocaksa hani bir harita masasına orta yapsa tencereyi, tavayı top sanıp, kaledeki kişinin vay haline. Nasıl sıkı bağlar kuruyormuş oysa ocak, tencere, tava, çaydanlıkla... Hayatın anlamı malum, bir tabak, çanak, tas adı ne ise onun ile özdeşleşiyorsun. Eski zaman hapishaneleri gibi işte. Sabah kahvaltısı yumurta, peynir, zeytin, domates hepsi aynı derin kasede kucakta. Bir elde bazen çatal, bazen parmak, öbür elde ekmek, ayaklar sağa sola yaslanmış popoyu bir yerde sabit tutmaya çalışıyor. Tabak bitince çay faslına geçilecek, ahtapot gibi bir şey olsak serpmeye kahvaltı işine girebileceğiz. Maalesef iki eli, kolu var insanın. Sonra akşam hemen gün batımından önce gene aynı tas, artık Kısmet Güzelim. Sucuklu kuru ile pilav bile çıktı kuzineden. Sonuç 15 günde hayatımda 30 yıl sonra 79'u gördüm kantarda.

Alışverişi Almerimar İspanya'da yapmıştık. Las Palmas'ta da çok market vardı ama ulaşım vs bize İspanya'da yaptığımız alışveriş için iyi ki orada yapmışız dedirtti. Yol boyu (yani Cape Verde, Mindelo) taze sebze meyve (Hayallerimin muz hevengine tam orada kavuştum.) dışında fazla bir alışveriş olmadı. Buzdolabını çok iyi yerleştirmek gerekiyor, önce sığdırmak sonra da ulaşım kullanabilmek açısından. Yolun sonuna doğru yumurtalar kabusumuz oldu. Her

gün bir iki tane kırılıp dolap içine bir yerlere aktı, buluştu. Son dönemlerde dolabın kapağını açmak sırası kısa çöpü çekenindi. Et, tavuk almadık, bir-iki şarküteri sucuk, sosis, salam vs. Sargas denen yüzen yosun bölgesine gelinceye kadar orkinos, palamutgiller ile renkli lambukalar fırına girdi, çorba yapıldı ama esas bol limonlu çiğ balık olarak pek de lezzetli. Yosun bölgesinden sonra doğa balıkları korumaya aldı. Arkadan gelen olta 5 dakika içinde yosunlar ile kullanılmaz hale geliyordu. İnat da bir yere kadar kardeşim. Baktım olmuyor, topladım.

Üstüne geceleri bir mahlukat dadandı. Denizde olta namına ne var ise kirt diye keser oldu. Double kalın misina + çelik telli bir icat ile kozlarımızı paylaşmaya çalıştıysam da maalesef artık yosun bölgesindeydik. Şanslı şey, iyi kurtuldu elimden.

Bu arada seyirin en tehlikeli anları bu 'balık atladi, çektin, kaçırдын, kakıç, iğne, bıçak' durumları oluyor. Kanaryalar-Cape Verde arasında arkadaşımı yakalayan lambukayı öldürmek zorunda kaldım. Sıkı bir yan keski çok şey kurtarıyor. Özellikle de orijinal rapala iğnelerini kesmeden deriden, dokudan geri çıkarmak ıyyy....

Denize adam düşmeyecek

Denize adam düşmedi. Kurallar az ve net. Gece havuzlukta ikinci kişi olmadan ve eğer şart değilse, havuzluk terk edilmeyecek. Gece gündüz emniyet kemersiz, can yeleksiz, güverte güvenlik halatlarına toka olunmadan havuzluktan çıkılmayacak. Elbette havuzlukta da emniyet kemeri, can yeleği takma şartı uygulanmalı. Olmuyor, gerçekçi gelmiyor. Fırtına dışında uygulanması zor ama uygulanmalı. Bazı geceler havuzluktan denize uçmanın 99 yolunu hayal edip kafamda canlandırmadım desem yalan olmaz.

Şimdi denize adam düştüğünü birlikte hayal edelim: Teknenin benden ne kadar hızlı uzaklaştığını sanki sudaymışım gibi, yaklaşık yarım mil uzaklığa kadar görebiliyorum. Gece bu mesafe belki 200 metre.



Teknedeki durum ise; denize düşülen anda havuzlukta güvertede biri varsa diğerlerine haber verirken elektronik MOB butonuna basıyor ya da yakınlık durumuna göre önce can simidini denize atıyor ve tüm bunları yaparken denizdekini gözden kaybetmemeye çalışıyor. Yani şu yazıda bile denize düştükten sonra bu kelimeye gelene kadar tekne, çoktan 200-300 metre yol aldı ve artık denize düşeni iki-üç değişik dalga formu içinde görmek mümkün değil. Büyük olasılıkla ikizler açık, rüzgâra geri dönülecek, kapatılmaları lazım, 300 metre daha uzaklaşıldı, son 5 dakikadır göz teması yok. Motor çalıştı, akıllı otopilot var ya, 'izi geri takip et' dedik. 3 mil ile geri rüzgâra dalgaya karşı ilerliyoruz, düşme noktası ile mesafe 1-1,5 mil oldu bile, yani yarım saat makine ile akıntı, rüzgâr ve denizlere karşı 3 knot süratle. Bu arada sudaki yanal akıntı ile izin dışına sürükleniyor olmalı. İyi ön görülmeli, nerede aranacak, ne tarafa bakılacak....

Uzun lafın kisası tam bir Allah'tan umut kesilmez durumu, hele hele gece ise. Yapılacak en iyi şey denize düşmemek. Gerisi maalesef hikaye. ⚓
Sürecek...