

# Bol yedekli seyirler

**Uzun seferler için ipucu olması arzusuyla geçen ay kumanya, mutfak, buzdolabı yerleşimi konulu bir yazı kaleme almıştım. Bu ay ise teknik bilgi, yeterlilik ve teknede bulunması faydalı olacak donanım yedekleri ile el aletleri takımları konusuna değinmek istiyorum.**



yapayalnızdır. Sefer öncesi son kontroller faslını burda geçeceğim, bu kontroller internette ve kitaplarda okuyup bulabileceğiniz, rutin prosedürleri içerir. Bu kontrollerin sefer öncesi özen ile adım adım yapıldığını farz ederek yazımı yazacağım.

Bizi ilgilendiren, sefer esnasında bizler tarafından bizzat yapılması gereken rutin bakım, kontrol ve onarımlardır. Bu bakım ve kontrollerde kırılıp kopmadan, dağılmadan önce ciddi arızaları önceden yakalayabilir, basit onarımlar ile sorunları geri dönülmez şekilde büyümeden çözebiliriz.

## Bilgi sahibi olun

Bir uzun yol tekne sahibi ya da denizcisi olmak niyetindeyseniz, temel elektrik, mekanik, motor bilgilerine sahip olmanız, iyi kötü neyin nasıl çalıştığını bilmeniz, elinizin anahtar ve pense tutması, onarım kabiliyetlerine sahip olmanız gerekir. Uzun yolculuklar öncesinde nasıl yelken, navigasyon, ekmek-yemek pişirme, ilk yardım eğitimleri alınıyor ise bu teknik, bakım, onarım konularında da kendinizi geliştirmek durumundasınız. Artık yıllardır sadece kötü günlerde hatırlayıp gecenin olmadık saatinde telefon açıp 'koş' diye çağıracağınız ya da 'bunun şusu nasıl olacaktı' diye sorabildiğiniz canım ustanız ulaşamaz uzaklıktadır. Kendinizi ne kadar eğitilmiş, konulara hakim, özgüvenli hissetseniz de teknemizde bazı onarım kitaplarının olması da yararlı olur. Yani sözün özü, teknede, seferde bir sürü yedek parça, takım aletten önce onların ne şekilde, nasıl, nerede kullanılacağını bilmek, yani bilgi sahibi

Tekne kendi içinde düzenli ve doğru çalışması gereken bir sistemler topluluğudur. Mekanik, elektrik, elektronik, su, yakıt gibi akışkan, LPG ve hidrolik sistemleri ile teknelerimiz bir canlı gibi yaşar ve içinde bizleri yaşatır, güvenle sefer/seyir yapmamızı sağlar. Bu sistemlere benzer donanımlar evlerimizde, arabalarımızda da mevcuttur. Ancak evimiz, birkaç hafta süre ile kesintisiz, makul ya da ağır rüzgâr yükleri altında yol alırken, bir sağa bir sola sallanmaz, ara sıra da hatırı sayılır şekilde dövmünmez. Üstüne denizin rüzgârlı, nemli ve tuzlu yıpratıcı ortamı içinde yukarıdan aşağıya sağanaklara,

serpintilere maruz kalmaz. Teknemiz için hayat, teknik olarak eve kıyas ile çok daha zordur. Uzun yolculuklarda günler geçtikçe bir onarım listesi oluşmaya başlar. Bir çekmecenin kilidi, dolap kapağının menteşesi gibi basit ve hayatî olmayan konular olabildiği gibi, gevşemeye başlamış bir yelken sarma sistemi vidası, aşınmış bir mandar ya da ıskota, kirlenmiş ve değişmesi gereken bir yakıt filtresi gibi gayet ciddi, kritik konular da olabilir.

Sonuç olarak okyanusun ortasında en yakın servis ustasına ya da yedek parça tedarikçisine binlerce mil uzakta iken -tek kelime ile kendimiz ile- teknemizde

olmak durumundasınız.

## Senaryolar

Evet, yıllardır tekneniz var, hatta kaçınıcı tekneniz. Her ilkbaharda vinçlerinizin bakımını yaptınız, metal ya da jelkot yüzeyleri parlattınız, vernikleriniz cillop gibi. Motor ustasını servise geldiğinde o kadar yakından takip ettiniz ki adamın deodorantının markasını biliyorsunuz. Yelkenler temiz, mis. Artık iyi bir marina denizcisisiniz(!).

Bir de uzak yol seyri açısından bakalım. Şimdi çok kötümser olmadan hayal edelim, tekneniz ile yolculuğun üçüncü ya da 13'üncü günündesiniz (hangisi daha iyi kestiremedim), yaklaşık 1.500 millik bir sefer yapıyorsunuz. Güvenli demir yerine varmanıza üç gün daha var. (Açık denizde öyle sıklık ile limanlara/ marinalara varılamıyor.) İyi tarafından bakarsak, yelken yapacak zaman çok. Sonuçta bir gün demir yerine girmeniz için doğal olarak makine çalıştırmanız ve manevra yapmanız gerekecek. Aklınıza esti bir kontrol edeyim dediniz, marşa bastınız motor çalışmıyor. Bu sizin için, dışarıda 25 knot rüzgâr eser, geniş apaz seyirinde yelkenler açık, tekneniz 6-7 knot sürat ile giderken, yani 'bir eliniz ile tutunmadan yerinizde duramadığınız bir teknedesiniz' demek oluyor. Aldığınız tavsiyeler, edindiğiniz bilgiler ışığında, bu gibi durumları öngörerek, konusunda uzman servis elemanları ile seferden aylar önce hazırladığınız kontrol kitapçığına bakıyorsunuz.

Sorun numara 73: Motor çalışmıyor.

73 a) Marş motoru çalışıyor.

73 b) Marş motoru çalışmıyor.

Sorun 73 b) Kontrol noktaları

1- Motor marş devre kesici şalter açık mı?

2- Akü voltajı yeterli mi?

3- Marş motoru kablo bağlantısı normal sıklıkta mı?

4- Start devresi sigortası/termiği atmış mı? 5.....? 6.....?? 7.....???

Makine üzerinde kontrol kitapçığı ile yapmış olduğunuzda tespitite "Sorun 73 b 1'de devre kesici şalterin gereken konumda olmadığını gördünüz. (Kim kurcalamış ise kurcalamış, 1 Nisan

şakası riski de var!) Şansınız var ki bunu 15 dakikada çözebildiniz. Aksi durumda ise bu makine ve teferruatı ile birlikte okyanus ortasında sallanırken, geçireceğiniz yarım ila iki günlük bir süreç demek olacaktır. Demiştim demir yerine üç gün var, zamanımız çok... Ama kirli tıkalı olduğunu adımız gibi bildiğimiz mazot filtresini sökecek basit bir filtre sökme anahtarımız yok. Anamızın karnından filtre sökme anahtarı ile mi doğduk be kardeşim? Daya büyük tornavidayı, del filtreyi, çevir sök, bu arada bordaya ters bir dalga çarptı, salınım senkronu değişti, dengenizi son yarım saatte beş kere yitirdiğiniz gibi yine yitirdiniz, tam bu anda salladığınız tornavida elinize battı. Kanama, enfeksiyon, belki dikiş, olmadı yakıt zehirlenmesi, arkadaşı tutan kan, bayılma, motor halen çalışmıyor.

Diyelim ki şanslıyız, tornavida elimize batmadı, kaydı yandaki bilmem ne müşterinin ucunu kırdı. Öyle bir müşterinin yedeği teknede yok ve motor halen çalışmıyor. Şanslıyız dikkatli idik zaten, onu da kırmadı, ele de batmadı, filtreyi de deldi. Artık yakıt önce makine altında sonra sintine kuyusunda derken kamara öyle kötü kokar ki kaç gündür deniz tutmayan arkadaşınız (!)...

Ve motor halen çalışmıyor... Olasılıklar ve malum arkadaş Sayın Murphy durumları maalesef bitmez...

Durumu analiz edersek, olması gereken: Bilgimiz var, motoru tanıyoruz, sorun öngörü, hazırlık, tespit becerimiz



Kombine anahtar takımı

var. Sorunumuzu çözüyoruz. Güvertede uçan balıkları ve batı ufkunda gün batımının tadını çıkarıyoruz. İstenmeyen: Bir filtre sökme anahtarımız yok. Alternatif sökme tekniklerini bilmiyoruz, acele ettik, el ve filtre delik, kan ve mazot aktı, kamara yaşanmaz durumda, bir arkadaş deniz tutmasından artık yarım gün medet umulmaz halde ve motor yine çalışmıyor. Batı ufkunda batan güneşin keyfi hiç aklımıza gelecek durumda değil. Öngörü: Soğukkanlılık, sağduyu ve biraz ev ödevi, bolca okuyup çok çalışarak keyifleri yakalamak, musibetleri atlatmak mümkün.

Gün batımları bu seyahatin en değerli, keyifli anlarından. Her gün bir başka güzel, ıskalamadan doğru yaşanması lazım, aynı hayatımızın diğer anları gibi..

Teknemizde doğru el aletlerinin olduğuna emin olmalıyız. Bu aletler doğru kalitede olmalı, elimizde kırılıp kalmamalı. 10 kilogramlık balyoz pek işe yaramaz, 5 kilogramlık çekiç de... Ama bir ve iki kilogramlık sağlam saplı iki çekiç yarar. Bunun küçük olanı el altında, büyük olanı ise yerini bilmek kaydı ile teknede daha derinlerde olabilir. Örneklemeye çok kaba, balyoz, çekiç ile başladım. Elbette bir saatçi tornavidası takımı ile durumu zarif bir noktaya taşıyabilirdim. Garip olan o saatçi tornavidası seti de büyük çekiç ile beraber derinlerde durabilir, kim bilir ne zaman nerede lazım olur?.. Birkaç boy-



Kurbağacık anahtarı

düz ve yıldız tornavida, bir pense, yan keski, alyen anahtar takımı ve esas oğlan orta boy kurbağacık anahtarı. Bu anahtar aylar boyunca bir elimizden diğerine geçip durur. Kokpitte el altında bir denizci çakısı, pensesi bıçağı ile fiyakadan öteye çok işe yarar. Ve basit bir direnç ampere volt ölçen multimetre (DC-AC çalışmalı) arıza tespitinde çok gereklidir. Infrared çalışan bir dijital termometre ile motora giren çıkan deniz suyunun ısı farkını ya da silindir kapağının önü ile arkasında ısınmayı mukayese edebilir, motor, şanzıman, herhangi bir pompanın hararetini yanmadan ölçebilir, alternatörünüzün ısınıp dahi



**Kablo pabuç sıkma pensesi**



**Arıza tespiti için bir doktorun stateskopu yerine geçecek basit ama yeterli bir multimetre**

bağımsız olarak ölçebilirsiniz. Tüm bu ölçümleri tehlikeli sıcak yüzeylerden yarım metre uzaktan emniyetli şekilde yaparsınız. Yoğurt mayalanmadan önce sütün 47 °C'ye gelmesi de ateşlenen arkadaşın vücut ısısı da hassas olarak aynı alet ile takip edilebiliyor, biliyor muydunuz?

Bir şarjlı matkap ve değişik tornavida uçları, bir taşlama jeti değişik amaçlı diskleri ile birkaç boy ahşap, bir metal, bir kıl testere, düz yuvarlak birkaç boy eğe, bir tarafı yıldız diğer tarafı açık ağızlı anahtar takımı (geniş kapsamlı) lokma takımı, tornavida uç takımları, M 3-4-5-6-8 kılavuz takımları ve kolu, güçlü bir mıknatıs, dar alanlardan küçük şeyleri alıp çıkarmaya yarayan pençe adı ile tabir edilen alet, kablo pabucu sıkma ve kablo sıyırma pensesi koleksiyonun ilk akla gelenler. Armadaki en kalın teli kesebilecek makası ise el aletinden saymadığım için buraya yazmıyorum. (Direk kırılmalarında acil durum ekipmanı).

Teknemizde sınırlı olan saklama, kullanım alanlarımıza yerleştirilmiş, üzerine düşünülerek, araştırılarak hazırlanmış takım envanterimiz ile kendi bilgimizi birleştirerek sorun anlarında harikalar yaratabiliriz. Takımları sıklıkla kullanılanları ayrı bir çekmece, sandıkta ama kolaylıkla ulaşabilecek deniz sert hava koşullarında etrafa saçılmayacak şekilde el altında muhafaza etmeliyiz. İkinci kategori çok daha az kullanılanlar ayrı bir yerde muhafaza edilmeli ki müdahale anında gereksiz kalabalık yapmasınlar. Ve ne olursa olsun, bu takımlar en azından ayda bir temizlenmeli, yağlı spreyleyler ile paslanıp yıpranmaları, sıkışmaları önlenmeli, kullanılabilir halde tutulmalı. Doğru takımlar teknemizde mevcut ise aklımızın, bilgimizin yetmediği yerde, diğer tekne ekiplerinden alabileceğimiz destekler ile sorunlarımız hallolabilecek ve bizim takım desteğimiz ile komşu tekneler sorunlarını çözerken biz sağduyulu, tedbirli, yardımcı, yani 'iyi bir denizci' olarak dünyanın bir ucunda kendimiz ile gurur duyup keyifli anlar yaşama şansını yakalayabiliriz.

### Yedekler

Harikalar yaratmak derken biraz ileri gitmişim. Aslında elimizde olanlar bilgi, metodoloji, bilek gücü ve takımlar. Harikalar için bir de yedek parçalara, sarf, onarım malzemelerine ihtiyacımız olacağını unutmamalıyız.

Bu yedekleri çeşitli şekillerde gruplandırabiliriz:

Mekanik-elektrik ya da arma güverte donanım-makine pompa su tesisatı ya da boya polisaj bakım-ahşap onarım gibi. Bu gruplama ve beraberinde oluşacak stok tedarik planlaması sizin tekneniz, depolama hacmi, sefer durumunuz ve bütçeniz ile bağlantılı olarak kendinizi nasıl rahat, güçlü güvende hissedeceğinize kalmış bir durum.

Türkiye'den ayrılmadan önce halen seyahatte olan bir arkadaşşıma "Ne önerirsin, ne almalıyım?" diye sordum. Gelen cevap çok basit idi. "Her şeyin bir yedeğini al." Bu söylemde kast ettiği hidrofor, sintine pompası, ırgat motoru, tuvalet pompası, LPG regülâtörü vb gibi ana sistem çalışanları idi. Aldım hepsini neredeyse; halen bazen kendim, bazen arkadaşlarım için dünyanın bir ucuna taşıyorum. Bazen uygun fiyatlı buldukça alıyorum. Tekne yükleme konusunda çok yol aldım. Yedek çıpalar, yelkenler, yok dıştan takma o, bu, şu derken şaka değil 1 tonun üzerinde; tekne yürüsün diye su tankını yarımdan yukarı doldurmaz oldum. Bu donanım yedekleri dışında motor yağ, özellikle yakıt filtreleri zaman içinde bozulabilecek, onarım için gerek duyulabilecek rulman yağ, su sızdırmazlık keçeleri, bazı tamir kitleri, su yapıcı filtreleri, buzdolabı termostatu, kumanda tahrik röleleri, şalterleri, panodaki sigortaların birkaç yedeği, aydınlatma seyir ampulleri, tesisat bağlantı parçaları, kelepçeler, kablo pabuçları hortumlar, yelken araba rulmanları, yedek makaralar ve dınısının dınısı... Sonu gelmez kabuslar ve yapılan onarım, yaratılan harikadan sonra gün batımlarının keyfi...

Herkese hasarsız, arızasız, doğru takım ile bol yedekli seyirler.

Mayıs 2019, Le Marine Martinik