

Denizin şakası yoktur

Sadece teknede olmak ya da denizlere açılmak, biraz daha abartıp okyanusları aşmak... Tüm bunları yaparken gereken önlemleri alıyor muyuz? Acil durum senaryolarına karşı hazırlıklı mıyız? Tekne su alırsa, ne yapacağımızı biliyor muyuz? Can salımız var mı? Varsa yeterli mi? Kaçış çantamız hazır mı? Hayatımızın hobisini yaparken, yaşamımızı korumayı ne kadar önemsiyoruz?



Deniz, tekne, rüzgâr, yunuslar, yelkenler, günbatımları falan filan.. Keyifle yaşanan, dışarıdan bakanların imrendiği bir yaşam. Çocuklukta, ayaklarımızın üzerinde durmaya başladığımız andan itibaren öğreniyoruz; deniz kenarındaki anılarımızda, büyüklemin sesleri dün gibi kulaklarımızda, "Derine gitme... Boyunu geçmesin, çok açılma!.." O yaşlarda, suyun altında daha uzun süre nefesini tutmak, daha açıklara/derinlere yüzmek, suyun üstünde kalabilmek çok keyiflidir. Oysa hiçbirimiz uçurumun kenarına yaklaşmayız. Tehlikeli aletlerden sakınırsınız, arabada sürat bir raddeye ulaştı mı içimiz ürperir, ayağımızı gaz pedalından çekeriz. Ölümün hayata yakınlığının farkında olarak ya da olmayarak içgüdülerimizle hisseder, ondan uzak dururuz.

İş denize gelince sanki, balıklmışız, yunusmuşuz, ne bileyim bilmem kaç milyon yıldır denizlerde yaşayan akciğerli foklarmışız gibi atarız kendimizi denize tüm özgüvenimiz ile. Yüzeriz, pehhh pehhh! Kulaç, sırtüstü yok efendim kurbağalama hatta kelebek. Kimilerimiz iyidir, sıkı antrenmanlı. Onlar nefes

ritmini bilirler, açılırlar, şu burna gidip gelirler, adayı da dönerler, nefes nefese kalmazlar. Burun yarım mil mesafede, ada uzakta 1-1,5 mil.

Şimdi başka bir açıdan düşünelim; tedbirliyiz, üstümüzde can yeleği, ağır yelken kıyafeti değil, şort, tişört var. Saat gece değil, öğlenden sonra, rüzgâr fırtına değil, makul 2-3 şiddet ya dalgalar? Onlar da yok diyelim. Akıntı da olmasın. Mevsim de yaz, su sıcaklığı 26 °C, hipotermi riski yok. Bu arada yalnızsınız, sizinle beraber yüzmek durumunda olan düşünülecek, endişe duyulacak eş, çocuk, arkadaş yok etrafınızda. Yani şartlar üç aşağı beş yukarı, paçayı kurtarmak için ideal. Şimdi yüzelim mi biraz? Mesela 7 mil. Hani yelkenli teknede ideal motor seyri sürati ile bir saatte alınan yol. Bizim sekiz-dokuz saatimiz olsun, hani dinlene dinlene. Şimdi soru şu: 7 deniz mili, yani 12.964 metre mesafeyi öyle ya da böyle yüzebilir miyiz? Etrafımda bu mesafeyi yürüyemeyecek kondisyonda olan çok tekne sahibi var. Denizde, teknede 'yüzmek' demek, gerçekçi bir yaklaşım ile tekne demirde iken ve musibet başımıza geldiğinde yardım gelene kadar tekne

etrafında yüzeyde kalabilmek adına verilecek gayret demektir. Bu arada denize çıkacak hele hele birkaç saat içinde bir yardım alamayacak sularda seyir yapacaksa, yaşımız ne olur ise olsun vücudumuzu sağlıklı, zinde, kol ve bacak kaslarımız ile güverteye çıkacak kadar dengeli bir kiloda, kaslarımızı da vücudumuzu güverteye çekecek kadar güçlü tutmamız gerekir. Keyifle kanıksamış vaziyette, bu kadar yakıne ölümüne, deniz bir nefeslik canımızı alır. Bu, doğanın unutmamamız gereken bir gerçeğidir.

Teknelerimiz için de durum pek farklı değildir. Doğanın kanunu gereği batarlar. Ne kadar büyük, yeni, güçlü, modern, efendim bilmem ne emniyet sistemine sahip olursa olsun (toplam hesaplamada özgül ağırlığı "1" in altında olan istisna birkaç marka dışında) su alma hızına bağlı olarak, birkaç dakika ile birkaç saat arasında geçen süre içinde tekne batar, gemi batar, denizin dibini boylar.

Uzak diyarlara seyir ederken, başımıza gelecek olası bin bir musibette, önce hayatlarımızı, sonra teknemizi kurtarmak için ne yapmalıyız?

Tekne ne zaman terk edilmeli?

Bu yazı olaylarına başlamadan önce Turgay (Noyan) Ağabey ve editörümüz Tüba ile aklımdan geçen konuları paylaşırken başlıklar vermiştim. Üstüne yazmak istediğim bir başlık da gıcık film 'All Is Lost' idi. Denizcilik kültüründen, geleneklerden, olmazsa olmaz kurallardan uzak. Nasıl olur da bu kadar saçma sapan bir film yapılabildi? Şimdi o filmde esas ve tek oğlan, tekne konteynere çarpıp yara aldıktan sonra

KISMET GÜZELİM'DEN ■ CAN SÜREKLİ

efendi efendi can salına binip tekneyi terk etse idi, musibet anında yapılacak en son şeyi yapmış olurdu. Zaten film de biterdi, olmazdı.

Kaza, musibet, başa gelenin adı ne ise ne, teknenin battığı kesinleşmeden terk edilmemelidir. Okyanuslarda, denizlerde bir panik anında terk edilip, kendini kurtarmış, kendi başına yüzerken bulunmuş teknelerin sayısı çok fazladır. Bu teknelerin bazılarının mürettebatları bir şekilde kurtarılmış olmak ile beraber, birçoğunun mürettebatından hiçbir şekilde haber alınamamıştır. Tekne donanımı, yedekleri ile en başta yüzen, yüzebildiği sürece de bizim evimiz, adamız, her şeyimizdir. Taa ki yüzmeye yeterliliklerini yitirene kadar. Teknenin battığının kesinleştiği öyle kötü bir anda her denizci teknesinin su alma durumu, yarası, başına gelenleri değerlendirerek tahliye için kritik anı belirleme sağduyusuna sahiptir. Bu an artık su alma hızının, boşaltma hızını geçtiği, tekne içinde su seviyesinin aküler üstüne çıkması gibi sistemlerin çalışmaz, tuvalet, lavabo giderleri gibi su alacak giderler seviyesine yaklaştığı, yalpanın, içerideki sudan dolayı tehlikeli hal aldığı andır. Bu, tekne adına bir teslim olma anıdır. Kendi hayatımız adına teslim olmamak için ise daha çok erken, yapılacak daha çok şey vardır. Durumu bu noktada tekne ve mürettebat olarak ikiye ayırmakta fayda var.

Tekne neden batar?

Cevap basit, su aldığı için. Teknenin gövdesindeki mevcut delikler ya da karaya oturma, çatışma, boşta sallanan çipanın çarpması, kırılan direğin gövdeye ya da güverteye saplanması, manevra pervanesi tünelinin hasar görmesi gibi ön görülemeyen bir sebepten karına ya da güvertede delik açılmasıdır. Teknenin su almaması adına gövdesinde ya da güvertede mevcut delikler için alınan tedbirler nispeten basittir. Sintinde su yükselmesi durumunda ilk önce suyun tadına bakılmalıdır, patlamış bir su tankı gereksiz paniğe yol açabilir. Suyun tuzlu olduğunu görüyor isek, nerden geldiğinin tespiti müdahale için esastır. Teknenin

baş tarafı ya da kıç tarafı iki esas olasılıktır. Sintine de hareket eden suyun akış yönü bize bunu gösterir. Sonrası tuvalet, lavabo ya da benzer olası su giriş yeridir. Karınada bir şekilde kırılıp kopmuş bir kinistin/vana tespit edildikten sonra konik bir ahşap ve çekiç yardımı ile tıkanabilir. Yani konik ahşap tapa seti teknede olmalıdır ya da her kinistin yanına doğru ebatta bir tapa kötü gün için bir ince ile malıdır. Yarılmış, yırtılmış bir hortum en basit şekli ile katlanıp boğulup bağlanabilir. Tespiti yaptıktan sonra makineyi çalıştırmakta ve çalışır tutmakta fayda vardır. Sintine pompaları vb enerji ihtiyacımız olacaktır ilerleyen saatlerde. Güverte yerinden fırlamış, camı kırılmış bir kaporta (heç) teknede ölçüsüne uygun bulduğumuz bir kontrplak parçası ile basit silikon vb. yardımı ile yüzeye yapıştırılıp geçici olarak vidalanabilir (jelkotlar biraz delinip çizilecek artık). Kesilip çıkıp gitmiş pervane şaftın yerine kovana içinde beze sarılı tornavida sapını, dümen kovana içinde naylon poşetlerle kovana tıkayan dolu şarap şişesini de gördüm. Öngörülemeyen delikleri tıkamak ise elbette daha zor bir durum.

Yıllar önce Simi Boğazı'nda bir sebepten bodoslama ile kayaya kafa atıp şans eseri yerinden kopan kayanın deliği tıkanması ile batmayan tekne, hemen akabinde yarada sıkışan o kaya, ona çarpıp koparan aynı kaptanın becerikliliği ve sualtında donan epoksi malzeme ile tekneye iyice yapıştırılmış ve batmaktan kurtarılmış idi. Karınada açılacak olası yaralarda içeri hareket eden suyun önünü içeriden kesmeye çalışmak yerine mümkün ise dışarıdan -mesela büyük bir havlu, bez parçası, yastık vb malzeme ile- yapılacak tampon yardımıyla -ki su basıncı bunu delik içinde tutacak- bize içeriden müdahale için mobilyayı parçalayacak (her teknede bir el baltası, kesici testereler bulunmalıdır), donanımı yapacak zamanı kazandıracaktır. Bu aşamada bir yelkeni sancaktan iskeleye, pruvada pupaya tekne altına karınada salınarak dolandırılarak deliğin önünde bir diyafram ve basınç etkisi ile su



Konik ahşap tapa seti

girişini yavaşlatması ya da durdurması sağlanabilir. Tabii bu dış müdahaleler yapılırken, gerekli emniyet tedbirleri atlanmamalıdır.

Tekne su almaya başladıysa, imkan dahilinde sığ bir bölgede olmak şanslı bir durumdur. Emin, sığ bir koya doğru dümen tutmak, iyi bir fikir olabilir. Artık yapılabilecek bir şey yoksa, olabildiğince itina ile tekneyi karaya oturtmak kötünün iyisi, iyinin kötüsü arasında bir durumdur.

Tekne salmasının bir kayaya, sığığa çarpılmış olması da gövdeye zarar verip su almasına sebep olabilir. Eğer salma teknedeki ayrılıp gitmediyse, özellikle kompozit tekneler için çok ağır durumlar söz konusu olmaz. Bariz bir delik olmadığı için sızıntı tahliye edilebilir. Tahliye, tekne içerisine girip tekneyi batıran, istemediğimiz sudan kurtulmanın bir başka yoludur. Sintine pompaları tekne boyu ile mütenasip boylarda ve birden fazla olmalıdır. Manuel sintine pompaları bakımlı faal olmalı, periyodik olarak kontrol edilmelidir. Bir hasar durumunda elektrik sistemi aküler çöker ise maalesef tahliye kol gücüne kalacaktır. Özellikle uzun yol teknelerinde yüksek kapasiteli bir acil durum sintine pompası bulunur. Motor soğutma suyu emiş hattında bir üç yollu vana yardımı ile acil durum tahliye pompası olarak kullanılabilir.

Elektrikli, manuel ya da ana makine tüm tahliye sistemlerinin emiş uçları yeterli genişlikte ve süzme alanına

KISMET GÜZELİM'DEN ■ CAN SÜREKLİ

sahip süzgeçler ile donatılmalıdır. Bir musibet anında sintinede birçok talaş parçası yüzmeye başlayabilir, döşeme kumaşları, izolasyon süngerleri, sintinede çalkalanarak eriyen ambalaj kağıtları, tuvalet kağıtları vb bir sürü şey çok kısa sürede emiş hattı ağzında birikerek su tahliyesini engelleyebilir.

Ne zaman yardım isteyelim?

Çevreden yardım isteme zamanı da hayatımızı kurtarmak adına önemlidir. Teknemizin su aldığı görüldü, bu basit, durdurup onarabileceğim bir su alma ise ortalığı velveleye vermenin bir anlamı yoktur. Ancak tahliye kararı gibi bu yardım isteme kararı da önemlidir. Bariz bir çatışma olmuş, karaya oturulmuş, gövdede delik açılmış ise iki kere düşünülecek bir durum yoktur. Saatlerin, hatta dakikaların önemi vardır.

Bu yıl Atlantik geçişi yapan bir tekne su almaya başlamış, uydu telefonu ile İngiltere bağlama limanı sahil güvenliği

may day ile harekete geçirmiş. İngiltere, Cape Verde Adaları'ndan acil durum teknesini harekete geçirmiş, tekne rotası üzerinde olan sekiz saat uzaklıkta bir ticari gemi olay yerine yönlendirilmiş olmasına rağmen, yardım gemileri tekneye yetişene kadar geçen 5-6 saatte su seviyesi tekne içinde akü kutup başları üzerine çıkmış, seyir ışıkları ve önemli AIS cihazını kaybettiği için tekne gece karanlığında okyanusta bulunabilirliğini yitirmiş.

Teknemizde başa çıkıp onarabileceğimiz bir sorun varsa ve kendimizden eminsek yardım talebi elbette gereksizdir.

Mücadelemizi verdik (can yeleklerini ilk andan beri tüm mürettebat giymiş donanmış halde) yardım taleplerimizi, may day çağrılarımızı yaptık, uydu vb cihazlarımızı kullandık. Cevap aldık, ne güzel! Alamadık, duyulduk, duyulmadık muamma. Bu arada artık aküler boşaldı, su tahliyesi yavaşladı ya da durdu ve teknede su seviyesi yükselmeye devam ediyor. Bu durumda görünen iki gerçek var: Teknemizin battığını ve artık sınırlı zamanımız olduğunu biliyoruz. Deniz koşullarına göre can salını (doğru amaç ve ebatla, periyodik bakımları yapılmış) indirip şişirmemiz, tekneden kurtarmamız gereken önemli şeylerimizi almamız lazım. Açık deniz seyri için teknemizde hazır tuttuğumuz kaçış çantamız zaten hazır. İçinde EPIRB cihazı, el telsizi, yedek piller, el GPS'i, işaret fişekleri, varsa uydu telefonu, el maytabı, duman işareti, el feneri, tekne evrakları, pasaportlar, su, yiyecek (konserveler, çikolata vb enerji verici), varsa devamlı kullandığımız ilaçlar, bulantı hapı, tuz tabletleri, balık oltası, acil sağlık seti, bir bıçak (ama can salında kılıflı olmalı) işaret aynası, düdük, cep telefonları, cüzdanlar. Pekiye daha sonra? Evet kaçış çantamız hazır, can salını indirdik, şişirdik. Son ana kadar tekneden kurtarabildiğimiz ve can salına zarar vermeyecek tüm su ve gıda malzemesini yanımıza alalım... Gökova Körfezi'ndeyseniz birkaç tane 1,5'lik pet şişe su yeterli olacaktır. Ama dünyanın hangi denizinde, hangi akıntı, rüzgârlar ile nereye sürüklendiğimiz düşünülür ise

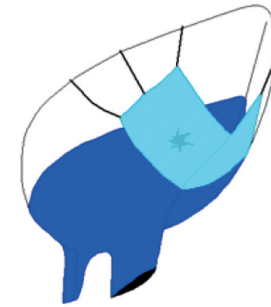
ona göre tedbir almalısınız.

Ve vedalaşma anı, dikkatli olunması gereken bir durum, teknenin batarken garip hareketler yapabileceğidir. İçinde hapis olan havanın etkisi ile burnunun ya da kıçının üzerine dikilebilir, dalgalı denizde yan yatıp yalpaya girebilir ve bu esnada can salına, bizlere zarar verebilir. Rüzgârlı bir havada can salı batan tekneye göre daha hafif olduğu için rüzgârtına hareket etmek isteyecektir. Yani rüzgârtından ve teknenin karinası gereği ileri hareketi devam ettiği için pupasından atılıp şişirilmelidir. Bu böyle olacaktır diye bir şart da yoktur, durum, koşullar o anı belirler.

Özetle can salına geçerken (yüzmek gerekebilir ve can salına girmek kolay bir iş değildir) ve geçtikten sonra batan tekneden uzaklaşmak ve tekne ile olan bağlama ipini kesmek unutulmamalıdır.

Can salına geçiş öncesi ayrı, önlemler, yedekler, bakım tutum konuları, navigasyon bilgisi, seyir emniyeti, özen, tertip... Ancak can salına geçtikten sonrası gerçekten zor, çok şanssız, teknolojik cihazlar çok gelişti ve ulaşılabilir fiyatlarda..

Deniz, tekne, tersane, teknik bilgim buraya kadar. İtiraf etmeliyim, Atlantik'te teknemde gerekli emniyet donanımı vardı ama Atlantik'te musibet için hazır değildik. Bir kaçış çantamız, hazırlığımız yoktu, denizi hafife almışız. Üstelik ilk paragraflardaki balıkvari özgüven ile yıllarca yapmışız bunu. Okyanusu, büyüklüğünü yaşayınca gördük, anladık ciddiyeti. Oysa daha Ege'de yitip gidebilirmişiz. Şanslı idik. Ne öncesi ne sonrası kimsenin başına gelmemesi dileğimle... ⚓



Yelkeni tekne altına dolandırarak deliğin önünde basınç etkisi yaratıp su girişi önlenabilir

