

# VİRA BİSMİLLAH

Ne kadar uğraşsak da yapılacak işlerin sonu gelmiyor. Eğer her şeyi yapalım da öyle yola çıkalım dersek hiçbir zaman yola çıkamayacağız. “Bir tekne hiçbir zaman tam olarak hazır değildir.” derdim denizci arkadaşlara. Doğru; biz de eksikleri yolda tamamlarız. Atalar boşuna mı “kervan yolda düzülür” demişler.

**U**zaklar II'nin jurnalinin 21 Eylül 2008 tarihli sayfasının başına şunları yazmışız: “Netsel Marina'da Yüksel Yatçılık'ın iskesine bağlıyız. 11 Ekim'de burada veda partisi yapılacak. Teknede yapılacak daha bir sürü iş var.” Bu satırların altında da uzayıp giden bir iş listesi... Bir süre sonra ‘yapılacak işler listesi’ni jurnale yazmaktan vazgeçiyorum. Yoksa kalın bir defter olan jurnalimizin daha yola çıkmadan yarısına geleceğiz. Seyirle ilgili bilgilere yazacak yer kalmayacak. En iyisi, ‘yapılacak işleri’ atmaya kıyamadığım için, müsvedde kâğıdı olarak kullanırım diye, sakladığım koca bir kâğıt tomarından aldığım sayfalara yazmak. Ön yüzünde “Uzaklar'ın Dünya Seyahati” kitabının müsveddeleri bulunan kâğıtları, arka yüzlerine de birşeyler yazarım diye saklamıştım.

Çoğu denizci gibi bende de görünüşte gereksiz gibi duran şeyleri atamama huyu vardır. Artık tamir olması imkansız aletleri mecburen atarken bile, içlerini açıp civata, somun, pul, kablo parçası, mknatis gibi ivir-zıvırı, günün birinde işe yarayacağı düşüncesiyle söker alırım. Zamanında kurtulmak için çok çaba sarf ettiğim bu kötü huyum, ilk seyahatimizde Panama'ya giderken tutulduğumuz fırtınada Uzaklar'ın neredeyse batmaktan kurtulmasını sağlayınca, ben de bu huyumu değiştirme çabasından vazgeçmiştim. İki kişinin eşyalarıyla ancak sığabildiği ufak Uzaklar'ın, daha sonra ne hale geldiğini tahmin etmek zor olmasa gerek. Çok daha büyük olmasına rağmen Uzaklar II de hızla aynı akıbete doğru gidiyor.

## Tekne hoppacık oldu

Tekne artık dolaplara sığmayıp yaşam mahalline taşan, yedek donanımlar ve motor parçaları, elektrikli-elektriksiz el

araçları, asıl yeri çöp olması gerekirken atmaya kıyamayıp oraya buraya sıkıştırılan pompalar, çalışmayan elektrik motorları, kaptansız tekne kiralayan ecnebilerin bir hafta kullandıktan sonra memleketlerine giderken çöp kutusunun kenarına bıraktıkları ‘sapasağlam’ olta kamışlarıyla kısmen bir hurdacı dükkanına benzemeye başladı. Bütün bunların üstüne, yolda okunmak üzere İstanbul'dan ısmarladığım iki koli kitap da gelince, kamaranın içi Sibel'in tabiriyle “hoppacık” oldu. Bana kıyasla daha düzenli bir hayat sürmüş olan Sibel'in son günlerde bu dağınıklığı rahatsız olduğunu hissediyordum. Neyse ki Bodrum'a yaptığımız bir günlük bir iş seyahati bu rahatsızlığın önemli bir soruna dönüşmeden geçmesini sağladı. İade etmek için getirdiğimiz rüzgar dümenini sahibine teslim ettikten sonra İçmeler'deki çekek yerine gittik. Buraya kadar gelmişken Teoman Sariaslan'ı görmeden dönmek olmaz diye düşünüyordum. Teoman'la Kızıldeniz'de iki tekne yanyana seyir yapmıştık. O, artık rahmetli olan ağabeyi Cengiz, nam-ı diğer “taş kafa Cengiz”in teknesi Pir Dayı'da, biz dönüş yolundaki Uzaklar'daydık. Kızıldeniz'deki ıssız demir yerlerinde ne güzel günler geçirmiştik.

Teoman'ı karadaki teknesinin altında tamirat yaparken bulduk. Tekne bana biraz daha büyümüş gibi geldi. Gerçekten de boyu iki buçuk metre daha uzayıp, on yedi metre olmuş. Ama eni değişmemiş. Bu sefer onu genişletmemiş! Son gördüğümde sac tekneyi ortasından, hem uzunlamasına hem de enlemesine kesip büyütüştü. O zaman tekne on dört metre kadardı. Daha önce ne kadardı tam olarak hatırlayamıyorum. Sanırım Teoman da unutmuştur. Ama ilk hali dokuz metreydi, onu biliyoruz! Aşağıda biraz sohbetten sonra merdivenle yukarı çıktık. Havuzlukta oturacak yer olmadığı için aşağıya, kamaraya indik. Kamarada da oturacak yer yoktu ama hiç olmazsa ayakta durabiliyorduk. Yemek masasında büyükçe bir kaynak makinesi, divanlarda ve yerlerde garip görünümlü

## İnşallah kullanmayız

Alınacak malzeme listemizde epirb cihazı yazılıydı. Ancak bu cihazı almak için ayırdığımız parayı çoktan başka ihtiyaçlarımıza harcamıştık. Ne de olsa epirb bize şu an gerekli olmayan ve büyük bir ihtimalle hiçbir zaman kullanılmayacağımız bir aletti. Çünkü bu, Allah korusun, başımıza bir felaket gelir de tekneyi terk etmek zorunda kalırsak çalıştırmamız gereken bir cihazdı. Bizim gözümüzde ise şu an su geçirmeyen sağlam bir yağmurlukla ayaklarımızı sıcak tutacak bir çift çizme çok daha gerekliydi. Zaten biz de epirbin parasıyla gidip bunları almıştık. Aklımıza epirb geldiğinde, nasılsa bize bir şey olmaz diye kendimizi teselli ediyorduk. Ama sonunda gene de bir epirbimiz oldu. Yola çıkma zamanımız yaklaşırken bir gün telefonum çaldı. Arayan Nemaş adlı denizcilik firmasının Genel Müdürü Süha Aktaş'dı. Deniz nakliyatı yapan firmaların sahipleri, üst düzey yöneticileri bana nedense denize, denizcilige uzak kişilermiş gibi gelir. Birkaç istisna dışında kendi teknesini kullananı, yelken yaparını yoktur. Süha Bey de işte bu istisna kişilerdenmiş. Böyle olması bizim için de çok iyi oldu! Nemaş'ın hediyesi olan epirbimiz birkaç gün sonra kargoyla Marmaris'e geldi. Nasıl çalıştığı kutusunun üzerinde yazıyordu. Cihaz tehlike anında aktif hale getirildiğinde 406 Mhz üzerinden sinyal yollamaya başlıyor. Bu sinyaller önce dünyanın yörüngesindeki Leosar uydusuna gidiyor. Uydu bu sinyalleri yer istasyonuna yolluyor. Yer istasyonu aldığı tehlike mesajını arama-kurtarma merkezine iletiyor. Arama-kurtarma merkezine gelen mesajda, Osman Atasoy'un idaresindeki Uzaklar II adlı teknenin yaklaşık enlem ve boylamı ve mürettebatının acilen yardım istediği yazıyor. Arama-kurtarma merkezi, varsa belirtilen pozisyonun yakınındaki gemileri o bölgeye yönlendiriyor. Ya da karadan kurtarma ekibi yolluyor. Epirbin çalışma sistemi böyle. Pek güzel bir cankurtaran gibi gözüküyor. Tabii teorik olarak... Her yere uzak, ıssız sularda ne kadar işe yarar bilinmez. Bu sorunun cevabını öğrenecek duruma düşmeyi ise sanırım kimse istemez.

FOTOĞRAFLAR: AHMET KARATÜN

Osman Atasoy, Uzaklar II ile yeni seyahati için 11 Ekim'de yola çıktı. Atasoy'un hedefi, dünyada az sayıda denizcinin dönmeyi başarabildiği Horn Burnu. Osman Atasoy, izlediği rotayı, yaşadığı macerayı her ay *MBY* okuyucularıyla paylaşacak.

*‘Yapılacak işler listesi’ni jurnale yazmaktan vazgeçiyorum. Yoksa kalın bir defter olan jurnalimizin daha yola çıkmadan yarısına geleceğiz.*



Yüksel İnşaat'ın Uzaklar II için Netsel Marina'da verdiği partide büyük usta Sadun Boro da uğurlamaya gelenler arasındaydı.

*Neredeyse bir yıldan fazla bir süredir teknede çalışmamıza rağmen işler bitmek bilmiyor. Üstelik Yüksel Yatçılık'ın elemanları da boş zamanlarında bize yardım ediyor.*

aküler duruyordu. Bunlar çıkma tank aküleriymiş, bir yerlerden bulup getirmiş. Sibel kamaranın içine göz gezdirirken Teoman da teknede yaptığı işleri anlatıyordu. Tekneyi Çolak Erol'un tersanesine çekeli iki sene olmuş. Bu arada bir sürü iş yapmış. Artık tekne toplanmış, birkaç güne kadar da denize indirecekmiş. Teknenin içini dolaştık. Salon, başaltı, kış kamara, yatakların üzeri, bazı yerlerde lombozların hizasına kadar çoğu kullanılmış envai çeşit malzemeyle doluydu. Bunlarla herhalde sanayi çarşısında orta boy bir dükkan açılabilirdi. Hurdaların arasında gezerken kendimi evimde gibi hissettim. Bu arada Teoman çok güzel bir demir ırgatı aldığını anlatıyordu. Bu işlerden anlamayan biri, işaret ettiği yerde duran kovanın içindeki paslı civataların, rulmanların bahsettiği 'çok güzel demir ırgat' olduğunu tabii ki anlayamazdı. Tekneden inerken Whale marka çalışmayan

Mütevazı kumanyamızla bünyeyi beslerken, seçtiğimiz kitaplarla zihnimizi beslemeyi de ihmal etmiyoruz.

bir ayak pompasını zorla bana hediye etti. Bende zaten bir tane bozuk vardı, şimdi iki tane oldu. Onda ise dört tane daha bozuk ayak pompası varmış! Denize indikten sonra Gökova'da buluşmak üzere vedalaşıp ayrıldık. Teoman'ı ziyaretimiz Sibel'e çok iyi geldi, bir daha Uzaklar'daki dağınıklığından rahatsız olduğunu hissetmedim.

### **Bu işler biter mi?**

11 Ekim'e çok az zaman kalmasına rağmen yapılacak işlerin sonu gelmiyor. İş listesinde üzeri çizilen her üç maddenin peşinden, nasıl oluyorsa listeye yeni bir madde ilave ediliyor. Neredeyse bir yıldan fazla bir süredir teknede çalışmamıza rağmen işler bitmek bilmiyor. Hele son bir aydır mesai sabahın köründe başlıyor, akşam hava kararana kadar devam ediyor. Üstelik Yüksel Yatçılık'ın elemanları da boş zamanlarında bize yardım ediyor. Eksik olmasınlar arkadaşlar da boş bırakmıyorlar. Tapir teknesinden Deniz Gürman, Avo II'den Murat Tunca, Gökova'da demirli teknelerinden kalkıp yardıma geliyorlar. Bir ay önce ameliyat olup, sağ böbreğindeki ses dalgalarıyla ve kocakarı ilaçlarıyla kıramadığımız ➤



Uzaklar II, Marmaris Limanı'ndan ayrılırken, denizci dostları Osman ve Sibel'i yalnız bırakmadı.



## Tekneleriyle uğurlamaya gelen arkadaşlar etrafımızı sarıp içine su doldurdıkları balonları üzerimize atmaya başladılar...

münasebetsiz taşı aldırıştım. Doktorlar bir ay kendimi yormamamı tembih etmişlerdi! Tavsiyelerine uymayı çok isterdim ama sancı yaptığı için sadece direğe çıkamıyorum. Aksi gibi direktte de yapılacak çok iş vardı. Sağolsunlar o işleri de arkadaşlar yaptı. Direktteki eksik basamakları perçinlemeye Yüksel Yatçılık'tan Ertuğrul başladı. Ancak yukarıda başı dönüp tansiyonu düşünce, devamını armacı Mustafa Kurtçu'nun yardımcısı Koray getirdi. Direktteki demir ve seyir fenerleri çok akım çektiğinden uzun seyirlerde bazen açmıyordum. İzmir'deki Yıldız Led'in sahibi Can Öztuğ bizim için özel olarak led ampuller hazırlamış. Tanesi 50 miliamper akım çekiyor, yani diğerlerinden 20 kat daha az. Muazzam bir fark. Avo Murat direğe çıkıp hepsini led olanlarla değiştirdi. Artık seyirde, demir yerlerinde aküleri bitirir miyiz diye korkmadan fenerlerimizi yakabileceğiz.

Teknede işler son ana kadar devam etti. 11 Ekim sabahı uğurlamaya gelenler arasında çok sayıda gazeteci de vardı.



## Veda partisi

Veda partisinden birkaç gün önce Ankaradan gelen sponsorumuz Yüksel İnşaat'ın müdürlerinden Deniz Sazak ayak basacak yer olmadığı için güverteye çıkamayınca ben iskeleye inmiş, orada konuşmuştuk. 11 Ekim sabahı da durum pek farklı değildi. Teknenin havuzluğu ve güvertesi halat rodaları, botun parçaları ve daha bir sürü araç gereç doluydu. Bunları ortadan kaldırmak ve içeriği toplamak için çok az zamanımız vardı. Üstelik gazeteciler kokteyl başlamadan önce teknenin önünde röportaj yapmak istiyorlardı. Ancak bu imkânsız gibi görünüyordu, çünkü halimizi kim görse hazır olmamız için en az iki güne ihtiyacımız olduğunu söylerdi. Nasıl becerdik bilemiyorum, ama tam istedikleri saatte teknenin önünde hazırдық. Kokteyl saati geldiğinde yorgunluktan gözlerim kapanıyordu. Yüksel İnşaat'ın Genel Müdürü Emin Sazak'tan sonra mikrofona ben de bir şeyler söyledim. Sadun (Boro) ve Necati (Zincirkıran) ağabeyler ile diğer büyük sponsorumuz Acıbadem Sigorta'nın Genel Müdürü Ömer Karahan bizim için kalkıp ta şehir dışından buralara gelmişlerdi. Kokteylin ertesi günü yeni yelkenlerimizi denemek için UK Sails'in Marmaris sorumlusu ve ortağı Serdar Şahin'le dışarı çıktık. Yelkenleri basınca şaşırdım, yelkenlerin içinde adeta rüzgar üfleyen görünmez pervaneler vardı! Uzaklar II hafif rüzgara rağmen daha önce olmadığı kadar hızla yol alıyordu. Hele yeni asimetrik balonumuzu açınca teknenin hızı görünen (zahiri) rüzgarın hızıyla neredeyse aynı oldu. Birkaç gün sonra, uzun yolculuğu için Netsel Marina'nın mendirekleri arasından geniş Marmaris Koyu'na açılan Uzaklar II, pruvasını Keçi Adası'yla kara arasındaki kanala çevirdi. Daha birkaç yüz metre gitmiştik ki, tekneleriyle uğurlamaya gelen arkadaşlar etrafımızı sarıp içine su doldurdıkları balonları üzerimize atmaya başladılar. Patlayan balonlardan güverteye saçılan sulara bakarken içimden geçirdim, inşallah bütün seyirlerimiz bu sular gibi geçer, diye. Allah bize ve seyirde olan tüm denizcilere selamet versin. **MBY**