



GÜNEY AMERİKA'YA DOĞRU

Cabo Verde Adaları'ndaki son demir yerimizden ayrılmaya hazırız. Önümüzde Brava adasından Brezilya sahillerine kadar 2 bin millik bir okyanus seyri uzanıyor. Teknedeki son hazırlıkları yaparken hiçbir şeyi gözden kaçırmamaya çalışıyoruz.

www.osmanatasoy.org

Arma, yelkenler, sabit ve hareketli tüm donanım gözden geçirildi. Pupa seyrinde kullanacağımız ikiz yelkenlerin bumbaları tamir edildi. Rüzgâr dümenimiz Sinbad'a bu yolda çok iş düşecek. Bizim yerimize o dümen tutacak. Uzun seyirlerde teknenin en kıymetli donanımı... Ona bir şey olacak diye ödümüz kopuyor. Baştan aşağı elden geçiriyoruz. Hareketli kısımları yağlanıyor. Arkasından motorun bakımı yapılıyor. Eksilen kumanyamız tamamlanıyor. Elimizdeki son Escudoları muz, papaya, mango ve ekme meyvesiyle değiştiriyoruz. Yol hazırlığının en zor kısmı eksilen suyumuzu tamamlamak oluyor. Suyu botla karadan bidonlarla taşıyoruz. Okyanusun ölü

dalgaları sahilde kırıldığı için botu karaya çekmek mümkün değil. Sibel kıyından biraz açıkta, yarı beline kadar suyun içinde durarak botu tutuyor. Ben elimdeki bidonlarla yürüyerek bota çıkmaya çalışıyorum. Bazen diğerlerinden büyük bir dalga gelip üzerimde kırılıyor. Suya düşüyorum. Bazen de dalga botun üzerinde kırılıyor. Botun içini suyla dolduruyor.

SU ÇOK KIYMETLİ

Tanklarımızın kapasitesi 500 litre. Hepsini doldurmak neredeyse bir günümüzü alıyor. Kurak bir iklime sahip adalarda su çok kıymetli... Damlasını ziyan etmemeye çalışıyoruz. Bulaşıқта zaten deniz suyu kullanılıyor. Ancak tuzlu su yüzünden metal çatalar, kaşıklar paslanmaya

Ancak Türkiye'den ayrılmadan önce eski akülerimizi elden çıkarmış, yerine yenilerini almıştık. Yeni akülerimiz Türkiye'de yapılan ilk akülerdi. Buraya kadar bir sorun çıkarmadan çalıştılar. Ancak son günlerde çok çabuk boşalmaya başladıklarını fark ettik. Güneş paneli ve rüzgâr jeneratörü artık yeterli olmuyor, sık sık dizel jeneratörü de çalıştırmamız gerekiyor.

JENERATÖR NİYE ÇALIŞMIYOR?

Jeneratör her zamanki gibi tatlı bir homurtuyla çalıştı. Bir süre sonra ise aksırır gibi sesler çıkararak duruverdi. Dokunmatik çalıştırma düğmesine tekrar bastım. Çalıştı. Aradan beş dakika geçmeden tekrar devri düşmeye başladı ve sarsılarak durdu. Hüseyin Taylan'ın 'Teknelerde Bakım Onarım' adlı, son derece anlaşılır bir dille yazılmış, bence her denizcinin teknesinde bulunması gereken çok faydalı bir kitabı vardır. Bu kitap Uzaklar II'nin tuvaletinde durur. Oraya girdiğimde açar sayfalarına bir göz atarım. Akımda orada daha iyi çalıştığı için olacak, kitapta yazılanları daha iyi anladığımı düşünürüm.

Kendisi de denizci olan Taylan olası bir makine arızasında hemen aletlere sarılıp motorun orasını burasını sökmeyle başlamamamızı önerir. "Önce motorun karşısına geçip 'mal'a bakar gibi bakın!" diye yazar. Jeneratörün kapağını açıp karşısına geçtim. Uzun uzun baktım. Basit bir hortum kıvrılması mı var, bir kelepçe yerinden mi çıkmış, yoksa boşta duran bir elektrik kablosu mu var diye her tarafını gözlerimle taradım. Ancak dikkati çeken bir şey göremedim. O zaman aletlere sarılıp söküm işlemine koyulduk. İşe mazot filtrelerinden başlandı. Motor yağ seviyesi kontrol edildi. Arkasından mazot transfer pompası sökülüp temizlendi. Hava filtresi çıkarılıp içine bakıldı.

Ancak ne yapsak fayda etmedi. Hırslayarak çalışan motor kısa bir süre sonra, sanki çok çalışmış da yorulmuş gibi tıslayarak stop etme huyundan vazgeçmedi. Jeneratör kuzinenin yanındaki bir dolabın içinde olduğu için, bütün bu işlemler sırasında mutfak tezgâhı, duvarlar, yerdeki farş tahtalarının üzeri siyah kurumlar ve mazot lekeleriyle kaplandı. Teknede sinirler gerildi. İşe ara verip birilerine danışmaya karar verdik.

SSB radyomuzu kullanarak jeneratörü satın aldığımız yere, Teoman Arsay'a ve Marmaris'teki elektrik sihirbazı dostumuz Şenol Tezcan'a derdimizi yazıp e-posta ile yolladık. Jeneratör firmasından bir cevap gelmedi. Ancak 'ciddi denizci' Teoman Arsay hemen, Şenol da ertesi gün neler yapmamız gerektiğini açıklayan uzun birer mektup yolladılar. Yazdıklarının bir kısmını zaten yapmıştık. Yapmadıklarımızı da yaptık. Ama nafile...

ŞARAP MANTARINDAN YATAK

Tam pes etmek üzereyken arızayı tespit ettik. Mazot pompasına elektrik akımı yollayan rölenin bu görevini her zaman yapmadığı anlaşıldı. Motor gövdesinin üzerindeki röle ilk başta gayet güzel çalışıyor. Ancak bir süre sonra, motorun sarsıntısından dolayı içinde bir şeyler gevşiyor

olmalı ki, çalışmayı kesiyor. O çalışmadığı için pompa da çalışmıyor. Pompa çalışmıyınca motora yakıt gitmiyor. Motor da içindeki mazot bitince kendiliğinden stop ediyor. Motor durunca sarsıntı bittiği için röle tekrar çalışır duruma geliyor. Biz de arızayı bir türlü tespit edemiyoruz. Tam 'şeytanın bile aklına gelmez!' dedirtecek türden bir arıza.

Tek yapılacak şey röleyi değiştirmek. Her yerde kolayca bulunabilen, birkaç liralık basit bir parça... Ancak bu durum her yere uzak Brava adası için geçerli değil. Kendi imkânlarımızla bir şeyler yapmalıyız. Röle kapalı kutu, açıp içini kurcalayamayız. Elimizdeki ipucu sarsıntı olmadığında çalışıyor olması. Demek ki sarsıntıyı kesmemiz lazım. Ama nasıl... Röle kromdan yapılmış bir kızakla motora bağlanmış. Metal kızak motordaki tüm titreşimi röleye aktarıyor. Kızağa daha bir sürü şey bağlı olduğu için yerinden sökemeyiz. Demek ki titreşimin kızağı etkilemesini engelleyeceğiz. Acaba elastik bir yatak yapar, bunu da motorla kızak arasına koyarsak olur mu? Deneyip göreceğiz. Ama bu yatağı neyle yapacağız?

Yatağı şarap mantarlarından yapmaya karar veriyoruz. İyi ki çöpe yolladığımız boş şişelerin mantarlarını "gün gelir lazım olur" düşüncesiyle biriktirmişiz. Mantarları kesip biçerek tam oraya göre bir yatak yapıyoruz. Yerine yerleştirip besmeleyle 'start' düğmesine basıyoruz. Motor çalışıyor. Merakla bekliyoruz, aradan beş, 10, 20 dakika geçiyor ve motor stop etmiyor. Oldu işte. Aklıma 18 yıl önce Uzaklar'la yola çıkarken, eski bir arkadaşımın söylediği söz geliyor. Mehmet Özatasay o zaman şöyle demişti: "Uzun yol denizciligi basit bir gazoz kapağını bile saklayıp, sonra bunu kullanarak zor bir durumun üstesinden gelmekti!"



Okyanus dalgalarına ayak uydurmaya çalışan salıncaklı ocağımız (üstte). Ekvator çizgisine çeyrek mil kala (aşağıda).

Adalı dalgıçlar eskiden bu kıyafetlerle dalarmış.



Neptün'ün koltuğunda (üstte). Deniz kızı Sibel (solda).



Yola çıkışımızın 11'inci günü sabah güverteye çıktığımda Fernando de Noronha Adası'nı pruvamızda görüyorum...

KAFAMA TAKMAYACAĞIM

Jeneratör arızasını bulup onarmak üç günümüzü alıyor. Artık yola çıkmamıza mani bir durum yok. Sabah erkenden botu çekip güverteye alıyoruz. İkimiz de biraz heyecanlıyız. Önümüzde bilinmezliklerle dolu, uzun bir okyanus seyri daha uzanıyor. Güvertedeki çapariyi sarmak için denize atıyorum. Oltaya aniden bir balık atlıyor. Hemen çekiyorum. 150 gramlık bir akya zokayı yutmuş, çırpınıyor. İğneyi ağzından çıkarıp oltayı tekrar denize atıyorum. Daha sarmaya başlamadan bir tane daha atlıyor. Arkasından bir daha, bir daha! Bir saat içinde büyük kova ağzına kadar doluyor. Sayıyoruz; 15 akya 9 tane de istavrit. Üç gündür yol için aldığımız kumanyadan yiyoruz diye üzülüyorduk. İşte, eksilen kumanyamız gene tamamlandı.

Ağır yolla koydan çıkıp yelkenlerimizi basıyoruz. Dört kuvvetinde tatlı bir poyraz esiyor. 211 derece pusula rotasına girip dümeni Sinbad'a teslim ediyoruz. Uzaklar II iki yana sallanarak hızla ilerliyor. İnşallah bizi sağ salim karşı kıyıya ulaştıracak. Bu yolda aklıma olumsuz düşünceler getirmemeye çalışacağım. Vardiyam bitince deliksiz uyuyacağım, kafamı bir şeye takmayacağım diye kendime telkinde bulunuyorum. Uzun yolda başımı ne zaman yastığa koysam teknenin içinden ve dışından gelen bin türlü ses kulaklarımda çınlamaya başlar. Kafam

yedek parça kataloğu gibi çalışır. Armadan, yelkenlerden gelen sesleri, teknenin gıcırdamasını, boşa dönen şaftın uğultusunu dinler, her sestene değişik bir anlam çıkarırım. Rüzgâr galiba biraz arttı, acaba çarımhılara fazla mı yük biniyor, direk tepesindeki terminalleri en son ne zaman kontrol etmiştim, şaft çok hızlı dönmeye başladı, acaba şanzıman ısınmış mıdır, motor çalışmadığı için Ermaksan körüğe su gitmiyor, o da ısınmış olmalı, kalkıp bir kontrol etsem mi, belki de hiç gerek yok, daha önce de bu şartlarda haftalarca gitmiştik bir şey olmamıştı... Derken gözümü kırpmadan vardiya sıram gelir yataktan kalkarım! Ancak bu sefer kararlıyım, böyle şeyler düşünmeyeceğim. Kıç üstünde oturup meditasyonumu yapacağım...

DOLDRUMLAR'DA

İlk günler havada hep bir pus tabakası vardı. Okyanusların o etkileyici gün batımlarını, gün doğumlarını yaşayamıyoruz. Güneş dumanlı sarı renklerle doğup batıyor. Büyük Sahradan kalkan toz bulutları buralara kadar ulaşıyor olmalı. Bir akşam havuzlukta çenemi davlumbaza dayamış, güneşin batışını seyrederken, patt diye önüme bir şey düşüyor. İrkilerek bakıyorum; küçücük bir uçan balık. Neredeyse ağzımın içine düşecekti. Kaldırıp denize atıyorum.

yarıkürede poyrazdan, güney yarıkürede güneydoğudan esen ticaret rüzgârları arasındaki kararsız bölgeye az kaldı. Batı ufkunda alçak fırtına bulutları belirmeye başlıyor. Ertesi sabah aniden bindiren bir borayla tekne sancak küpeştesine kadar suya yattıyor.

Yelkenleri indirene kadar ikimiz de sırlıklam oluyoruz. Yelkenli teknelerin korkulu rüyası Doldrumlar'ın içindeyiz. Gökyüzü kara-gri bulutlarla kaplı. İçinde şimşekler çakan boraların arasında geçirdiğimiz iki uzun günün ardından güneşi tekrar gördüğümüzde Doldrumlar'ı geçtiğimizi anlıyoruz. Sanki görünmez bir kapıdan geçip başka bir denize çıkıyoruz. Güneydoğudan esmeye başlayan rüzgâra göre yelkenleri ayarlayıp yola devam ediyoruz.

Yola çıkışımızın 11'inci günü sabah güverteye çıktığımda Fernando de Noronha Adası'nı pruvamızda görüyorum. Keşiş külahı gibi sivri bir tepe, önünde daha alçak bir çift hörgüç... Öğleden sonra adanın kuzeye doğru çıkan burnunu dönüp altındaki koya demirliyoruz. Çok şükür... Okyanus geçişinin ilk etabını selametle tamamladık. **MBY**