

# HAYALİNİZE İNANIN

Rüzgarlara, fırtınalara, tayfunlara, okyanusta olabilecek her şeye karşın, doğanın kurallarına meydan okumadan, onunla uyum içinde bilinmeyene yelken açmak. Doğa size yol gösterir, yeter ki görmeyi isteyin ve bilin. Osman Atasoy, tuzlu suyla yoğrulmuş bir yaşam sürüyor.

**BTD: Dünya turunda hangi rotayı izlediniz?**

**OA:** İlk dünya seyahatine 1992 yılında eşim Zuhâl'le başladık. Sığacık'tan (Seferihisar) Uzaklar'la yola çıktık. 8,5 m boyunda 4 ton ağırlığında 6.40 su hattı boyu olan, dünya seyahati yapan dünyadaki en küçük teknelerden biriydi. Rotamız, batıya doğru gidiği klasik dünya seyahati rotası. Türkiye'yi çıktktan sonra Akdeniz'i geçtik. Cebelitarık'tan Atlantik Okyanusu'na çıktık. Kanarya Adaları'na uğradık. Kanarya Adaları'ndan sonra ilk uzun okyanus seyrini yaptık. Atlantik'i geçerek Karayip Adaları'na vardık. 2600 deniz mili yol yaptığımız bu bölüm (1 deniz mili 1852 m) 24 gün sürdü. Buradan Venezuela'ya, oradan Panama'ya, Panama kanalından geçerek, Pasifik Okyanusu'na açıldık. Galapagos Adaları'na uğradık. Sonra Pasifik Okyanusu'nu geçerek Tahiti'ye vardık. Bu, dünya seyahatimizin en uzun bölümü oldu. 3.100 deniz miliydi ve 28 gün sürdü. Daha sonra Fransız Polinezyası, Samoa adaları, Tonga, Fiji Adaları, Yeni Kaledonya, Avustralya, Endonezya, Tayland, Malezya, Maldiv Adaları, Sri Lanka, Hint Okyanusunu geçiyoruz bu arada; Kızıldeniz, Akdeniz' e giriş, Girne (Kıbrıs), ve 1997'de seyahati bitirdik. 40 bin deniz miline yakın bir seyahatti. 5 yıl boyunca birçok olay geçti başımızdan. İki tayfun yaşadık. Kötü havalalar, korsan tehlikesi oldu. Bu arada Tahiti'de Zuhâl'in hamile olduğunu öğrendik. Yeni Zelanda'da da kızımız Deniz dünyaya geldi. Bize Pasifik'in sürprizi gibi oldu. Deniz 40 günlük olunca hep beraber tekrar yola çıktık. İlk yola çıktığımızda "Uzaklar" bizi bir yerden bir yere götüren bir yelkenliydi. Ama seyahatin ilerlemesiyle birlikte cansız bir varlık olmaktan çıkıp ailemizin bir parçası gibi oldu. Çok kötü havalarda, ümitsizliğe kapıldığımız anlarda bile bizi bir yerlere ulaştırdı. Döndükten sonra onu yeni bir dünya seyahatine zorlamak doğru olmaz diye düşündük. Gelen bir teklif üzerine Deniz Müzesi'ne (İstanbul) hediyettik. Orada denize sevdalanmış olanlar,

meraklananlar için, Adalara gitmeye, Ege'ye açılmaya çekinenler, acaba ne olur, gidebilir miyim diyen denizcilere belki cesaret verir diye sergileniyor. 8,5 metrelik bir tekneyle dünyayı dolaştıklarına göre, biz de gidebiliriz diyen birçok kişiden telefon, mektup aldık. Hatta tekneyi görüp, seyahatimizi takip edip, heveslenip dünya seyahatine çıkanlar oldu; hazzırlananlar da var.

**BTD: Sizi en çok zorlayan rota hangisiydi?**

**OA:** Aslında okyanus geçişleri zor diye tahmin edilir; ama okyanus geçişleri zorlukları olmasına karşın, istikrarlı rotalardır. Uzun süre denizde yaşamak, karadan uzakta kalmak bazıları için olumsuz bir durum; onun dışında bir zorluk yok. Tehlikeli denizler, genellikle adalar arasındaki iç denizler, kıyıya yakın yerlerde tehlikeler meydana gelir. Seyahatin en zor yeriyse Karayipler'deki ABC adaları (Aruba, Bonaire, Curaçao). Curaçao'dan Panama'ya olan, yaklaşık 600-700 millik bölüm de, 1 hafta kadar sürdü. Yola çıktığımızda hava esiyordu. 2 gün iyice kuvvetlenerek fırtınaya döndü. Zaten Karayipler'in o bölgesi Atlas Okyanusu'nun en tehlikeli denizlerinden biri. Bunun da nedeni, özellikle yılbaşına yakın rüzgarın iyice kuvvetlenmesi adalar arasında sıkıması. Bir hünden geçer gibi esmesi. Orada rüzgarın esiş yönünün ters yönünde 1 millik bir akıntı vardır. Rüzgar ve akıntı ters yöndeyse, çok dik, karışık, çok sık aralıklı kırılan deniz (dalga) olur. Biz de tam ona denk geldik, "christmas





wind" dedikleri "yılbaşı rüzgarları" arefesinde yola çıkmak zorunda kaldık. Çıktıktan 2 gün sonra, hava 45 knot'ta (deniz mili/saat) oturdu. Akıntı da ters yönde geliyor. Fırtına yelkenine bile gerek kalmadı. Kuru direktte gidiyor. 5 gün sürdü. Bu arada rüzgar dümenine sahilden gelen kütüklerden biri çarptı ve kırdı. Teknenin pervane şaftı koptu. Kopan yerden teknenin içine su girdi. Şaft kopunca pervane arkaya gitti, dümene dayanıp dümeni kilitledi. Dümen kontrolü büyük ölçüde azaldı. Olabilecek her türlü aksilik oldu. O fırtınada, ilginç bir olay da oldu. Bütün kılavuz kitaplarda Kolombiya sahillerinden en az 100 mil açıkta seyredilmesi tavsiye edilir. Çünkü Kolombiya ile Amerika arasında uyuşturucu trafiği vardır. Uyuşturucu kaçakçıları bu bölgeden geçen teknelere el koyup kaçakçılıkta kullanıyorlar. Amerikan donanması da Kolombiya hükümetiyle bir anlaşma yaparak bölgedeki gemi trafiğini, uçaklarla, helikopterlerle, savaş gemileriyle kontrol altında tutuyor. Bizim şaft kopup dümeni kilitleyince, bırakın 100 mil açığı, Kolombiya sahillerine doğru sürüklenmeye başladık. Arkadan dalga demirini attık (paraşüt gibi, tekneyi yavaşlatır). Yılbaşı akşamı vardıyadım. Dalgalar arkadan geliyor, havuzluğu dolduruyor, üzerimden geçip baştan çıkıp gidiyor. Bu arada ileride beyaz bir ışık gördüm. Fırtına, uğultu, gürültü falan derken beyaz ışık geldi tam üzerimizde durdu. Herhalde

ya yorgunluktan halisünasyon görüyorum ben, ya da hep bahsedilen UFO'lardan biri; zaten başımıza gelmedik bir o kalmıştı dedim. Tekneyi de aydınlatıyor. İçerden Zuhal seslendi, telsizden seni çağırıyorlar dedi. Meğerse tepemizdeki, devriye uçuşu yapan helikopterlerden biri. Tabii fırtınadan sesi duyulmuyor. İndim aşağıya "nerelisin?", "nereye gidiyorsunuz?" gibi klasik sorular sordular. Tam da yeni yıla girmek üzereyiz. İyi seneler dediler ve gittiler. Bu fırtınayı atlattıktan sonra ciddi olarak "nereden biz bu işe kalkıştık?" diye ciddi olarak birbirimize sorduk. Sonra kopan şaftı içeriye çektik, pervaneyi dümeden kurtardık. Tekrar rotamıza girdik. Ama fırtınayı atlattıktan hemen sonra tüm olayları unuttuk ve önümüzdeki Pasifik yolculuğunun planlarını yapmaya başladık.

#### **BTD: Alabora tehlikesi....**

**OA:** Eğer dümen kontrolünü kaybedip, dalgalara yan getirirsen tekneyi, alabora tehlikesi yaşarsın. Ama bu tekneler hacıyatmaz gibidir. Alabora da olsa 360 derece dönüp tekrar düzelirler. Böyle bir durumda tekne batmaz ama, direk kırılır, yelkenler parçalanır, arma gider çok büyük zarar verir.

#### **BTD: Az önce korsan tehlikesinden söz ettiniz...**

**OA:** Dünyanın belli bölgelerinde korsan tehlikesi var. Bizim rotamızda olanlar, Kızıldeniz'in güney sahil-

lerinde Sudan açıkları, Yemen civarı. Uzakdoğu'da Malezya'yla Sumatra Adası (Endonezya) arasında Malaka Boğazı çok tehlikeli bir yer. Endonezya'nın bazı adaları da. Bizim bu bölgeden geçtiğimiz sene içinde 360 tane raporlu korsan saldırısı olmuş. (Singapur'da o raporları öğrenmiştik) Yani, aşağı yukarı her gün bir korsanlık olayı olmuş. Singapur'a gelirken arkamızdan gelen bir Amerikan teknesini soymuşlar. Şimdi biz 3 tekneymişiz. Önümüzde bir Fransız teknesi var, ortada biz, arkamızda da büyük, lüks güzel bir Amerikan yatı geliyor. Aramızda 30-40 mil mesafe var. Birbirimizi görmüyoruz. Biz bu Fransız'la karşılaştık daha sonra bir yerde. Fransız teknesi pas içinde; dökülüyor. Bir tane kedisi var, parasız, sigarası yok tüütün sarıyor. Gittiği yerlerde çalışıp tekrar yola devam ediyor. Çok zor durumda bir adam, öyle dünya seyahati yapıyor. Issız bir adanın saçak altında bir tekne görmüş. Gideyim şunlardan bir su alayım; kibriti de bitmiş, biraz da kibrit alayım. Yanaşmış adamlara, "kibritinin var mı?" demiş, kibriti almış, biraz da su istemiş, suyu da almış. El sallamış gitmiş. Şimdi bu adamlar korsan aslında, av bekliyorlar, Fransız kendisi gidiyor. Gördüler bunu, baktılar; şimdi bu adamın nesini alacaksınız? Onun arkasından biz geçmişiz, ben görmedim tekneyi, belki bizi de gördüler, baktılar küçücük bir tekne. Ama arkamızdan gelen lüks Amerikan teknesini tepeden tırnağa soymuşlar. Adamlara bir şey yapmamışlar. Korsanlara karşı pek yapılacak bir şey yok. Hep teknede silah bulundurulsun mu, bulundurulmasını tartışması yapılır. Biz silah taşınmaması fikrini savunuyoruz ve silah taşımıyoruz. Bu korsanlar eskiden olduğu gibi eli kancalı, tek gözlü, kılıçlı değiller. Çok süratli, kıçtan takma çok büyük motorlu teknelerle geliyorlar. Hepsini tepeden tırnağa silahlı; hatta teknelerine monte edilmiş yarı otomatik silahlar olan profesyonel adamlar. Bunlara karşı senin çıkaracağın bir tabanca veya tüfek hiç bir işe yaramayacağı gibi, adamlar





rın niyetini de bozmana neden olabilir. Bir el ateş edersen, adamlardan birini yaralarsın; adam gelip seni sadece soyacakken öldürür de. Onlara karşı yapılacak tek şey, buldukları yerden uzak durmak. Ama bu da mümkün değil, rotalar oradan geçiyor. Artık işin şansa kalıyor ya da 5-6 tekne bir araya gelip konvoy halinde geçiyorlar.

**BTD: Uzun yola çıkmadan önce genel hazırlığınızdan bahsedebilir misiniz?**

**OA:** Dünya seyahatine çıkarken çok fazla ince eleyip sık dokumamak gerekiyor. Her şeyi dört dörtlük yapayım, tekne tam donanımlı, maddi imkanlarım yerinde olsun, işlerim ben yokken yürüsün derserseniz, hiçbir zaman dünya seyahatine çıkamazsınız. Ama, teknenin uzun okyanus yolculuklarına ya-

rı itibarıyla uygun olması, armasının, yelken donanımının, direğinin, tellerinin sağlam olması gerekiyor. Bunun dışında, teknenin içinde konfor sağlayacak bir takım araçlar olsa da olur, olmasa da. Son model seyir cihazları, buzdolabı gibi şeyler hep ayrıntı. Seyahate çıkacak olan kişinin, ekibin ille de kurt denizci olması, okyanus seyahatlerini biliyor olması da şart değil. Çünkü hiç kimse, okyanusa çıkmadan okyanus tecrübesi elde edemez. Ama seyahate çıkacak kişinin temel denizcilik bilgisi, navigasyon yani seyir bilgisinin olması lazım. Her şeyden önce içinde böyle bir isteği ve inancı tam anlamıyla duyması lazım. Herkese, tekneyle dünya seyahati yapmak, uzak yerlere gitmek güzelmiş gibi gelir. İşte ne güzel yatla geziliyor, yelkenleri açıyorsun, kuğu gibi süzülüyor-

sun, masmavi bir deniz, tropik adalar, kumsallar, egzotik yerler, cennetten bir köşede yaşıyorsun, çok tatlı bir hayat gibi düşünülür. Böyle düşünülmesini sağlayan şeyler de vardır; yat dergileri gibi. Bunlarda pırıl pırıl fotoğraflar vardır, turkuaz renkli sular da demirlemiş tekneler gibi. Bu, işin hayal kısmı. Dergilerde pek yer almayan gerçek kısmıysa zorlu havalarda fırtınalar, korsan tehlikesi, teknedeki arızalar falan. Bizim hayatımız neredeyse tekneye bidonlarla mazot, su taşımakla geçer. Gittiğimiz yerlerde herkes oranın güzel yerlerini geziyoruz zanneder; oysa ilk gittiğimiz yer oranın sanayi bölgesinin tamirhaneleri. Avrupa'da birçok kişi dergilere bakarak, "biz de şehir hayatı, trafik, iş stresinden sıkıldık, Karayipler'de hayatımı yaşayacağım" deyip işini

## Tarihte ve Günümüzde Denizde Yer Belirleme

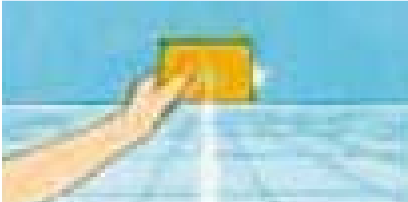


Arap denizciler Kamal denen ucuna düğümlü bir ip tuturulmuş dikdörtgen bir tahta parçasıyla, geminin bulunduğu enlemi isabetle tayin edebiliyorlardı.

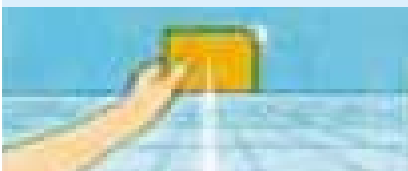


Gemiciler, limanından ayrılmadan önce ipin ucunu ağızına alarak dikdörtgen bir tahta parçasının alt kenarını ufka yerleşecek biçimde uzatıyordu.

Dikdörtgenin üst köşesinin kutup yıldızını gösterdiği uzaklıkta ipi düğümlüyor ve bu düğümü işaretliyordu. Böylece sefer sırasında ufuk, tahta ve kutup yıldızının aynı konumda olduğu yerlerin kendi limanıyla aynı enlemde olduğunu anlıyorlardı. Gemiciler bu yöntemle birçok limanın enlemini ip üzerinde farklı uzaklıklarda yer alan işaretli düğümlerle belirliyorlardı.



Kutup yıldızının tahtanın üzerinde olması, gidilecek limanın güneyde bulunduğunu gösteriyordu.



Kutup yıldızının tahtanın köşesinin altında yer almasıysa hedefin kuzeyde kaldığını gösteriyor.



Peki, gemiciler ya

Kutup Yıldızı'nın görülemediği güney yarıküredeyse? 1400'lü yıllarda Portekizli kaşifler enlem belirlemek için Güneş'in, ekvatorun kuzeyinde mevsimlere göre değişen hareketinden yararlanmayı öğrendiler. Bunun için daha önce keşfedilmiş olan ve "kadrans" denen bir aletten yararlandılar. Kadran, bir dairenin dörtte biri anlamına gelen 90°'lik bir metal ya da tahta parçasıydı. Üzerinde, daire parçasının merkezine tutturulmuş bir sarkaç bulunuyordu. Kadranın yayı 90°'ye bölünmüştü ve sarkaç düz bir referans çizgisi oluşturuyordu. Gemiciler, bununla kuzeyde Kutup Yıldızı'nın, güneyde de Güneş'in yüksekliğini açısal olarak ölçerek enlemlerini tayin edebiliyorlardı.



Daha sonra denizciler, Araplarca, gök cisimlerinin hareketlerini izlemek için geliştirilmiş olan ve "Usturlab" (Batı'da Astro Labe = Yıldız almak) denen bir aygıtın (en üstte), denizde seyrüsefer için geliştirilmiş basit ve kullanışlı bir çeşidinden yararlanmaya başladılar (üstte). Aygıt basitçe, bir pirinç kasnak ve ortasına tutturulmuş döner bir çubuktan ibaretti. Denizci, usturlabı gözüne yaklaştırıp, çubuğun iki ucundaki delikleri hedef yıldızla aynı hizaya getirip, daha sonra çubuğun ucunun kasnak üzerinde geldiği noktada bulunan açığı okuyarak yıldızın yüksekliğini (dolayısıyla da kendi enlemini) hesaplıyordu. Güney yarıküredeyse usturlab, tepesindeki bir halkadan tutuluyor, Güneş ışığının her iki delikten geçerek kasnak üzerinde düştüğü açı okunuyordu.



gücünü bırakıyor ya da emekli olduktan sonra varını yoğunu satıp bir tekne alıp seyahate hazırlanıyor. Karayipler’de gördüğün teknelerin çoğunun üzerinde satılık ilanı vardır. Peki, bu kadar güzel, donanımlı tekneler niye satılıyor? İşte, Avrupa’nın herhangi bir ülkesinden adam karısını da alıp çıkıyor, Atlantik’i geçtikten sonra görüyor işin nasıl bir şey olduğunu. Zaten kadın, vardıkları ilk limandan ilk uçakla dönüyor. Adam biraz daha kalıp sonra o da dönüyor. Teknede evdeki gibi 8 saat uyumak falan yok. Devamlı nöbet tutacaklar, kısa kısa uyuyacaklar, mutlaka kötü bir hava yiyecekler, onunla uğraşacaklar. Bunun için, insanın bunları göze alması ve çok kararlı olması gerekli. Ama buna karşın, güzellikleri de var. Doğayla uyum içinde bir mücadele

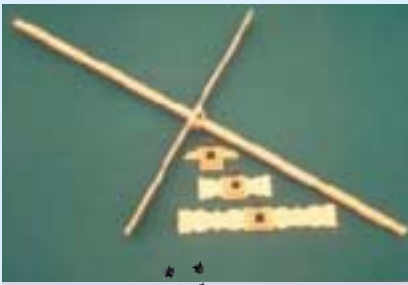
var. İnsanla uğraşmıyorsun, kendi becerilerini kullanarak problemleri çözüyorsun, kendi kendine yetiyorsun, eğer bu da sana mutluluk veriyorsa çok büyük keyif alıyorsun.

**BTD: Teknedeki yemek, bulaşık, tatlı su sorunu nasıl çözüyorsunuz?**

**OA:** Seyahatimizde teknede konfor sağlayacak araçların hiçbiri yoktu. Buzdolabı da yoktu. Eksikliğini de hissetmedik. İnsan bazı konfor sağlayıcı araçlara alışıyor, bir süre sonra da onlara bağımlı olarak yaşıyor. Onun sağladığı faydanın yanı sıra, kendinden de bazı şeyler veriyor, onun esiri oluyor. Yiyecek olarak teknede sebzeler, patates, soğan, elma, portakal, hindistan cevizi, özellikle muz (en çok yediğimiz) gibi yiyecekler teknede bozulmadan uzun

süre dayanıyor. Muzu yeşil olarak alıp direğe asarsın, o orada sararır ve onu yeriz. Bir de muzun hepsi birden sararır, artık sabah akşam muz yemeye başlar. Atmaya da kıyamazsın. İçimiz dışımız muz olur. Ben döndükten sonra 2 yıl kadar muz yemedim. Bir de lahanaya. Bu seyahatte lahananın denizciler için yaratılmış olduğuna inandım. Lahanayı alırsın, gazeteyle sararsın ve 1 ay hiçbir şey olmaz. En fazla üstten bir iki yaprağı alırsın, alt yine tazedir. Uzun okyanus geçişleri sırasında, bir süre sonra lahanaya dışında sebzeler bitiyor. Denizciler arasında çok kullanılan alfa alfa denen tohumlar vardır. Islak bir kaptan 1-2 gün içinde çimlenip kocaman bir bitki olur. Soya fasulyesine benzer ve onu salata yaparız. Vitamin ihtiyacımızı öyle karşılarız. Yumurtayı klasik yöntem va-

## Yöntemleri



Özellikle

Hollandalıların tercih ettikleri bir enlem belirleme aygıtı da, ilk kez 11. yüzyılda İbn-i Sina'nın eserlerinde sözü edilen çapraz çubuktur. Arapların Kamal'ı ilkesinde çalışan çubuk üzerinde hareket eden kısa kolun alt ucu ufka, üstüye yıldızla nişanlanıyordu. Bunun güçlüğü, geminin aynı anda hem yıldızı hem de ufku görmesi, ve bunu dalgalarla inip kalkan bir güvertede yapmak zorunda olmasıydı.



Çapraz çubuğun kullanım güçlüğüne bir ölçüde gideren bir aygıt da, Kaptan John Davis'in Asya'nın kuzeyinden Pasifik Okyanusu'na açılan "Kuzeybatı Geçidi"ni keşfederken tasarlayıp 1595 yılında açıkladığı "Davis Kadranı"ydı. Bunun çapraz çubuktan farkı, Güneş yerine, gölgesinden yararlanmasıydı. Denizci, aygıtın ufuk çubuğu üzerindeki bir yarıktan ufku nişanlarken, bir eliyle de gölge çubuğunu ileri geri hareket ettirerek gölgenin ufukla aynı hizaya gelmesini sağlar ve bunun 90°'lik kadran üzerinde meydana getirdiği açıyı ölçüyordu. Çapraz çubuğa göre avantajı, aynı anda iki değil, tek bir noktaya bakmayı gerektirmesiydi. Ancak bu aygıtla Ay'nın, gezegenlerin ve yıldızların gölgelerini saptamak neredeyse imkansız olduğundan, geceleri fazla işe yaramıyordu.



İngiliz John Hadley ve Amerikalı Thomas Godfrey'in birbirlerinden habersiz olarak 1731'de keşfettiler sekstant, bu sakıncaları ortadan kaldırarak,

giderek yenilenen tasarımlarıyla çağdaş denizciliğin de başlıca araçlarından biri haline geldi. Aracın üstünlüğü, aynalar ve prizmalar yardımıyla gece de kullanılabilmesi. Yapacağı şey, yalnızca aygıtı dik tutup gökte hedef aldığınız cisme doğru çevirmek. Ufuk aynasının, sırlanmamış bir bölümünden ufku gözleyeceksiniz, aynı anda da işaret kolunu, önce işaret aynası, sonra da ufuk aynasının sırlı bölümünden yansıyan Güneş ya da yıldızın görüntüsü ufku üzerine gelene kadar çevireceksiniz. Cismin yüksekliği, aygıtın çerçevesindeki yay üzerinde bulunan ölçekte görülecektir. Aygıtın bir üstünlüğü de, ufukla

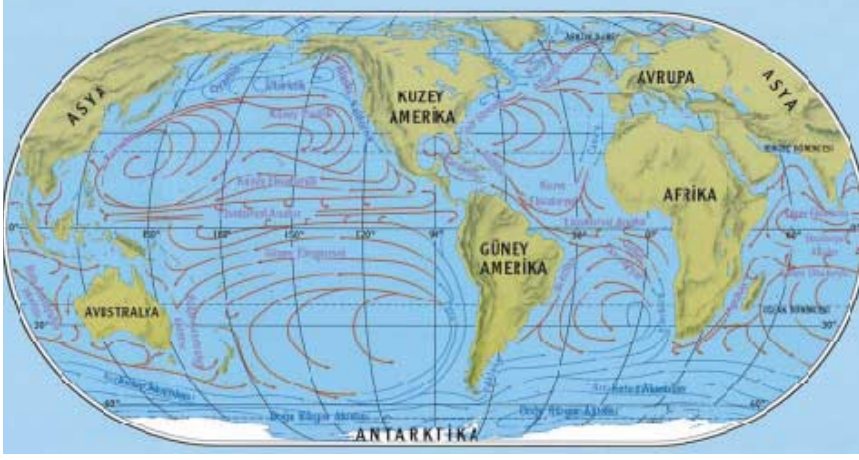


hedef alınan gök cismi aynı düzlemde görüldüğünden, dalgaların ve sallanan güvertelerin etkilememesi.



Sıralanan bu ilkel ve çağdaş teknikler enlem belirleme konusunda denizcilere yardımcı oluyor. Ancak 18. yüzyıla kadar güvenli bir seyrüsefer için en temel darboğaz, boylam belirlemek için benzer tekniklerin geliştirilememiş olmasıydı. Bu durum pek çok geminin kıymetli yüküyle birlikte kaybına yol açtıktan, hükümetler ve ticari şirketler güvenilir bir boylam belirleme yöntemi için büyük ödüller vaadediyorlardı. Burada temel güçlük zamanı güvenilir bir biçimde ölçmemekten kaynaklanıyordu. Saat yapımcıları bu amaç için ilginç düzenekler geliştirirken, 18. yüzyılın başlarında gökbilimciler de Ay'la Güneş, gezegenler ve bazı yıldızlar arasındaki açısal uzaklığı tayin için, "Ay mesafeleri" denen bir yöntem geliştirmişlerdi. Bu yöntemde Ay'ı, öteki gök cisimlerinin oluşturduğu bir saat kadranı üzerinde hareket eden bir saat kolu olarak düşünebilirsiniz. Bu yöntemi kullanan denizciler Ay'la belirli bir gök cismi arasındaki açıyı ölçer, Ay'la gök cisminin bu açısal uzaklıkta bulunması gereken zamanı, az önce anlatılan yöntemle hesaplar ve daha sonra da geminin kronometresiyle, kendi ülkesinin ulusal gözlem evindeki zamanı karşılaştırır. Zamanı doğru bilen seyrüsefer subayı, boylamı da doğru olarak hesaplayabilirdi. Diyelim, 35° doğu boylamındaki Sınop limanında yerel zaman 12:00. Bu, aynı anda 0° meridyenin geçtiği Greenwich'teki saatin 09:40 olduğu anlamına geliyor. Çünkü 15°'lik boylam bir saate karşılık geliyor. Dolayısıyla Greenwich'deki saatle, kendi yerel saatimiz arasındaki farkı bilirsek boylamı doğru olarak hesaplayabiliriz. Sekstantların yeni modelleri, Ay mesafelerini de ölçebilecek donanımda olduklarından boylam hesabında da kullanılabilir. Ancak, günümüzde Greenwich'teki saati (GMT) radyodan rahatlıkla dinleyebildiğimiz için boylam çok daha kolay biçimde hesaplanabiliyor. Yaygın olarak günümüzde kullanılan GPS uydularıyla yer belirleme tekniğiyle, kaptanları enlem ve boylam hesaplamak zahmetinden kurtarmış bulunuyor.





zelenleyerek 1-2 ay bozulmadan saklayabilirsiniz. Ama bizim gıdamız ağırlıklı olarak balıktır. Devamlı peşimizden sırtı denen (sahte balık yemi) bir oltu çekeriz. Her gün bir tane balık gelir. Büyük balık geldiğinde, yiyemeyeceğimiz kısımlarını tuzlayıp iki gün güvertede bırakırız. Pastırma gibi olur. Balık tutamayacağımız liman gibi yerlerde onun yemeğini yapıp yeriz. Bizim gibi dünya seyahati yapanlar büyük marinalara hiç girmezler. Akdeniz'den çıktuktan sonra senelerce hiçbir marinaya girmedik. Hep ıssız demir yerlerine, daha kenarda köşede kalmış adaların koylarına gideriz. En fazla, yakınımda bir köy vardır. Onun için stoklu olarak gitmemiz gerekir. Ben sıkılmadan üç öğün balık yiyebilirim. Balığın en çok yaptığımız şekli Polinezya'da yerlilerden öğrendiğimiz çiğ balık yemeği: Balığın derisini yüzüyorsun, kılçıklarını ayıklayıp ufak ufak doğruyorsun, tuz, limon ve zeytinyağında oluşan bir sosta 10-15 dakika bekletiyorsun, sonra da yiyorsun. Bulaşığıysa bulaşık makinemizde yıkıyoruz. Ama bildiğiniz bulaşık makinesi değil. Bir tane filenin içine koyup suda halatla 15 dakika çekince pırl pırl olur! Tatlı suya gelince: Seyahatimizde teknenin su tankı 100 litre idi. Biz bununla yerine göre 2 ay dayanmak zorundayız. Bulaşıkta, çamaşırdada, duşta hep deniz suyu kullanırız. Tatlı suyu sadece içmek için kullanırız. Bir de tentemiz var. Bunun ortasında ucunda hortum bağlı bir delik var. Yağmur yağdığında biraz açık kalır içinin tozunu alırsın diye. Oradan bidona dolar. Bazen, aylarca hiç su almadan, sadece yağmur suyuyla idare ettik.

**BTD: Seyir halinde teknede neler yapıyorsunuz ve seyir güvenliğini nasıl sağlıyorsunuz?**

**OA:** Seyirde günler su gibi akıp geçer. Denizde 2-3 saat birimiz güvertede oluruz, sonra diğeri. Güvertede olan yelkenleri kontrol eder, hava döndü mü, etrafta gemi var mı yok mu diye havuzlukta oturup genel kontrolleri yapar. İçerde olan uyur. Uyuyamazsan, bir şeyler okursun ya da bozulan bir şeyin tamiriyle uğraşırsın. Okyanus seyri kolaydır. Rotayı ayarlıyorsun, önünde binlerce mil açık deniz. Yapılacak tek şey, civarda bir gemi var mı diye etrafa bakmak. Açık denizde en büyük tehlike gemi çarpmasıdır. Hele geceleyin o gemiler, dalgaların arasında fenerlerin yanık olsa bile hiç görünmezler. Radarda bile çıkmayabilir. Onlar sadece basar giderler. Zaten bize bir gemi çarparsa, çarptığının farkına bile varamaz. Kocaman okyanusta bir gemi bula bula seni mi bulacak dersin; ama buluyor. Bir de coğrafi görüş mesafesi vardır. Seyir halinde bakıldığında en iyi hava koşullarında 10 mil ötesini görürsün. Bugün modern gemiler 15-20 mil sürat yapıyorlar. Sen de 5 mil sürat yaptığına göre 25 milik bir hızla birbirinize yaklaşıyorsunuz. 12 mil ötede bir gemi varsa, içeriye bir kahve yapmaya inip oyalanırsın; çıktığında gemi burnunun dibindedir.

**BTD: Denizde en büyük tehlike...**

**OA:** İlk olarak gemi çarpması, ikincisi yangın, üçüncüsü de denize düşmek. Yangında yapabileceğin

bir şey yok. Denize düşersen gittin demektir. Güvertede tek başınasıdır, bir ayağın kaydı, dengeni kaybedip düştün, içerdekini ruhu bile duymaz. Tekne zaten gidiyor. Haberi olsa bile dönüp seni alması çok zor. Onun için, havuzluktan çıkıp başa ya da kıçta giderken emniyet kemeri takarız. Teknenin başından kıçına kadar her iki tarafa çelik bir tel vardır. Ona bağlı olan bir halatla da emniyetimizi sağlarız.

**BTD: Hava tahmini yapıyor musunuz?**

**OA:** Denizcilik sacayağına benzer. Bir ayağı navigasyon, yani seyir bilgisi, diğeri gemicilik, öbürü de hava durumudur. Ben 5 yıl boyunca uzman oldum diyebilirim. Devamlı başımız yukarıda, bulutlardan, ayın durumundan, barometreden tahmin etmeye çalışırız. Açık denizde geleneksel yöntemlerle havayı öğrenmeye çalışırız. Öyle uydudan hava raporu alan cihazlar yoktu. Örneğin, ayın etrafında bir hale varsa ertesi gün ya da 10 saat içinde kuvvetli bir rüzgar beklenir. En önemli şey, güneş'in doğuşu ve batışıdır. Eğer güneş, güzel, kıpkırmızı pırl pırl renklerle batıyorsa ertesi gün hava güzel olacak demektir. Ama sabah yine güzel bir gün doğumu varsa, kötü hava geliyor demektir. En temel şey budur. Bunun dışında hava haritalarını alıp onlara bakarak da tahmin edebiliyorum. Bir de modern teknelerin çoğunda bulunan "weather fax" dedikleri, hava durumu alan cihazlar var. Size bir sayfa gelir ve nerede alçak basınç, nerede yüksek basınç olduğu gibi hava sistemlerinin hareketlerini görebilirsiniz. Bu, hazır bir hava durumu değildir. Kendiniz yorum yapıp tahmin etmeniz gerekir. Ama uzun okyanus yolculuklarına çıkarken bir hava durumunu öğrenirsin, o da zaten 3-4 günlüktür. 1 hafta sonra da hiç hava durumuyla ilgilenmeyiz. Çünkü havanın iyi ya da kötü olacağı hiçbir şeyi değiştirmez. Yapacağın tek şey, hava iyi de olsa kötü de olsa o rotada gitmek. Bilmemek daha iyidir, moralin bozulur kötü hava geliyor.

**BTD: Açık suda yönünüzü nasıl buluyorsunuz?**

**OA:** Açık suda kerteriz alabileceğin bir yer yoktur. Ama astronomi navigasyonu (uzay navigasyonu) denen bir şey var. Sekstant denilen ve yüzyıllardır kullanılan çok eski bir alet Ay'ın, gezegenlerin, yıldızların ufukla olan açılarını ölçüp hazır bir cetvelden de bir formülle enlemine, boylamını bulmaya yarayan bir alet. Kullanması biraz zor. El becerisi ister. Devamlı sallanan bir teknenin üzerinde onunla sağlıklı rasat yapmak, tecrübeyle becerilecek bir iş. Ama şimdi de GPS çıktı. Bununla da bir iki düğmeye basarak bulunduğun koordinatları alabiliyorsun. Bu hem iyi hem de kötü oldu. GPS çıktı denizcilik bozuldu diyenler var. Açık denizde bir keşif duygusu vardır. "Doğru rotada mıyım?" gibi kendi başına bir şeyler yapmak keyfi vardı; kalmadı. GPS çıktuktan sonra denizde kaybolmak diye bir şey yok. Ama GPS'nin verdiği sinyalleri ABD kontrol ediyor. Bir savaş ya da kriz durumunda sinyalleri kesebilir ya da yanlış sinyal yollayabilir. Körfez Savaşı sırasında böyle bir olay yaşanmış, bir süre GPS sinyalleri yolalanmamış ve GPS kullananlar çok zor durumda kal-

mışlar. Denizde nerede olduğunu bilmemek kadar kötü bir duygu yok. Onun için, eski sistem navigasyonu bilmek lazım. Uzun yola çıkacaklara öneririm.

**BTD: Açık suda kullandığınız akıntı ya da rüzgarlar var mı?**

**OA:** Rüzgar ve akıntı atlası vardır. Bizim kullandığımız, İngiliz Donanmasının yayınıydı. Akıntıların hangi yönden hangi süratte aktığı, rüzgarın ortalama olarak nereden estiği gibi şeyler vardır. Ama bunlar genel bilgilerdir. Çoğu zaman da tutmadığını gördük. Sadece genel bir fikir verir. Ama denize çıkınca bambaşka şeylerle karşılaşa biliyorsunuz. Hiç rüzgar esmemesi gereken yönden, günlerce rüzgar esebiliyor.

**BTD: Türkiye denizlerinde çok tehlikeli fırtınalar oluyor mu?**

**OA:** Marmara denizi çoğu zaman kuvvetli, okyanus fırtınalarından yakın fırtınaların olduğu bir yer. ATV'de hava durumu işini yaparken, Devlet Meteoroloji istasyonlarından birine gitmişim. Uluslararası bir istasyondur. Orada çalışanlar bilgili falan, tamam; ama, hiçbirinin denizle ilgisi olmadığını fark ettim. Onlara Marmara Denizi'ni 2 ya da 3'e bölerek verseniz daha iyi olur diye bir öneride bulunmuşum. Bana da dediler ki; Marmara zaten iç deniz ne önemi var? Vermesek de olur; ama veriyoruz. Oysa, o arkadaş denizci olsa, Marmara'nın ne kadar tehlikeli olacağını bilirdi. Örneğin, hava İmralı Adası'yla İzmit Körfezi hattının güneyinde başka, kuzeyinde başka eser. Ege'de de burundan buruna hava değişir. Sığacık Körfezi'nde bir hava eser, günlerce teknenin burnunu çıkaramazsın. Dışarıda hiçbir şey yoktur, sadece körfezin havası öyledir. Saros'ta (Kuzey Ege) deli gibi karayel eser. İskenderun'un ünlü bir Yarıkkaya fırtınası vardır. Büyük gemilerin bile demirlerini söküp karaya itebilir. Gökova'da Deli Mehmet denen, anafor şeklinde bir rüzgar eser, her yerden gelir ağaçları kökünden söker.

**BTD: Denizcilik için çok para mı gerekiyor?**

**OA:** Gerekmiyor aslında. Örneğin, Uzaklar orta halli bir yerli otomobil fiyatıdır. Bu fiyata alacağın bir tekneyle de istediğin yere gidebilirsin. Uzun seyahatlere çıkmak için de çok paraya gerek yok. Zaten çok parası olanlar öyle seyahatlere çıkmazlar. Seyahatimizde 2 kişinin aylık gideri 600 dolardı. Bu orta halli bir ailenin aylık gideri kadardır. Tekne olduktan sonra bu işin bir harcaması yok. Yakıt parası, konaklama parası yok, yiyeceğin büyük bir kısmını denizden alıyorsun. Tahmin edildiği gibi zengin işi değildir bu.

**BTD: Son zamanlarda ev tersaneciliğinden bahsediliyor...**

**OA:** Elinden iş gelen hemen herkes, evinin bahçesinde kendi teknelerini yapabilir. Ama yaparken hayal kırıklığı yaşamamak için mutlaka bir projeye göre ve uzmanına danışarak hareket edilmeli. Yeni Zelanda'da bir çok evin arka bahçesinde insanlar kendi teknelerini yapıyorlardı. Ev tersaneciliği dışarda Türkiye'de çok iyi tersaneler var ve dünya kalitesinde tekneler yapılıyor.

**BTD: Türkiye kıyıları dünya denizlerine göre nasıl?**

**OA:** Dünyadaki en güzel yerlerin bizim Akdeniz ve Ege sahillerinden güzel olmadığını gördüm. Özellikle de Bodrum yarımadasından Kemer'e kadar olan sahil şeridi, dünyanın en güzel yeri. Bunun için kıymetini bilmek lazım. Ama uzun okyanus seyirlerinin yeri başka tabii.

Bülent Gözcüoğlu