

# Derin Hazine Avcıları

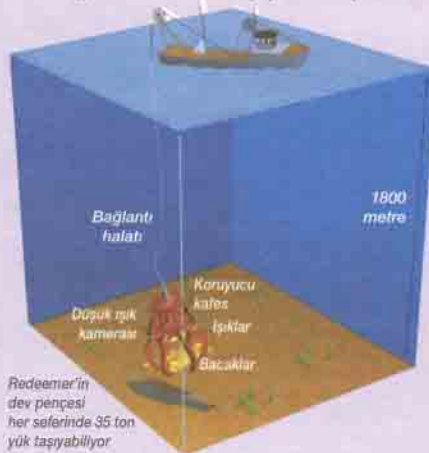
İspanya'nın Atlantik sahilinde Şubat 1979 yılında çıkan bir fırtına François Vieljeux adlı kargo gemisinin sonu oldu. Tanzanya'nın Dar es Salaam limanı ile Kuzey Avrupa limanları arasındaki rutin seferini yapmakta olan gemi bir anda suyun 1250 metre altına gömüldü. Bakır çubuklar ve çinko levhalar taşıyor olsa bugüne kadar çoktan unutulmuş olabilirdi. Günümüz fiyatlarıyla François Vieljeux'un kargosu 13 milyon pound değerinde ve derinlerdeki hazinelerin avcıları için önemli bir av.

Bu yılın Nisan ayında Redeemer adında, İskoç bandıralı eski bir balıkçı teknesi batığı bulmak için yola çıktı. Şu anda da batığın üzerinde demirli. Yaz boyunca Fransız gemisinde yüklü bulunan 6600 ton bakır ve 700 ton çinkoyu kurtarmak için uğraşacak. Redeemer'ın sahibi Deep Water Recovery (DWR) adlı bir İskoç firması. DWR, okyanus tabanından batık çıkaran iki şirketten biri. Bu iş ekonomik yönden büyük riskler taşısa da, çıkarılan kargonun değeri alınan riskleri karşılayabiliyor. Bu yüzden DWR ve rakibi Deepsea Worker (DW) derinlerden çok miktarda kargo çıkarmayı sağlayacak yeni teknik üzerinde çalışıyorlar.

Uzmanlaşmış ilk derin su batık çıkarma işlemi, 1920'lerde bir İtalyan firması ile ortaya çıktı. Firma en büyük başarısını, bugünün değeri ile 22 milyon İngiliz sterlini tutarında altını Fransa'nın kuzeybatı sahilinde, 120 metre derinlikten çıkararak sağladı. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, bir İngiliz firmazısı olan Risdon Beazley, 1300 tonluk gemisi Droxford ile savaş zamanı kalıntılarını tarımaya başladı. 300 metreden daha az de-

rinde olan her değerdeki batık ile uğraşan firma, bu derinlikte bulunabilecek hemen herşeyi tüketerek, kendi başarısının kurbanı olup 1978 yılında kapanmış. Şu anda yeryüzünde sadece derin su batıkları kalmış durumda. DWR ve DW bu kalıntıları kurtarma konusunda alışılmış bir başarı göstermişler. Sandıklar halindeki değerli metali çıkarmak kolay. Böyle küçük batıklar bile karlı olabiliyor. Ancak, günümüzdeki derin su kurtarma firmaları nikel, bakır ve kalay gibi daha az değerli metallerle yetinmek zorunda. Üstüne üstlük karlı olabilmesi için çok miktarda çıkarılması gerekiyor. Yakın zamana kadar bu işlem sadece sığ sularda gerçekleştirilebiliyordu. Beş yıl öncesine kadar derinden kargo çıkarma rekoru sadece 360 metre idi. DWR beş sezondur François Vieljeux'un kargosunu 1 kilometreden daha derin bir yerden çıkarmaya çalışıyor. Geçen yıl DW firması da Avrupa sularında, benzer derinliklerden yarım düzine batık çıkarmıştı.

DWR firmasının 116 tonluk Redeemer gemisi dört tane çapanın sayesinde



batığın üzerinde sabit olarak duruyor. François Vieljeux'un geniş ambar kapakları, Redeemer'ın 2.6 metre açıklığa sahip, 6 parmaklı "pençe" sine kolay erişim imkanı sağlıyor. Pençe her seferinde 3.5 tona kadar yük taşıyabiliyor. Batık geminin yükleme planı bilindiği için en değerli kargo hızlıca yüklenebiliyor. Pençe, 1800 metre uzunluğunda, 60 ton çekme dayanıklılığına sahip bir bağlantı halatının ucuna asılı. Su altı ışıkları ve düşük ışık kamerası teknedekilerin aşağıda neler olup bittiğini görmesini sağlıyor. Kamera, basınca dayanıklı bir odanın içine yerleştirilmiş. Oda da koruyucu bir kutunun içinde yer alıyor.

François Vieljeux'un yattığı derinlikte ekipmanların 100 atmosferden fazla basınca dayanıklı olması gerekiyor. Pençenin masif çelik olan bölümleri için bu sorun oluşturmaya da, hareketli kısımlar ağırlığı azaltıp, manevra kabiliyetini artırmak için içi boş olarak yapılmış. Bu kısımlarda, içeriye suyun girip basıncı dengelemesi için delikler açılmış. Bu tasarım daha derin yerlerde de çalışabilecek kadar sağlam. Ancak daha derin yer demek daha uzun bağlantı halatı demek. İşte bu nokta da sorunlar başlıyor. Şu anda kullanılan bağlantı halatının ortasından güç kabloları ve koaksiyel veri kablosu geçiyor. Bu kabloları üç kat, ağırlık taşıyan çelik kablo çevreliyor. Halatı uzatmaya engel olan önemli noktalardan biri kabloların taşıyabileceği güç miktarı. Bu, kablo boyunca gerçekleşen voltaj düşmesi ve kaybolan ısı miktarı ile sınırlanmış durumda. Kayıpları karşılamaya tek yolu gücü artırmak. Bu ise daha kalın ve ağır bir güç kablosu ve bağlantı halatı demek. Ayrıca fazladan güç, kaybolacak daha fazla ısı anlamına da geliyor.

Tüm bu sorunlarla başedebilmek için halat yeniden tasarlanmış. Yeni kuşak taşıma halatının ağırlık taşıyan iç kısmında çelik yerine, onun kadar sağlam, ancak daha hafif olan karbon elyafı kullanılmış. Bu hafiflik sayesinde daha kalın ve ağır olan güç kablosu kullanılabilir. 41 000 sterline malolan bu tasarımın 6 000 metre derinliğe inilmesini sağlayacağı düşünülüyor. Bu sayede DWR okyanus tabanının %95'ine ulaşabilecek. Firma bu kabloyu ilk olarak Eylül ayında, François Vieljeux başarısının sağladığı mali gelirle, şu anda yapılmakta olan yeni tekneleriyle denemeyi umuyor.

Tara Patel, "Treasure Hunters of the Deep", *New Scientist*, 29 Haziran 1996  
Çeviri: Murat Mıncı