

### **Bu seyahate çıkma düşüncesi nasıl doğdu ve karar verdikten sonra neler yapmanız gerektiği?**

Sadun – Oda Boro'nun 1965 – 1968 yılları arasında, Kısmet adlı yelkenlileriyle gerçekleştirdikleri dünya turu ve Sadun Boro'nun bu seyahati anlattığı Pupa Yelken adlı kitabı, bizim yolculuğumuzun fikir babası oldu.

Küçük bir yelkenliyle dünya turu gerçekleştirmek veya uzak denizlere rota tutmak için öncelikle “istek, kararlılık ve azim” gerekir. “Cesaret” ise bu şartlar sağlandıktan sonra kendiliğinden oluşacaktır. Biz de, hemen herkesten daha fazla cesur değiliz.

Karar verdikten sonra, yıllardır “karada kurduğunuz bağlara (iş ve aile ilişkileri, sosyal ilişkiler) bir nokta koyabilmek” ve palamarları koyverip yola çıkabilmek için en zor yanıdır.

Denizcilik ruhunun en önemli geleneği “disiplinli, dikkatli ve tedbirli olma”nın da, bu tür yolculuklara hazırlananlara çok yardımı olur.

Denizciliğin bir diğer prensibi de “bilgi sahibi olmak”tır. Bu tür yolculuklara çıkacakların profesyonel denizcilik eğitimi almaları şart değildir. Türkçe veya yabancı dillerdeki literatürü (basılı ve görsel) takip ederek, deneyim sahibi denizcilerden fikir alarak, ilgili kurslara katılarak ve denize açılıp tecrübe sahibi olarak denizcilik bilgisi edinilebilir.

Uzun menzilli yolculuklara, teknenizi, kendi başınıza hazırlamanız da oldukça önemli bir konudur. Böylece hem “tecrübe”niz artmış olur; hem de denizin ortasında karşılaşılabileceğiniz muhtemel problemlerin çözümünü kendi kendinize üretebilme şansınız artar. Şu da unutulmamalıdır ki ister kısa, ister uzun bir yolculuk için olsun; demir alıp yola çıktıktan sonra, sadece “deniz, teknenizdeki imkanlar ve siz” başbaşasınızdır artık!

Sahip olduğunuz tecrübenin geliştirilmesi ise yolculuk sırasında gerçekleşir. Yolda giderken teknenizi ve kendi gücünüzü çok daha iyi tanırırsınız. Ayrıca, giderek arma donatımı, yelken tamiri, motor tamiri, doktorluk (!), aşçılık vs. gibi konularda iyice ustalaşırırsınız. Zaten denizde öğrenmenin sonu asla yoktur...

Ancak yola çıkmak için “herşeyin dört dörtlük olmasını beklemek” sizi yola çıkmaktan alıkoyacaktır. Temel hususlar sağlandıktan sonra, gerisi yolda tamamlanabilir. İşte, karar verdikten sonra özetle bu noktalara dikkat edilirse, yola çıkmak için gerekli şartlar sağlanmış olur.

### **Navigasyon ne demek; nasıl yapılır?**

Navigasyon, bir deniz aracını ve mürettebatını en emniyetli şekilde ve makûl bir süre içinde istenilen noktaya ulaştırmaktır. Bunun yolu, denizlerin ortasında nerede olduğunuzu tam olarak bilmekten geçer.

Çağımızda “GPS” gibi “mevki bulmaya yarayan” teknolojiye dayalı cihazlar navigasyonu çok

kolaylaştırmıştır. Bu elektronik cihaz aracılığıyla uydulardan mevki alınır.

Ama denizde unutulmaması gereken bir kural da, tekneniz ne kadar teknoloji harikası ürünlerle donatılmış olursa olsun; klasik denizcilikle ilgili araç-gereçleri de bulundurmak ve nasıl kullanılacağını bilmektir. Klasik navigasyon araçlarından “sekstant” bunların başında gelir.

### **Bu rotadaki bir dünya turunu planlarken zamanlama açısından nelere dikkat edilir?**

“Tropikal kuşak”ta gerçekleştirilen bu tür bir dünya turunun rotası, yüzlerce yıldır, gerek keşif gerekse ticaret yapan yelkenli gemilerin batıya doğru izlediği “klasik rota” diye anılan rotadır.

Tropikal kuşak, “ekvator hattının 20 derece kuzeyindeki ve güneyindeki paraleller” arasında kalır. Bu bölgede seyir yapılırken “ticaret rüzgârları” da denen “alize”lerden yararlanır. Batı rotasında seyreden bir yelkenli bu rüzgârları pupadan alacaktır. Bu rüzgârlar, kuzey yarıkürede kuzeydoğudan (poyraz) eserken; güney yarıkürede ise güneydoğudan (keşişleme) eser.

Bu kuşakta altışar ay hüküm süren iki mevsim “yağışlı” ve yağışsız” mevsimlerdir. Yağışlı mevsimler, “tayfun”ları (hurricane) da beraberinde getirir ki; bu mevsimde seyir yapmayı limanlarda beklemek daha uygundur.

Kuzey yarıkürede yağışlı mevsim Mayıs – Kasım ayları arasında hüküm sürerken; güney yarıkürede bu mevsim Aralık - Mayıs ayları arasında yaşanır. Bu tür bir dünya turunda güney yarıküreye Panama – Galapagos Adaları rotası üzerinde geçilir. Tekrar kuzey yarıküreye geçiş ise Endonezya sularında gerçekleşir.

Hint Okyanusu’nda ise yaz ayları sırasında hüküm süren “muson mevsimi”nde seyir yapmaktan kaçınılmalıdır.

Teknede seyir haritalarının yanı sıra; okyanuslara ait “rüzgâr” ve “akıntı” haritaları bulundurmak ve bunlardan yararlanmak da seyrin selameti açısından önemlidir.

İşte, seyahatin rotası bu bilgilere göre çizilir. Bu planlama sayesinde, “seferdeyken tayfuna yakalanma” riski ortadan kalkar.

### **Tayfun mevsimleri nerede geçilir?**

Tayfun mevsimleri ise ya tropikal kuşağın kuzeyinde ve güneyindeki bölgelerde; ya da ekvatorun 5 derece kuzey ve güneyinde kalan ve tayfun görülmeyen bölgelerde geçilir.

Tropikal kuşakta kalındığı sürece tayfun riski vardır. Bu nedenle her havada korunaklı limanların bulunduğu bölgeler yeğlenmelidir.

### Denizde beslenme

Küçük yelkenli teknelerde genellikle buzdolabı olmaz. Uzaklar'da da yoktu. Bu nedenle yaklaşık bir ay kadar kara görmeden yapılan uzun okyanus seyirlerinde, taze yiyeceklerden mahrum kalmamak için bazı püf noktalarına uymak gerekir.

Uzun seyirlere çıkarken uzun süre dayanacak sebze ve meyveler alınır. Patates, soğandan sonra; bunların başında "lahana" gelir. Bu sebze sanki doğanın denizciler için sunduğu bir armağandır. Sıcak iklimlerde bile 1-2 ay dayanır ve hemen her adada yetiştirilir. Portakal, limon, greyfurt, elma ve ananas da – özellikle "yeşil"ken alınır – uzun süre dayanırlar.

Tropik bölgelerde kırk değişik çeşidinin yetiştiği "muz", sanki bu seyahatin simgesi gibidir. Bu değişik çeşitlerden bazıları da pişirilerek yenir. Uzun seyirlere çıkarken, yine yeşil olarak bir kaç hevenk birden alınan muzun tek sorunu, hepsinin aynı zamanda olgunlaşmasıdır!

Un, makarna, pirinç, bakliyat ve sıvı yağ teknenin "demirbaşı" gibidir. Bu tür dayanıklı yiyecekler, herhangi bir aksilik karşısında, seyrin uzayabileceği düşünülerek bol miktarda bulundurulur. Yumurta ise üzeri vazelinlenerek saklanırsa bir ay kadar dayanır.

Ekmek, Uzaklar'daki gibi fırını olmayan teknelerde, "ortası delikli pasta tenceresi"nde veya düdüklü tencerede pişirilir. Konserve edilmiş yiyeceklere de hin-i hacette başvurulur.

### Peki ya balık?..

Seyirde balık tutmak, herşeyden önce, taze yiyeceklerle beslenmek demektir. Bunun için kalın misinalarla "sırtı" çekmeye yarayan oltalar hazırlanır.

Ege ve Akdeniz ile kıyaslayacak olursak, halen pek temiz kalmış okyanus sularında balık bol ve çeşitlidir. Oltaya yakalanan büyük balıkların, bozulmadan tüketilemeyecek kısımları tuzlanıp güneşin altında kurutulur ve limanda yenmek üzere saklanır.

### İçme suyunuzun bittiği oldu mu?

Uzaklar'ın su deposu 80 litrelik kapasiteye sahiptir. Fakat biz bu kapasiteyi, bidonlarda taşıdığımız suyla, zaman zaman 250 litreye kadar çıkardık.

Bir kişinin günlük su ihtiyacı en fazla 2.5 litre kadardır. İçtiği çay, kahve gibi içeceklerin hazırlanmasında kullanılan su da buna dahildir.

Biz "tatlı su"yu içmek ve yemek pişirmek dışında asla kullanmadık. Yemek pişirirken de, kısmen veya tamamen deniz suyu kullandığımız olurdu. Örneğin, ekmeğin hamurunu sadece deniz suyuyla tutardık ve tuzu gayet kıvamında olurdu. Bu hamura, ayrıca tuz koymaya gerek kalmazdı, tabii...

### **Peki, suyla ilgili diğer ihtiyaçlarınızı nasıl giderirdiniz?**

Uzaklar'da suyla ilgili diğer gereksinimler deniz suyuyla yapıldı; yıkanma, diş fırçalama, bulaşık yıkama ve her türlü temizlik dahil...

### **Bu tür yolculuklarda sağlığı tehdit eden ne tür problemler vardır?**

Herşeyden önce, hayatın çoğunlukla tropikal bölgelerde sürdürüleceği unutulmamalıdır! Buralarda yetişen yiyecekler, bu sularda yaşayan balıklar, bizim tanımadığımız türdendir ve kimisi zehirli olabilir. Bunları yemeden önce rehber kitaplara başvurmak bazen hayat kurtarır. Hatta sık sık yerel halkın bilgisine başvurmak en emniyetli yoldur.

Tropik bölgelerde, bünyemizin alışık olmadığı değişik virüsler de bulunur. Bunlara karşı aşı olmak gerekir. Aşısı da olmayan ciddi hastalıklardan biri ise "sıtma" (malarya) dır. Yetişkinler, sıtma ihtimaline karşı koruyucu ilaç kullanabilirler.

Bir diğer tehlike kaynağı da, daldığınızda seyrine doyum olmayan mercanlardır. Zehirli mercanlara, deniz kabuklarına ve balıklara dokunmak hayatî tehlike doğurabilir.

Bir de mercan yiyerek beslenen balıkları, sizin yemenizden kaynaklanan bir tehlike vardır ki; "cigueteria" denen bu rahatsızlıktan, yerel balıkçılardan bilgi alarak veya sadece derin suda tuttuğunuz balıkları yiyerek korunabilirsiniz.

İlkyardım kurallarını bilmek ve belli başlı ilaçları yanınızda bulundurmak da muhtemel kazalarda hayat kurtarır.

### **Teknede bir de bebek büyüttünüz...**

Denizde bebek büyütmenin en zor yanı "Ya hastalanırsa?.." endişesi içinde olmaktır. Aslında, karayla temas az olduğundan ve temiz bir doğal ortamda yaşandığından, hastalıklara yakalanma riski azdır. Yine de çocuk bakımı ve rahatsızlıkları konusunda çok bilgi sahibi olmak ve gerekebilecek ilaçları teknede bulundurmak şarttır.

Çocuğun hareketliliğini kontrol altında tutmak açısından 1 yaş öncesi en kolay dönemken; çocuğun çok hareketli olduğu ve henüz tehlikeleri idrak edemediği 1- 2 yaş arası ise en tehlikeli dönemdir.

Aşılardan ise hemen her ülkede, neredeyse aynı program dahilinde uygulandığından sorun çıkarmaz.

### **Bir çift olarak ne tür problemler yaşanır; üstesinden nasıl gelinir?**

Küçük bir teknede 24 saat boyunca birarada yaşamak kolay değildir ve zaman zaman gerginliklerin olması doğaldır.

Uzaklar'ın mürettebatı evli bir çiftten ve daha sonra aralarına katılan bir bebekten oluşuyordu. Bu yapıda, özel hayattaki ilişkinin dışında bir de ast – üst ilişkisi, kaçınılmaz olarak vardı. Her ne kadar görevler paylaşılsa da; bir geminin ve mürettebatının sorumluluğu, hukukî açıdan “kaptan” a aittir ve bu durum herkes tarafından benimsenmelidir.

Kaptan ise demokratik olmalıdır. Gereksiz yere ahkâm kesmez. Dirayetini zor koşullarda gösterir. Aksi halde, lüzum duyduğu zamanlarda yanında hiç kimseyi bulamaz!

### **Hep yelkenle mi gittiniz?**

Bu soru ancak “Hep motorla mı gittiniz?” diye sorulsaydı, garip karşılanabilirdi. Çünkü, herşeyden önce, aşmak istediğimiz uzun yolları, Uzaklar'daki mazot kapasitesi ile aşamayız. Sonra da, rüzgârın doldurduğu yelkenlerin gücüyle tatlı tatlı ilerlerken, niçin motorla gidelim?

Uzaklar'ın mazot kapasitesi, bidonlarla beraber 100 litreydi ve bu mazot, bizi ancak 300 mil götürmeye yeterdi.

6.40 metre olan su hattı boyumuza göre hesaplanmış ortalama sürati, hemen hemen hep yakalayabildik ve yelkenlerimizle ilerleyerek hedeflerimize ulaştık.