

Geçen yıl Kızıldeniz'de batan bir yolcu gemisi, yaklaşık 500 kişinin ölümüne sebep oldu. Eskilerin, "Kuzey Denizi kâtil denizdir." şeklindeki sözü, günümüzde hâlâ geçerliliğini sürdürmektedir. Dalgaların gemi yüksekliğine ulaştığı fırtınalı havalarda denize açılan insanları anlamak mümkün değildir. Bunlar, doğal âfetlere nasıl karşı koyuyorlar? Hangi teknoloji onlara bu konuda yardım ediyor?

Uçaktaki hostes, can yeleklerinin kullanılmasını pratik olarak gösterdiği sırada, ilk defa uçak yolculuğu yapan bir çocuk, "Paraşütler nerede?" diye sordu. Yolculardan bazılarının bu çocukça soruya zoraki tebessümleri, uçak yolculuğundan duyulan huzursuzluğu açıkça ortaya koyuyordu. Her şeye rağmen, trafik kazalarıyla ilgili yapılan istatistiklerden çıkan rakamların gün geçtikçe artması, insanları daha emniyetli olan uçak yolculuğuna sevk etmiştir.

Deniz yolculuğu mu? Çok zaman isteyen bir yolculuk türü. Okyanus seyahatleri ise, hiç mi hiç çekilmez. Ancak, gerek yelkenli, gerekse lüks gemiler (Transatlantik gibi) ile yapılacak yolculuğun, zamanı çok olanlar için en doğru seçenek olduğu söylenebilir.

İmdat!... Gemi Tehlikede

Deniz kurtarma ekibinin karakteristik özelliği, SAR (Arama ve Kurtarma) dır. Gemilerin, uçakların ve helikopterlerin üstündeki büyük kırmızı harfler, deniz kurtarma örgütünün uluslararası bir simgesidir. Örneğin, Bermuda'nın 200 mil doğusunda meydana gelen bir deniz kazası ile, dünyanın en büyük kurtarma imkânlarına sahip "ABD Sahil Güvenlik Teşkilâtı" ilgilidir. Sahil Koruma'nın New York'taki Atlantik Denizi'ne ait "Arama ve Kurtarma Başkanlığı", durumu ülke genelinde, diğer arama ve kurtarma örgütleri ile koordine eder; hatta kazaya uğrayan geminin hangi devlete ait olduğunu bulmaya çalışır.

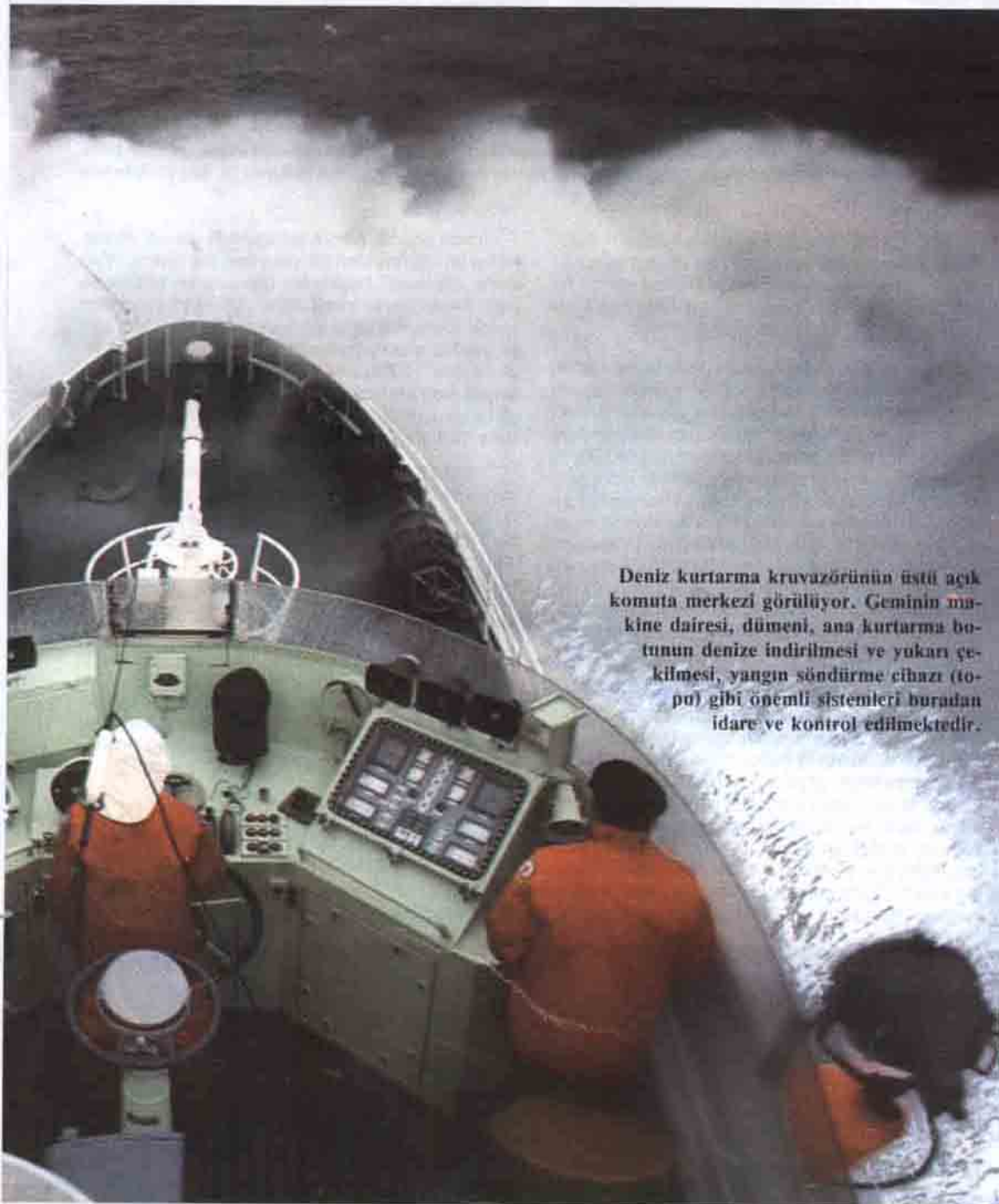
Uzak mesafelerde meydana gelen kazalarda uçak ve helikopterlere ihtiyaç vardır. ABD Sahil Güvenlik Teşkilâtı'na ait kısa mesafe helikopteri HH-65A "Dolphin"den, jet uçağı HU-25 "Guardian" a kadar yaklaşık 230 adet hava aracı, kazalarla ilgili sürekli bilgi toplarlar. Bu helikopterlerden ve uçaklardan birçoğu, denizde arama-kurtarma harekâtı için, vücut sıcaklığına tepki gösteren infraruj algılayıcıları ile donatılmışlardır.

Bir deniz kazasında hayatta kalabilme şansı, kurtulmak için çırpınmaktan ziyade, deniz suyunun sıcaklığına bağlıdır (4 nolu şekil). Vücut, bir müddet sonra ısını kaybeder. Anı el kol hareketleri hiçbir işe yaramaz; bilâkis hayatta kalma süresini kısaltır.

İletişim, başarılı bir kurtarma operasyonu için en önemli hususlardan biridir. Bu da, yardım çağrısı-



RINDA KURTARMA OPERASYONLARI



Deniz kurtarma kruvazörünün üstü açık komuta merkezi görülüyor. Geminin makine dairesi, dümeni, ana kurtarma botunun denize indirilmesi ve yukarı çekilmesi, yangın söndürme cihazı (topu) gibi önemli sistemleri buradan idare ve kontrol edilmektedir.



“Maxim Gorki”, 1989 yılında Kutup Denizi’nde bir buzula çarptı. Bu korkunç kazadan sonra, gemide bulunan 575 yolcu ve 378 mürettebatın hepsi kurtarıldı. Bunlardan bir kısmı, kendi çabaları ile buz kütlelerinin üstüne çıkabilmişti.

la başlar. Geçmişin telsiz karmaşası içindeki “SOS” çağrıları, bugün da hâlâ geçerli bir tehlike işaretidir. Büyük gemilerin hepsinde radyo telefon vardır. Ayrıca “Mayday” (Imdat) kelimesi, yardıma ihtiyaç olduğu anlamına gelir ve işaretle bildirilir.

Imdat çağrısının en modern şekli, uydu destekli telsiz irtibatını sağlayan şamandıra üzerinden kurulan bağlantılardır. Bir gemi batma tehlikesi geçirdiği zaman, bu geminin tehlikede olduğunu bildiren modern şamandıra, kendiliğinden su üstüne çıkar ve otomatik olarak faaliyete geçer. Yayıdığı ışık sinyalleri, özel uydular tarafından alınır ve buna göre geminin son durumu belirlenir. Kaza pozisyonu ya şamandıra tarafından gönderilir (INMARSAT) ya da telsiz irtibatını sağlayan şamandıranın coğrafi konumu uydu tarafından tespit edilir (KOSPAS/SARSAT). Balıkçı teknesi ve yat gibi küçük deniz araçları için, aynı şekilde uydu bağlantıları olan benzer yardım isteme cihazları da mevcuttur.

İngiltere’nin Plymouth limanından denize açılan yaklaşık 40 metre boyundaki “Aquila Marina” adındaki üç direkli bir yelkenli, Wangerooge adasının beş deniz mili doğusunda rotadan çıktı. Kayalıklara sürüklenen yelkenli, gövdesinde büyük bir deliğin açılmasına neden olan kuvvetli bir çarpmadan sonra su alarak battı. Yelkenlide bulunanlar, kısa zamanda korkunç sonlarının farkına vararak, telsizle yardım istedikten sonra yelkenliyi terk ettiler. Denize atıkları şişirme bota binerek çaresiz bir şekilde sürüklenmeye başladılar.

Imdat çağrısı, Alman sahillerinde görevli 48 kurtarma kruvazöründen biri olan özel donanımlı “Vormann Steffens” tarafından uluslararası tehlike ve çağrı kanalı olarak tespit edilen, UKW-16 üzerinden alındı. Kurtarma ekibi kaza yerine vardığında, seri bir şekilde ana kurtarma botu “Adele”yi suya indirdi. “Adele”, 70-90 cm lik derinliğe kadar hareket kabiliyeti olan bir motorbottu. Denizdeki kazazedeler, alt tarafına yapılmış olan bir kurtarma kapısı vasıtasıyla “Adele”ye alındılar.

“Adele”, denizdeki kurtarma işlemini tamamladıktan birkaç dakika sonra, bir kablo yardımıyla tekrar kruvazörün arkasında bulunan özel yerine çekildi. Bu arada kazazede’ yedi kişi, sırlıklam olmuş bir vaziyette soğuktan titriyorlar ve hâlâ yaşadıklarına inanamıyorlardı. Zamanlarının büyük bir bölümünde kaza haberi bekleyen kurtarma ekibinin mutluluğuna diyecek yoktu.

Alman kurtarma kruvazörü “Vormann Steffens”in sekiz kişilik mürettebatı vardır. Bunlardan dördü, iki hafta süreyle gece gündüz kruvazörde kalmaktadır. Kilit personel olarak nitelendirilen bu dört görevli, eşlerinden daha çok birbirlerini tanıdıklarını söyledikleri zaman mübalâğa etmemiş sayılmalıdır.

KURTARMA EKİBİNDE GÖREVLİ OLAN HERKES BİR DİĞERİNİN GÖREVİNİ YAPABİLMEKTEDİR

Deniz trafiği, telsiz bağlantıları, manevralar ve kurtarma operasyonu devam ederken mutlaka ko-

KAZAZEDELERİN FARKLI SU SICAKLIKLARINDAKİ SAĞ KALABİLME SÜRELERİ

SU SICAKLIĞI	MUHTEMEL SAĞ KALMA SÜRESİ
2 °C in altında	3/4 saniyeden daha az
2-4 °C arası	1 1/2 saatten daha az
4-10 °C arası	3 saatten daha az
10-15 °C arası	6 saatten daha az
15-20 °C arası	12 saatten daha az
20 °C in üzeri	Kişinin yorgunluğuna bağlı olarak değişebilir.

ordinel bir şekilde kontrol edilmelidir. Bir ekipteki gemici, aynı zamanda makinist; makinist, telsizci; telsizci de bir güverte görevlisidir. Tecrübeli denizcilerin hepsi, dünya denizlerinde fazlasıyla deneyim kazanmış ve gerektiğinde birbirlerinin hayatlarını kurtarmak için ölümü göze alabilen kişilerdir.

"Vormann Steffens" in alıcıları, 1990 yazında, müthiş bir kasırga yüzünden zor durumda kalan bir geminin yardım istediğini tespit etti. Gemiyeye ulaşan "Vormann Steffens" teki görevliler, on metreye ulaşan dalgalar arasında, çekme halatını kazaya uğrayan gemiyeye zorlukla bağladılar ve birlikte sahile doğru yavaş yavaş ilerlemeye başladılar. Limana girmeden kısa bir süre önce, yandan gelen ve gittikçe yükselen, yaklaşık 15 metre yüksekliğindeki korkunç bir dalga, kurtarma kruvazörünü havalandırıp sahile doğru fırlattı.

Kruvazör, bu olaydan büyük zarar gördü. Dalga, kurtarma ekibinden birini de denize fırlattı. Arkadaşları soğukkanlı bir şekilde, Bremen'deki DGZRS'nin (Alman Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi) geliştirdiği ve kazazedenin yerini tespit etmek için, ışık sinyali yayabilen "Totmann" adlı bir şamandırayı kaza mahalline attılar. Kurtarma helikopterinin "Totmann"ın ışık sinyali görüldü" ikazından hemen sonra, söz konusu çevrede aramalara başlandı.

Kuzey sahilinde görevli olan "Otto Schülke" adındaki bir başka kurtarma kruvazörü ile iletişim kurularak, kruvazörün süratle kaza mahalline hareket etmesi sağlandı. Kurtarma ekibindekiler, dalgalar ve dalgalara karşı adeta savaşan gemi motorlarının çıkardığı korkunç sesler içinde birdenbire bir insan sesi işittiler. Projektör, kısa bir süre sonra kaybolan kişiyi denizde tespit etti. Can yeleği yardımıyla yarım saatten beri su üstünde kalmak için mücadele veren kazazede, dalgaların etkisiyle sürüklenmiş ve süratle o yana bu yana savrulmuştu.

Şimdi, sıra denizdeki kazazede yi kruvazöre almaya gelmişti. Bu iş, en zararsız şekilde ve en kısa zamanda nasıl gerçekleştirilebilirdi? Helikopter, kruvazör ile kurduğu telsiz bağlantısı yardımıyla olay yerinde pozisyon aldı. Helikopterdeki deneyimli bir personel, göğsünden özel bir şekilde bağlanarak zaman geçirilmeden aşağıya sarkıtıldı ve kazazede yi yukarı çekti. Böylece bir hayat daha kurtarılmış oluyordu. Ancak bir başka sorun daha mevcuttu. Bu kişi acaba yaşayabilecek miydi? Vücut sıcaklığı 36,3°C in altına düşen ve kendinden geçen, fakat vücudunda önemli bir arazi olmayan kazazede, derhal müdahalenin yapılabileceği en yakın hastahane ye sevk edildi. Bu, kurtarma işleminin başarıyla sonuçlanmasındaki en büyük etkenin, rizikoyu asgariye indirebilen kurtarma ekibinin cesareti ve tecrübesi yanında, sağlam malzeme ile en ileri teknikle rin kullanılması olduğu söylenebilir.



Bir kazazede, arama ve kurtarma helikopteri tarafından yukarı çekiliyor. Bu işlem, kurtarma operasyonunun en zor aşamalarından biridir. Aşağıda, yelkenli yatın mürettebatı havadan kurtarılmaya çalışılıyor.

Bir şişirme bot metrelerce yükseklikteki dalgalar üstünde sallanıyor. Bu anda helikopter pilotunun her şeyden önce zamanlamayı çok iyi yapması gerekmektedir.





Ana kurtarma botu, halat ile kruvazörün arkasındaki özel bölüme çekiliyor. Her deniz kurtarma kruvazörü, manevraya elverişli böyle küçük bir ana kurtarma botuna sahiptir.

Deniz kazalarında, kurtarma kruvazörlerine büyük ümitlerin bağlandığı bir gerçektir. Bunların, teknolojik gelişmelere paralel olarak bir takım değişikliklerle süratli, hafif ve denize daha elverişli olmaları sağlanmalıdır. Küçük ana kurtarma botları, her türlü hava şartlarında ve dalgalı denizde kendi imkânları ile mücadele edebilmelidir. Artık klasik gemi inşa teknikleri terk edilmeli; alabora olmuş durumdaki bir geminin birkaç saniye içinde tekrar doğrulmasını sağlayacak yeni teknikler geliştirilmelidir.

DGzRS'nin müstakil en küçük ana kurtarma botları sadece yedi metre boyundadır. 44,20 metre boyunda olan en büyükleri ise, artık ana kurtarma botu değil, "deniz kurtarma kruvazörü" olarak tanımlanmaktadır. Örneğin "Vormann Steffens", çok sayıda sabit ve portatif deniz telsiz tesisatı, hava trafiği için iki telsiz, bütün deniz ve hava kazaları frekansları için dört yön tespit edici telsiz, iki radar sistemi, bir görsel kayıt cihazı, iki ses kayıt cihazı, otomatik pusulalar, telemetre cihazı, giroskopik pusula, gaz kontrol aleti ve otomatik kumanda sistemlerine sahiptir.

DGzRS YARDIMLARLA FİNANSE EDİLİYOR

Eğer söndürülecek bir yangın varsa, saatte 2000 m³ su sıkma kapasiteli yangın söndürme pompası (topu) devreye girer. Kruvazördeki yangın söndürme topu, suyu 130 metre uzağa fıskırtabilecek büyük bir basınç gücüne sahiptir. Dümencinin, bu durumda meydana gelebilecek geri tepme ile kruvazörün arkaya kaçmasını önlemek için motoru daha çok zorlaması gerekmektedir.

Adolph Bermphohl, Georg Breusing ve Arwed Emminghaus, deniz kazaları için ilk yardım tedbirlerini organize ederek, 1865 yılında DGzRS'yi kurdular. Bu tarihten itibaren deniz kazasına uğrayan yaklaşık 53 000 kişinin hayatlarının kurtarıldığı bilinmektedir. Aslında bu kurtarma işlemleri, kazazedelere hiçbir malî yük getirmemiştir. Kurum, görevini sadece üye aidatları ve yardımlarla finanse etmek-

tedir. İlgililer, hizmetin daha da mükemmel olabilmesinin yapılacak yardımlara bağlı olduğunu ifade etmektedirler.

İçinde iletişim ve hesaplama teknikleri ile tüm donanımın bulunduğu bu kurumdaki her şey, iki personel tarafından yürütülmektedir. Bu personelin görevi, her şeyi bilmek ve ilgililere iletmek; hava durumu, deniz trafiği, gemilerin pozisyonları, esrarengiz bir şekilde yüzen boş bir sandalın, ait olduğu geminin en son olarak kimin tarafından görüldüğü, yanan bir yük şilebindeki yükün nerede istif edildiği, ailesinin haber alamadığı balığın hâlâ yaşayıp yaşamadığı gibi sorulara cevap vermektir.

Kurtarma ekibindeki personelin hepsi, ABD ve İngiliz "Sahil Güvenlik Teşkilâtı"nda eğitim görmüş tecrübeli denizcilerdir. Bunlar, arama operasyonlarına başlamadan önce plan yapmak zorundadırlar. Görevliler, bilinen en son pozisyon, geçen zaman, rüzgâr hızı ve istikameti, deniz akıntıları, gelgit olayının etkisi gibi verilerden yararlanarak, çeşitli hesaplama yöntemleriyle gemilerin kazaya uğradıkları bölgeyi bulabilmektedirler. Bu hesaplamalardan sonra, Bremen'de, aramaya katılacak gemiler için, bölgeyi kapsayan bir plan yapılmaktadır. Böylece tüm hazırlıklarını yapan kurtarma ekipleri, bu andan itibaren bilinçli ve güvenli bir şekilde görev yerlerine hareket etmektedirler.

DGzRS'nin kurtarma ekibindeki görevliler, sürekli görevde bulunmalarına rağmen, şans eseri olarak büyük felâketlere pek az rastladıklarını ifade etmişlerdir. Bunun yanında müdahale ettikleri kazaların sayıları da küçümsenmeyecek kadar çoktur (1991 yılında toplam 2083 deniz kazası).

Gün geçtikçe artan deniz kazaları, ivedilikle bazı önlemlerin alınması gereğini gündeme getirmiştir. Bu nedenle, ülkelerin "Deniz Kurtarma Ekipleri" için her türlü teknolojiyi zaman geçirmeden getirip, dünyadaki en önemli değer olan "İnsan hayatı"na gerekli hassasiyeti göstermelerinin kaçınılmaz olduğu açıkça ortadadır.

P.M. Mart 1992'den çev.: İdris ÖZYILDIRIM