

# Boğaz'da bir dünya starı

Yedi denizlerin ünlü markalarından biri daha Türk sularına taşındı. Trawler denilince dünyanın akla gelen ilk markalardan biri olan Grand Banks'in en yeni modeli Heritage 47 geçtiğimiz ay İstanbul'a geldi ve gelir gelmez de Naviga ekibiyle Marmara ve Boğaz'da test turuna çıktı. Tarihi dokuyu Grand Banks'le selamlarken teknenin özelliklerini de sizler için gözlemedik.

Yazı: Turgay Noyan Fotoğraflar: ????????



İnsan belli özellikte bir tekneyi kullanmaya başladığında o türe daha fazla odaklanıyor. Ben de trawlerci olunca gözüm bu teknelere daha fazla takılmaya başladı. Doğal olarak da bu türün dünyadaki en önemli markalarından biri olan Grand Banks'e...

Bunları anlatmamın nedeni on yılı aşkın bir süredir trawler kullanıyor olmam. Kendi elimle yaptığım yelken teknemden bir motor teknesine geçmekten açıkçası biraz rahatsız olmadım değil. Ama çocuk rahat etmek istiyorduk. Gerçekten de bir kullanıcı olarak trawler'da çok mutlu olduğumu söylemeliyim. Denizci bir tekne olmasının yanı sıra, rahat ve de gerçekten inanılmaz bir yaşam alanı var.

İtiraf etmek zorundayım, yukarıda saydığım nedenlerle bu kez tekne testine "İnceleyeceğimiz marka Grand Banks" denilince daha da bir keyifle gittim. O gün sabah saatlerinde de bir tekne testimiz vardı. Denizden Kalamış Marina'ya dönerken gözüm limanın en ucunda aborda bir halde bağlı duran Grand Banks'a takıldı. Önce orijinal mi diye baktım bir süre. Malum bu ara pek çok benzeri de yapılıyor ya... Önce orijinal olduğuna, sonra da teste çıkacağımız teknenin bu olduğuna karar verdim. Nitekim öyle de çıktı...

Bu nedenle de teknenin yerini hemen bulduk.

Aslında bu testi biraz daha dalgalı, biraz daha denizlerle boğuşabileceğimiz bir havada test etmek isterdim. Çünkü bugüne kadar Grand Banks'in denizciliği ile ilgili pek çok şey dinledim. Ama kısmet değilmiş. O gün hava şansımıza oldukça sakindi. Yine de tekneyi kullanırken kendi denizlerine soktum, deniz otobüslerinin ve vapurların dalgalarına vurdum. Sonucunu daha sonra söyleyeceğim.





Sırası gelmişken, "Bütçen elverse bir tane alır mıydın?" diye sorarsanız, onun cevabını da müsaadenizle yazımın sonunda vereyim.

Grand Banks'ın düzayak bir tekne olmasının dışında en büyük özelliği gerçekten de çok geniş kullanım alanına sahip olması. Kıçtan tekneye girdiğinizde önünüze çok ama çok geniş bir kıçüstü alanı çıkıyor. Bu bölümü biraz anlatmam gerekiyor. Bir defa flybridge'in devamı ile örtüldüğü için üstü kapalı. Yani gündüz güneş, gece çiy yağma ihtimali yok. Üstüne bir de tekne demirdeyken rüzgar akafa vereceğine göre kuytuda da kalıyor. Yani en ufak bir sıkıntı yaşamadan bu bölge tam bir yaşam alanı...

Burada portatif masayla 8-10 kişinin hatta daha fazlasının yemek yemesi, keyf etmesi mümkün. Tabii arada servis yapacaklara da ferah bir alan kalmacasına...

Yerdeki mükemmel tik kaplamaların arasında iki büyük kapak göze çarpıyor. Bunlardan başa doğru olanı motor dairesinin ana girişi. Kapaktan aşağıya inildiğinde gerçekten de mükemmel bir motor dairesi ile karşılaşıyorsunuz. Merdiven aşağıya ana jeneratör ve boiler kazanın arasına iniyor. Oradan başa doğru bakıldığında ise 550 beygirlik iki Cummins makinenin yer aldığı ve inanılmaz bir işçiliğin ortaya konduğu mükemmel bir motor dairesine şahit oluyorsunuz.

Her şey bir kuyumcu ti tizliğiyle işlenmiş, yerleştirilmiş. Pırl pırl, ulaşılabilir konumda...

GRP malzeme ile üretilen yatta elektrik için tüm gövdeyi bakır tellerle saran saran bir Faraday kafesi olduğunu duyduğumda gerçekten çok şaşırılmışım. Şimdi motor dairesini gördükten sonra bunu normal karşılıyorum.

Kıç sahanlıktaki iki kapaktan kıça doğru olanı ise çok geniş bir depoya açılıyor. Buraya tüm usturmaçaları, halat gibi avadanlıkları da, kumanya fazlasını da, meşrubat kasalarını da yerleştirmek mümkün...

Teknenin salon girişi geniş bir sürme cam kapıdan yapılıyor. Dışarıda salonun iki tarafında, kıçtan başüstüne uzanan geniş ve

derin yan güverte koridorları yer alıyor. Bu koridorlardaki derinliğin mükemmelliği gerçekten de çok etkileyici. Denizli havalarda korkmadan, emin bir şekilde teknenin her yerine ulaşabilmek kadar büyük bir lüks düşünemiyorum. Teknede hemen dikkatimi çeken en önemli şeylerden biri de vasatta (sancak-iskele iki tarafta) özel krom korumalı yuvaların arkasına konumlandırılmış iki adet çok güçlü koç boynuzu oluyor...

Bu koç boynuzları teknenin kıçındaki babalarla aynı büyüklükte ve belli ki aynı güçte. Pek çok teknenin vasatında bu babalar ya konmaz, ya da ufak birer baba ile yasak savılır. Oysa bir teknede yük hemen her noktaya aynı güçte binebilir. Baştaki babanın dayandığı bir yüklenmeye teknenin herhangi bir yerindeki babaların da aynı direnci gösterebilecek şekilde üretilmesi şarttır. Ayrıca teknelerin hemen her havada, özellikle limanlarda yaşanan sert havalarda emniyete alınması sırasında vasattaki bu bağlama noktalarına ne kadar ihtiyaç duyduklarını da ancak bununla uğraşanlar bilebilirler...

Salon girişinin iskele tarafında flybridge'e çıkılan merdiven yer alıyor. Merdiven klasik Grand Banks işçiliği ve formu taşıyor.

Flybridge'de de teknenin her yerinde olduğu gibi son derece geniş bir kullanım alanı var. Kıç tarafta servis botu veya jetski için kullanılabilecek bir vinç ve bu aletlerin konulabileceği bir alan yer alıyor. Onlardan kalan ise öne doğru geniş bir kullanma alanı. Kaptan koltuğunun iskele tarafında önünde harita masası olarak kullanılabilecek bir alan olan tek kişilik bir oturma düzeneği var. Kaptan koltuğunun arkasındaki alanın sancak tarafında ise en az 5-6 kişinin oturabileceği bir L oturma grubu ile masası yer alıyor. İskele tarafında ise altta buz dolabı, üstte lavabosu ile küçük bir mutfak tezgahı var...

Yani aşağıya inmeden bu alanda yemek yemek, içki içmek, kahvaltı etmek dahil her türlü etkinlik mümkün. Güneşlenirken insanın canı soğuk bir şey istediğinde aşağıya kadar inmeye de gerek kalmıyor doğal olarak...

Bir ufak ayrıntı daha, flybridge'in ön tarafında yer dışa eğimli olarak yerleştirilmiş cam siperler gerçekten de yönünü değiştirerek kaptan ve yanındakilere rüzgar ve serpinti gelmesini büyük ölçüde engelliyor...

Salonun sancak-iskele her iki tarafına da oturma grupları yerleştirilmiş. Bunlardan iskele tarafında önünde dikey hareketli ve kanatları ortada üstte toplanan bir masa yer alıyor. Bu masa aşağıya doğru indirilerek kanepeler ile birleştirilerek salonun iki kişilik bir yatak imkanı yaratılıyor. İskele tarafındaki oturma grubundan ise bir işlem yapmadan tek kişinin yatak olarak faydalanması mümkün... Salonun iskele tarafında geniş bir mutfak yer alıyor. Mutfaktaki ocak ve diğer tüm aletler Gaggenau markası taşıyor.

Elektrikle çalışan dört gözlü ocağın altındaki çekmeceler son derece fonksiyonel tasarlanmış. Mutfağın salonun ortasına doğru yaptığı küçük çıkıntının altında ise son derece hacimli, geniş bir buzdolabı yer alıyor. Salonun kaptan koltuğunun arkasındaki bölümde de





ayrıca bir buz yapıcı ile bir deepfreeze yer alıyor...

Mutfağın üstünde yer alan fırın ise normal fırın ve mikro dalga gibi iki özelliği birden taşıyor. Mutfağın tavanında bulunan, içine kavanoz konulan üstelik baş aşağıya açılan küçük dolaplar gerçekten de bir harikası, inanılmaz fonksiyonel...

Salonun tabanında ve kaptan koltuğunun hemen yanındaki taban döşemesinde yer alan büyük kapak, motor dairesi acil girişi olarak planlanmış. Seyir esnasında ve denizli havalarda dışardaki havuzluktan motor dairesine girmektense bu girişi kullanmak her zaman çok daha kolay, ve emniyetli. Dolayısı ile de akılcı!..

Teknenin biri master olmak üzere iki kamarası var. Kamara sayısı isteğe bağlı olarak üçe çıkartılabiliyor...

Master kabine salondan dört basamakla inilen bir sahanlıktan giriliyor. Salonun kapısından içeriye girildiğinde, sancak tarafından tuvalet ve duş bölmesi var. Master kabin de dahil olmak üzere her iki kamarada da son derece bol ve fonksiyonel dolaplar yer alıyor.

Misafir kabini teknenin sancak vasatında yer alıyor ve buraya da salondan dört basamakla inilen aynı sahanlıktan giriliyor. Bu kabinde iki adet tek kişilik yatak var.

Teknedeki ikinci tuvalet ve duş ise misafir kamarasının girişinin karşısında sahanlığın

iskele tarafında konuşlandırılmış. Böylece günü birlik misafirler ve diğer konuklar için ortak bir kullanma imkanı yaratılmış...

Bu arada hem her iki kamaradaki hem de salondaki aydınlığın son derece yeterli olduğunu özellikle belirtmeliyim.

Teknedeki tüm elektrik sisteminin panosu salon girişinin iskele tarafında konumlandırılmış. Diğer tüm kumandalar ise alt kattaki ana kumanda ve flybridge'deki üst kumanda paneline yerleştirilmiş. Hepsi kaptanın elinin altında...

#### Seyir

Teknede Cummins marka 550 beygirlik iki makine kullanılmış. Bu firmaya ait özel sistem sayesinde iki motora senkronize bir şekilde tek bir gaz kolu ile kumanda edebiliyorsunuz. Tekne sualtındaki derin V yapısıyla dalgalara karşı son derece rahat ilerliyor. Bunu daha sonra fotoğraf çekmek için geçtiğimiz servis botunda dışardan da müşahade ettik...

Gazı sıfırdan 2200 devire ani olarak yüklendiğimizde teknenin normal süratine ulaşabilmesi 23 saniye sürüyor.

Motor devirlerinde şu süratlere ulaşabildik:

1600 devir 8.8 knot  
1800 devir 9.5 knot  
2000 devir 11.7 knot  
2200 devir 14.9 knot

Grand Banks'i ilk olarak Fenerbahçe önlerinde kullandık. Teknenin gaza verdiği reaksiyon iyi. Tam yola yakın bir gazla dümen alabanda da hiçbir rahatsızlık duymadan iki tekne boyu gibi bir çap içinde dönebildik. Bu dönüşlerde motor devirlerinde her hangi bir değişiklik yapmadığımızı ve her iki motora da aynı gücü verdiğimizizi özellikle vurgulamak isterim. Tekne dönüşlerde pek fazla bir hız kaybetmedi...

Yanaşma ve rıhtımdan aborda olmamız sırasında farklı gaz vererek ve motorları farklı yöne çalıştırmak suretiyle manevra yapabildik. Özellikle de yakıt almak için girdiğimiz Kabataş'taki rıhtım hemen her taraftan motorlarla dolunca açığa çıkabilmemiz gerçekten de maharet istedi...

Bütün bunları baştaki manevra pervanesini yokmuş gibi anlatıyorum. Baştaki manevra pervanesi devreye girdiğinde teknenin manevra sırasında kumandalara tepkisi daha da arttı.

Grand Banks'in önemli avantajlarından biri de teknenin deplasmanlı oluşu. Bu özellik rüzgardaki kaymaları olabildiğince ağırlaştırıyor. Bu da kaptan için kazanılmış zaman ve daha stabil manevra demek...

Gerekli tüm manevra ve sürüş testlerinden sonra fotoğraf çekimi için Boğaz'a yollandık...

Sarayburnu'nun her zaman kaynayan denizlerinden yağ gibi geçtik. Üstelik tam o sırada karşı yönden gelen bir tankerin denizlerine girdik, bir şehir hatları vapurunun yandan gelen dalgaları da bizim bordamızda patladı...

Şimdi sıra başta söylediğim söze geliyor: "Bütçem imkan verse bir tane Grand Banks alır mıydım?"

Grand Banks'i bir trawlerci olarak gerçekten çok beğendim. İmkanım olsa alırdım. Buna da en çok eşim sevinirdi. Ama onun söyleyeceğini tahmin ettiğim çekincesini ben de söylemeden geçemeyeceğim:

Bu kadar ense kulak yerinde bir tekne için iki kamara gerçekten çok az. Bizim için üç kamaralı versiyonunu da bir görmek şart gibi geliyor...



#### Grand Banks 47 Heritage EU

Tam Boy: 14, 26 metre  
En: 4, 80 metre  
Ağırlık: 25.389 kilogram  
Yakıt Kapasitesi: 2.271 litre  
Su Kapasitesi: 984 litre  
Motor: Cummins QSC 8,3 - 2X550HP

