

YARIŞÇILIK

1. GİRİŞ

Yelken yarışçılığında taktik ve tecrübenin önemi büyüktür. Önünüzde tamamlanması gereken çizgisel bir parkurdan ziyade koca bir deniz bulunur. İyi yarışçılığın belki de en önemli unsuru bu “deniz”in farkında olabilmektir. Geliştirilen taktikler çok basit olabileceği gibi çok karmaşık ve büyük bir alan göz önüne alınarak tasarlanmış olabilir. Bu taktiksel zenginliğin kaynağı denizin kendisidir. Deniz, değişen şartlarıyla ve yelken seyrini etkileyen bu şartların bolluğuyla kas gücünün yanı sıra akıl isteyen yelken yarışçılığına imkan tanımaktadır.

Yelken yarışlarının rotaları kara parçaları, şamandıralar, kayalıklar veya deniz fenerleri gibi denizle ilişkisi bulunan işaretlerin sınırlandırmalarıyla şekillenir. Bu dökümanda, bu sınırlandırmalar dahilinde uygulanabilecek taktiklere örnekler, karşılaşılabileceğiniz doğal şartlar ve dikkat edilmesi gereken seyri etkileyen unsurlar hakkında bilgiler yer almaktadır. Her şeyden önce yarışçılık bir gözlem işidir. Amacımız doğruluğu kesin taktiksel bilgiler vermekten ziyade yarış süresince nelerin gözlemlenmesi gerektiği hakkında fikir vermektir. Tüm taktiklerin gözlem ve tecrübeyle oluşturulup şekillendirildiği unutulmamalıdır.

Yelken yarışçılığında büyük önem taşıyan bir diğer konu ise, her spor dalında olduğu gibi, centilmenlik ve saygıdır. Yarışçıların yarışan diğer teknelere ve yarışçılara saygı göstermesi gerek güvenlik gerekse denizci ahlakı açısından şarttır. Denizin şakası olmaz. Yapılan en ufak bir geçiş hakkı çatışması büyük kazalarla sonuçlanabilir. “Çatışmayı Önleme Kuralları”na her koşulda uyulmalıdır.

2. YARIŞ TÜRLERİ

Yelken yarışları çeşitli şekillerde düzenlenmektedir. Düzenlenen yarışlar, **toplam yarış adedine** ve **tipine** göre farklılık gösterirler. Tek bir yarış yapılabileceği gibi aynı gün veya hafta içerisinde birçok yarış düzenlenilerek bu yarışların sonuçlarından nihai bir sonuç çıkarılabilir. Yarışlar birkaç ayağa bölünebilir. İstanbul-Çeşme arasında yapılan “Güney Yarışı” bu tarz yarışlara bir örnektir. Bu yarışın ilk etabı İstanbul-Bozcaada arasındadır... Yarışların **tek**, **seri** veya **ayaklı** oluşu yarışçıların değişik taktikler izlemesini gerektirebilir. Örneğin seri yarışlarda kondisyon faktörü devreye girer. İlk yarışta kendini çok yoran bir ekip her ne kadar o ilk yarış iyi bir dereceyle tamamlamış olsa bile, sonraki yarışlarda performans kaybedeceğinden dolayı rakiplerine karşı dezavantajlı duruma düşebilir.

Yarışların tipleri ise kabaca **Match Race**, **Fleet Race** ve **Team Race** olarak ayrılabilir.



Match Race'ler iki teknenin aynı anda birbirine karşı yarıştığı müsabakalardır. Match Race'lerde önemli olan tek bir rakip tekneye üstünlük sağlamak olduğu için rakip tekneyi her an kollamak ve gerekirse çatışma kuralları içerisinde rakip teknenin taktiklerini bozmak gerekebilir. Bu tarz yarışlarda, eğer öndeyseniz, rakibe fark atmaya çalışmak yerine kontrollü gitmeli ve rakibin her manevrasını izleyerek buna göre karşı-taktikler geliştirmelisiniz. Rakip tekneye yakın seyrederken aynı zamanda yol hakkına sahip olup, her zaman temiz rüzgar yakalarsanız rakibin sizi geçmesi imkansızdır. Temiz rüzgar tabiri, tekneye herhangi bir engele (rakip teknenin yelkeni gibi) rastlamadan, doğrudan gelen rüzgarı tanımlamak için kullanılır. Sürekli temiz rüzgar alabilmek iyi yarışçılığın en önemli kurallarından biridir.

Fleet Race'ler birçok teknenin aynı anda yarıştığı müsabakalardır. Belki de en yaygın yarış türüdür. Bu tarz yarışlarda iki tekne arasında gerçekleşecek taktiksel rekabet her iki tekneyi de diğer teknelere göre dezavantajlı duruma düşürmektedir. Bu tarz rekabetten ve çatışmadan genel olarak kaçınmalısınız. Taktiklerinizi diğer teknelerden bağımsız düşünerek oluşturmaya çalışmanız her zaman en doğrusudur. Yanlış bir taktik izleyen teknenin arkasında bir grup oluşabilir ve bu grup hep beraber dezavantajlı duruma düşebilir. Eğer o anki koşullar hakkında hiçbir fikriniz yoksa ve herhangi bir taktik üretemiyorsanız grubu takip etmek mantıklı olabilir. Burada anlatılmak istenen, grubu takip etmenin doğru olabileceği gibi yanlış da olabileceğidir. Herhangi bir taktiği olmayan bir teknenin “şansına güvenerek” ana gruptan ayrılması hezimetle sonuçlanabilir.

Team Race'ler birden fazla tekneden oluşan takımların yarıştığı müsabakalardır. Tek başına galibiyet yeterli değildir. Bu yüzden her tekne takım arkadaşlarını sıkıştıran rakiplerini bir Match Race'deki gibi ikili mücadelelerle safdışı bırakmaya çalışır. Çok yaygın bir yarış türü değildir ve genellikle centerboard tipi teknelerde uygulanır.

3. ROTA

Yelken yarış rotaları, kara parçaları, şamandıralar, kayalıklar veya deniz fenerleri gibi denizle ilişkili bulunan işaretlerin sınırlandırmalarından ibarettir.

Şamandıra yarışlarında her şamandıranın bir numarası bulunur ve rota bu numaralar yardımıyla açıklanır. Örneğin bir sosis rota yarışta orsa şamandırası (teknelerin ulaşmak için orsa seyri yapmak zorunda oldukları şamandıra oluşundan dolayı bu isimle adlandırılabilir) “1” numaralı şamandıra olsun. Pupa şamandırasını ise “2” diye numaralandıralım. İki tur atılacak bir sosis rotayı şu şekilde belirtebiliriz: Start – 1 – 2 – 1 – Finiş. Üçgen rotalar da bu numaralama yöntemiyle belirtilebilir: Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – Finiş.

Coğrafi yarışlarda rotayı belirtmek için genellikle işaretçi isimleri ve bu işaretçilerin teknenin ne tarafında bırakılması gerektiği yazılır.

Örneğin şu rotayı ele alalım:

Start – Fenerbahçe Sığılık (Digavsing) Çakarı iskelede – Kınalıada iskelede – Burgazada sancakta – Büyükada Sığılık Çakarı iskelede – Dilek Kayalığı Çakarı sancakta – Fenerbahçe Sığılık (Digavsing) Çakarı sancakta – Finiş.

Sağdaki haritada kırmızı çizgiyle rota belirtilmiştir. Rotanın yazılı halinde belirtilen işaretçiler ve bunların ne tarafta bırakılması gerektiğinin sırasıyla uygulandığını görebiliyoruz.

Rotaları okuma ve anlamada en önemli şey işaretçilerin yerlerinin kesin olarak bilinmesidir. Yukarıdaki rotayı Dilek Kayalığı'nın tam yerini bilmeden uygulamaya çalışırsak Dilek Kayalığı'nı iskelede bırakarak rota dışına çıkabiliriz veya son anda görüp rotaya dönmek için büyük yol kaybederek dezavantajlı duruma düşebiliriz. Bir işaretçinin yerinden emin değilseniz, yarış öncesi o işaretçinin yerini haritadan veya bir GPS (Chartplotter) cihazından net bir şekilde öğrenin. Unutulmaması gereken bir diğer nokta ise haritaların (güncel olmaları koşuluyla) her zaman GPS cihazlarından daha güvenilir olduğudur. GPS cihazının göstermediği önemli ayrıntıları haritalarda bulabilirsiniz. Resmi yat yarışlarında start işareti öncesinde şamandıra pozisyonlarının telsiz üzerinden duyurulduğunu unutmayın, bu duyuru sırasında, pozisyonları not almak taktiksel hazırlığın başlangıcıdır.



4. UYULMASI GEREKEN TEMEL KURALLAR

Yelkenli teknelerde yarışçılığın kuralları The International Sailing Federation (ISAF)'ın hazırladığı kitapta toplanmıştır. Bu kurallar her yıl değiştirilmeye müsait olup aşağıda açıklananlar en genel ve önemlileridir. Yarışan bir yat da ISAF kural kitabının bulundurulması ve bu kuralların en azından dümenci tarafından net bir şekilde bilinmesi gereklidir.

Yelkenli tekneler arasında yol hakları:

- Sancak- iskele kontra geçiş önceliği; farklı kontralarda seyreden (rüzgarı farklı bordadan kullanan) iki yelkenli çatışma tehlikesi doğuracak şekilde karşılaştığında, iskele kontra seyreden tekne, diğerinin yolundan çıkacaktır. (Sancak kontra yol hakkına sahiptir!)
- Çatışmadan kaçınma; tekne sancak kontra olarak geçiş önceliğine sahip dahi olsa, mutlaka çatışmadan kaçınmak için elinden geleni yapmalıdır, bu kural, ISAF kural kitabının birinci kuralı olup, ihlali halinde tüm kurallara karşı öncelik taşır.
- Aynı kontra geçiş önceliği; her iki tekne de aynı kontrada seyrediyorsa, rüzgar üstünde olan tekne, rüzgar altında olan teknenin yolundan çıkacaktır. (Rüzgar altı yol hakkına sahiptir!)
- İskele kontra seyreden bir yelkenli rüzgar üstünde başka bir yelkenli görür ve rüzgarı hangi bordadan kullandığını anlayamazsa, onun yolundan çıkacaktır.

- Şamandıraya yaklaşma sırasında; iki tekne boyuna girildiğindeki durum kıyas alınmak üzere iç tekne yol hakkına sahiptir, sancak-iskele kuralı bu kurala karşı üstün olmasına rağmen, tekneler aynı kontra seyir ediyorsa, dış tekne mutlaka iç tekneye manevrasını sorunsuz tamamlayabileceği yeri sağlamakla yükümlüdür.

Yelkenli tekneler arasındaki en temel çatışma kuralları bunlardır. Bu kurallara her zaman uymalı ve rakip teknelere haksız yere zor anlar yaşatmamalısınız. Hatırlayınız ki bu kuralları yeri geldiğinde avantajınıza da kullanabilir ve rakip tekneleri avantajsız duruma düşürebilirsiniz.

Herhangi bir kural ihlali durumunda, mağdur tekne kural ihlali bulunan tekneye **protesto** çekebilir. Protesto çeken tekne, sözkonusu tekneye sesli bildirimde bulunmalıdır ("Protesto!" diye bağırarak gibi). Daha sonra görülebilir şekilde kırmızı bayrak toka etmelidir. Yarış sonunda yarış hakemlerine yazılı deklarasyonla bu protestoyu bildirmelidir. Bu deklarasyonda hangi teknenin hangi kuralı ihlal ettiği açıkça belirtilmelidir.

Protestoların karara bağlanma süreci mahkeme adabıyla gerçekleşir. Protesto çeken teknenin dümencisi (skipper) olayı ayrıntılarıyla anlatarak ifadesini verir. Suçlanan tekne savunmasını yapar. Eğer varsa şahitler dinlenir ve protesto karara bağlanır. Bu karar protesto çekilen teknenin suçsuzluğu yönünde olabileceği gibi diskalifiye oluşuna kadar gidebilir.

Yarış komitesi yarıştan bizzat sorumlu merciidir. Yarışçıların komiteyle sürekli irtibat içinde olması gereklidir (telsizle vb.). Yarış komitesinden gelecek uyarılar dikkate alınmalıdır. Mesela erken start alan bir tekne (fodepar) komite tarafından uyarıldığında o tekne startını tekrarlamakla yükümlüdür. Komitenin uyarısını duymamak gibi bir mazeret söz konusu olamaz.

5. HAZIRLIKLAR

Teorik Hazırlıklar:

Rotayı bilmek ve rota üzerindeki deniz koşullarının farkında olmak başarının önemli bir kısmını oluşturur. Uzun uzadıya bu önemi açıklamaya çalışmaktansa bir örnek verelim:

Su-Sail yarış takımı Rodos Channel Regatta 2008 dahilindeki Marmaris koyiçi yarışlarının ilkinde iyi bir derece elde edememiştir. Öncelikle sağdaki haritadaki numaralardan faydalanarak rotayı belirtelim:

Start – 1 – 2 – 3 – 1 – Finiş.

Başarısızlığın nedeni: Yarış takımımız 1. şamandıra ile 2. şamandıra arasında doğrusal



bir yol izlemeyi tercih etmiştir. Ancak, kırmızı taralı alanda Yıldız Adası'nın dağlık yapısı nedeniyle hava kalmış (yarış sırasında rüzgar keşifleme esiyordu) ve yeşil çizgiyle belirtilen yolu izleyen tekneler (her ne kadar bu yol kırmızı çizgiyle belirtilen yoldan bir hayli daha uzun olsa da) teknemizi ve bizimle aynı rotayı izlemiş tekneleri geride bırakmışlardır.

Eğer bu yarıştan önce Marmaris koyiçi rüzgarları ve yerşekilleriyle ilgili teorik bir araştırma yapmış olsaydık, asla girilmemesi gereken taralı bölgeye girmezdik ve çok daha iyi bir sonuç elde edebilirdik. İşte rotayı ve üzerindeki deniz koşullarını teorik olarak tanımaktan kasıt budur.

Göz önünde bulundurulması gereken bir diğer nokta ise önceden elde edilen teorik bilgilerin geçerlilik koşullarının iyi tayin edilmesidir. Mesela yukarıdaki örnekteki taralı alanın kötü etkisinin ortadan kalkarak bir avantaja döndüğü durumlar olabilir. (rüzgarın hakim rüzgardan farklı bir yönde esmesiyle birlikte Yıldız Adası'nın böyle kör bir alan yaratamaması veya fırtına sebebiyle daha hafiflemiş bir rüzgar alanının tercih edilmesi gerekliliği vs.)

Hava Durumu teorik hazırlığımızın en önemli parçasıdır. Diğer teorik hazırlıklarımızı tamamlayıcı niteliktedir. Hava durumuna bakılmadan yapılan bir teorik hazırlık boş bir hazırlıktır; çünkü, hava durumu tüm koşulları değiştirebilir. Bu yüzden rüzgarın yönü, şiddeti, dalga durumu gibi seyri etkileyen unsurlar önceden, raporlardan faydalanarak, belirlenmeli ve stratejiler buna göre şekillendirilmelidir.

Pratik Hazırlıklar:

Tekneyi tanımak pratik hazırlıkların başında gelir. Her ne kadar ekip çok iyi olsa da yeterince tanınmayan bir tekne üzerinde yarışmak başarısızlığın işaretidir. Tekneyi tanımak için yarış öncesinde, yarışılacak tekne üzerinde antrenman yapılmalıdır. Bu antrenmanlar birer test sürüşü niteliğinde olmalı ve teknenin optimum orsa derecesi, yelken trimi, geniş apaz derecesi, hızı ve manevra kabiliyeti, donanımını vs. tanımayı amaçlamalıdır.

Yarış rotasında yapılacak bir antrenman, rotayı tanıma açısından da iyi bir pratik hazırlık olacaktır.

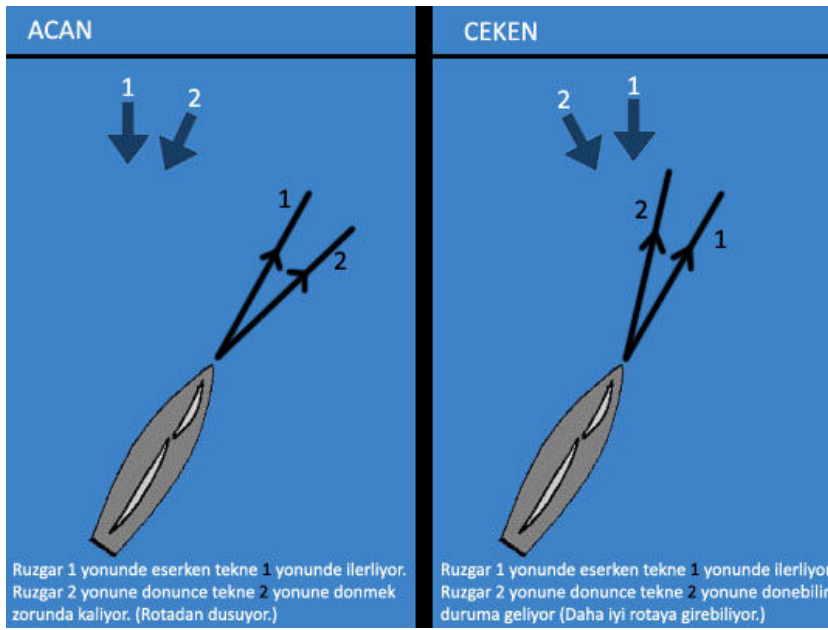
Tekneyle ilgili yapılması gereken bir diğer hazırlık ise donanımın hasarsızlığından ve işlerliğinden emin olmaktır. Tekne bakımı zamanında yapılmalı ve herhangi bir sakatlık veya daha büyük hasara yol açabilecek durumlar ortadan kaldırılmalıdır. Unutulmamalıdır ki tekne üzerindeki en ufak bir sorun bile tahmin edilemeyen sonuçlara yol açarak büyük kazalara sebebiyet verebilir.

Ekibin kişisel performans durumu göz önünde bulundurulması gereken başka bir unsurdur. Yarış öncesi ekibin kondisyon, güç ve moralinin iyi durumda olduğundan emin olunmalıdır. Kondisyon ve gücü arttırmak için ekipçe spor salonu antrenmanları, koşular düzenlenebilir. Morali arttırmak içinse birlikte yenecek bir yemek veya birlikte yapılacak herhangi bir aktivite çok faydalı olacaktır. Unutmayınız ki yelken bir ekip sporudur. Ekibin birbirine bağlı olması ve uyumlu çalışması başarının olmazsa olmaz şartlarındandır.

6. SEYRİ ETKİLEYEN UNSURLAR

Rüzgar: Söz konusu yelken olunca tabii ki rüzgarın şiddeti ve yönü büyük önem kazanır. Yarışçılıkta sürekli, temiz ve yeterli şiddette rüzgar alabilmek çok önemlidir. Hava kaldığında etrafınızda tespit ettiğiniz hava kanallarına ulaşmak için her şeyi yapmalısınız (her ne kadar bu bazen rotadan sapmak anlamına gelse de). Tabii ki yarış süresince havanın taze olduğu bir rotada gitmek isteriz. Bunun için etrafımızı ve denizi çok iyi gözlemlemeliyiz. Deniz üzerindeki renk değişimleri bize rüzgarın nerede daha şiddetli olduğu, nerelerin sağanak aldığı hakkında bilgi verebilir. Göz önünde bulundurmamız gereken çok önemli bir unsur da yer şekilleridir. Kısaca rüzgar, seyri etkileyen başka unsurlardan da etkilenen çok karmaşık bir dinamiğe sahiptir.

Rüzgarın yönüyle ilgili değinilmesi gereken bir konu **açan-çeken** kavramlarıdır.



Rüzgarın teknenin başına kaymasına “havanın açması”, kıçına kaymasına ise “havanın çekmesi” denir. Yarışlarda rüzgar yönündeki değişimleri avantaja çevirmek için açan-çeken kavramlarını iyi bilmeliyiz. Bu kavramlar özellikle orsa seyriinde önemlidir. Bildiğiniz gibi yelkenliler, rüzgarı tam karşıdan alarak seyir yapamazlar. Ancak rüzgar döndüğünde hedeflediğimiz noktaya gidiş açımız da değişir. Bu

değişikliğin avantajımıza olduğu durumlar (hedefe gidiş açımız teknenin orsa derecesinden daha dar olduğunda) “çeken”e girdiğimiz durumlardır. Hava açtığında ise rotamızdan biraz daha saparız. Ancak bu iki kavramı birbirinden bağımsız düşünmemeliyiz. Bir kontrada açan, diğer kontrada çeken olacaktır. Hava açtığında tramola atmak, diğer kontradaki çekene gireceğimizden, avantajlı olabilir. Bu kavramları bu dökümanın “Yarış Sırasında” kısmında daha derinlemesine inceleyeceğiz.

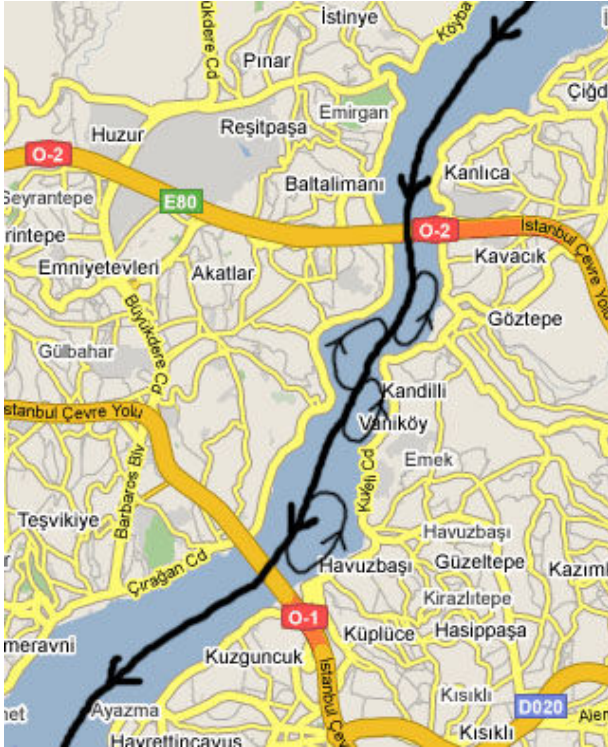
Rüzgarın şiddetiyle ilgili önemli bir konu **sağanak** kavramıdır. Hava akımının yerel kuvvetlenmelerine sağanak denir. Hava çok sert olmadığı sürece sağanaklı bölgeler, rüzgar hızı tekne hızıyla orantılı olduğundan, avantajlıdır. Havanın az olduğu yarışlarda sağanaklı bölgelere bir an önce ulaşmak veya havanın tazeleyeceği bölgeleri tahmin edebilmek ilk hedefiniz olmalıdır.

Aynı anda hem çeken rüzgardan faydalanırken hem de sağanakları yakalayabiliyor olmak yarışta en istediğimiz durum olsa da çoğunlukla mümkün olmayacaktır. Bazen bu iki kavramın avantajları çelişebilir. Örneğin, çeken rüzgarda seyretmek uğruna sağanaklardan ve havanın tazelandığı bölgelerden uzaklaşabiliriz. Tam tersi, sağanaklara ulaşmak için açan rüzgarda seyredip rotadan kaybedebiliriz. Hangi taktiğin daha iyi olduğunu söylemek

mümkün değildir. Koşullar yarıştan yarışa değişiklik gösterecek, doğru cevaplar çoğalacaktır. Bu durum yelken yarışçılığının katı kaidelere bağlı olmadığına güzel bir örnektir.

Akıntı: Özellikle coğrafi yarışlarda akıntının seyre etkisi büyüktür. Akıntıyla ilgili en büyük yanlış rüzgarla aynı yönde olduğudur. Akıntıyla rüzgar yönünün alakası yoktur. Akıntının yönü rüzgar yönünün tam tersi olabilir. Akıntılar genellikle hakim bir kol halinde akar. Bu hakim kol üzerindeki derinlik değişiklikleri ve yer şekilleri akıntının şiddetini ve yönünü etkiler. Bu değişmelerin farkında olmak, akıntı yönünde seyredildiğinde şiddetinden faydalanabilmek veya akıntı yönünün tersine seyredildiğinde en zayıf olduğu yerleri kullanabilmek fırsatını verir.

Akıntının önemine güzel bir örnek İstanbul Boğazi'dir:



Boğazda hakim akıntı yönü kuzeydoğudan güneybatıyadır. Bu akıntı boğazın daraldığı yerlerde ve burunlarda kuvvetlenir. Koylarda ise kıyıya çarparak ters yöne döner. Kuzeydoğu yönünde bir orsa kolu olan bir boğaz yarışında, her ne kadar kuşbakışı en kısa yol boğazın en ortasından geçse de bu yolu kullanmak dezavantajlıdır. Akıntının en kuvvetli olduğu boğazın ortasından seyretmek akıllıca olmaz. Bunun yerine koylardaki ters akıntıyı kullanarak kıyılara yakın gitmeli ve burunlara geldiğimizde biraz açıktan alarak kuvvetli olan burun akıntısından olabildiğince kaçmaya çalışmalıyız.

Her ne kadar rüzgarla akıntının doğrudan alakası olmadığı bir gerçekse, rüzgarın zaman zaman akıntıyı etkileyebileceğini de göz önünde bulundurmalıyız. Örneğin,

İstanbul'da kuvvetli lodos estiği zamanlarda boğaz akıntısının hakim yönü değişirse de kuvveti azalmaktadır.

Yer şekilleri: Rüzgar ve akıntı yer şekillerinden etkilenir. Yer şekillerinin özellikle rüzgara olan etkisini kafanızda şekillendirebilerseniz, yarış boyunca sürekli ve temiz rüzgar alabilirsiniz. Şüphesiz ki fizik kurallarına bağlı bir dünyada yaşıyoruz. Yer şekillerinin deniz koşullarına etkilerini uzun uzadıya ezberci biçimde anlatmak faydalı olmayacaktır. Yine bir örnekle konuyu açıklığa kavuşturalım:

Rota üzerinde bulunan burunları, eğer orsa çıkılıyorsa, aşılması gereken tepelere benzetebiliriz. Hava burunlara geldiğinde kara şekli boyunca iki parçaya ayrılır. Burunu hedefleyerek yükselmeye çalışan bir tekne, burunun etkisinde kalırsa "açan" rüzgara girecektir. Bu durumda tramola atarak bu açan etkiyi çeken etkiye dönüştürebiliriz. Dikkat edilmesi gereken bir nokta buruna çok yaklaşıldığında havanın hakim kuvvetini yitireceği ve kalacağıdır.

Denize kıyısı olan yüksek yer şekilleri rüzgarı etkiler. Rüzgar tepelere dar bir açıyla gelirse tepeleri yalayarak esmeye devam eder. Eğer “dik aç” gibi daha geniş bir açıyla gelirse beklenmedik etkiler ortaya çıkarabilir. Rüzgar etkisini kaybedebileceği gibi, öngörülemeyen sağanaklar bindirebilir. Yüksek yer şekillerine yakın seyredirken bu tür etkilere karşı dikkatli olunmalıdır.



Bu ve benzeri çıkarımları kafanızda bir fizik modeli kurarak ve kurduğunuz modeli gözlem yoluyla test ederek yapabilirsiniz.

Dalga: Rüzgarla yakından ilgisi olan dalga, seyri etkileyen en önemli unsurlardan biridir. Dalgaların boyuna ve aralığına göre yelken trimini değiştirmemiz gerekebilir (bkz: Su-Sail 2* Eğitim Kitapçığı – İleri Trim Teknikleri). Dalgaları rüzgarı arkadan aldığımız seyirlerde avantajımıza kullanabiliriz. Orsada ise, dalga boyu fazla olduğunda, dümenci, dalgaların teknenin hızını kesmesine izin vermemelidir. Dalgayla mücadele veya dalgadan faydalanma tecrübeyle kazanılacak yeteneklerdir.

Değinilmesi gereken bir önemli nokta, dalganın rüzgarı gecikmeli olarak takip etmesidir. Bundan kasıt şudur: Sert rüzgar çıktığında hemen dalga kaldırmaz. Benzer olarak sert rüzgar durduğunda kaldırdığı dalga hemen sönmez. Hava kaldığında önceki sert havadan kalan “kaba dalgalar” (rüzgarsız dalga) zor bir yelken seyrine sebep olabilir. Bu tarz bir ilişki dalga yönü ve rüzgar yönü arasında da mevcuttur. Belli yönden esen bir rüzgar dirse ettiğinde (döndüğünde) dalgası hemen rüzgar yönüne dönmez; bir müddet eski yönünü korur. Özellikle dalga yönünün rüzgar yönünden farklı olduğu durumlara dikkat edilmelidir.

Genellikle denizden esen rüzgarlar daha çok dalga kaldırır. Bunun sebebi rüzgarın daha uzak bir mesafeden denizi süpürmüş olmasıdır. Aynı mantıkla hareket edersek, kıyı yönünden gelen rüzgarlar ise büyük dalga yapamaz. Buna örnek olarak İstanbul'un güney sahillerini verebiliriz. Ataköy ve Kalamış açıkları, poyraz fırtınalarına karşı korunaklı olmalarına karşın, İodos estüğünde oldukça büyük dalgalara maruz kalırlar. Keza Marmara Denizi'nin güneyindeki bölgeler ise İodos karşı korunaklıdır.

Seyri dolaylı olarak etkileyen bazı meteorolojik etkenler **sıcaklık**, **bulutlar** ve **yağış**tır. Bu faktörler yukarıda bahsedilen temel unsurları etkilerler.

7. START HATTI

İyi yarışçılığın birinci kuralı start hattında avantajlı olmaktır. Start hattı yarışın tüm gidişatını etkiler. İyi start başarıyı getirir.

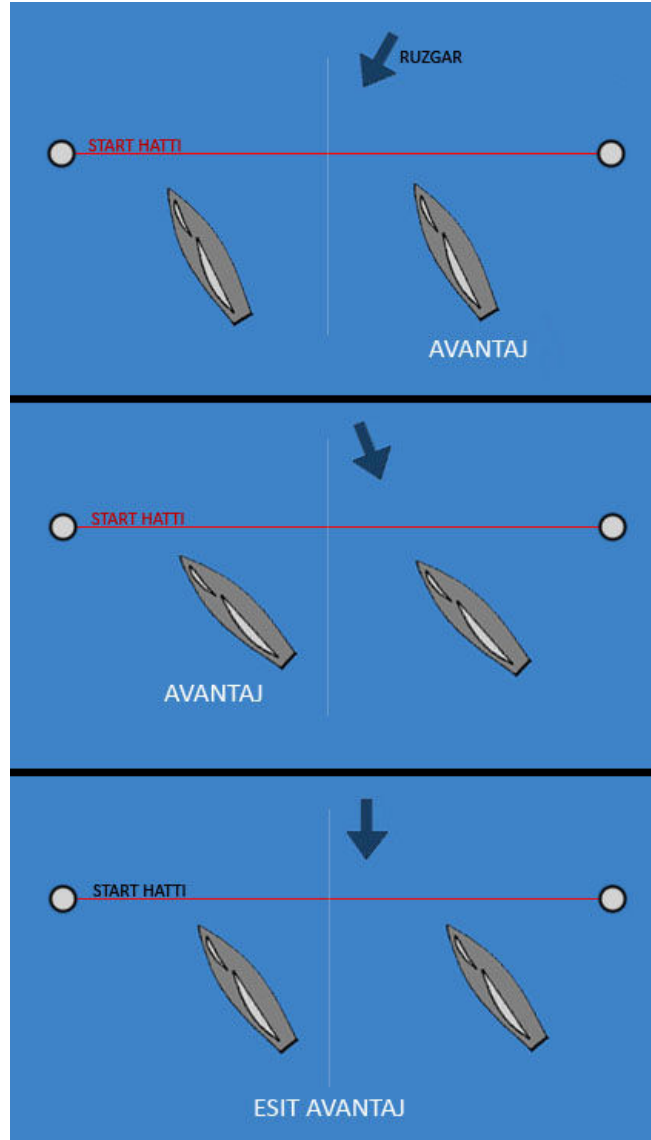
Start hattında dikkat edilmesi gereken unsurlar:

- Tam zamanında start hattını geçebilmek
- Start hattının avantajlı tarafına yakın çıkabilmek
- Teknelerin pis rüzgarında kalmamak
- Yakın teknelere karşı yol hakkı sahibi olmak
- Start hattından maksimum hızla geçebilmek

Start Hattında Avantajlı Taraf:

Start hattında “rüzgara yakın olmak” esastır. Start hattı rüzgara tam dik açı yapmayabilir. İşte bu durumlarda rüzgara yakın olan avantajlı bir taraf oluşur. Hangi tarafın avantajlı olduğunu bulmanın kolay bir yolu, start hattının tam ortasında, start hattına dik biçimde durarak teknenin hangi kontrada olduğuna bakmaktır (yelkenlerin hangi tarafta olduğuna bakılmalıdır). Örneğin, yelkenler iskele tarafında duruyorsa (sancak kontra) start hattının sancak tarafı avantajlıdır. Benzer biçimde tekne iskele kontraysa avantajlı taraf start hattının iskele tarafıdır. Start hattının avantajlı tarafından çıkmak, orsa şamadırasına daha yakın olmak demektir. Diğer teknelerin rüzgarüstünde olacağımız için kat etmemiz gereken yol azalacaktır.

Zamanlama: Start zamanı aralıklı uyarılarla belirtilir. Örneğin, son 10 dakikada birinci uyarı, son 5 dakikada ikinci uyarı, son dakikada üçüncü uyarı ve startta son uyarı verilebilir. Bu uyarıların zamanları ve adedi değişebilir. Yarıştan önce bu uyarılar, yarış talimatında belirtilir.



Dümencinin zamanında start alabilmesi için ekipten birinin kronometreyle zaman tutarak dümenciye kalan süreyi bildirmesi gereklidir. Geç kalmak dezavantaj olacağı gibi, start hattını erken geçmek (fodepar) de, startı tekrarlamak gerekeceği için büyük zaman kaybı olacaktır.

Çatışma: Start hattında rakip teknelerle çatışmanız, diğer bütün avantajlarınızı yitirmenize yol açabilir. Bu yüzden sürekli yol hakkına sahip olmalısınız. Bu yüzden genellikle sancak kontra olmak tercih edilir. Ancak diğer teknelerle çatışmayacağınıza emin olduğunuz durumlarda iskele kontra seyretmeyi tercih edebilirsiniz. Start hattında dikkat etmeniz gereken bir diğer çatışma kuralı rüzgaraltı teknelerin rüzgarüstü teknelere karşı olan yol hakkıdır. Rüzgaraltı teknelerin sizi orsalatabileceğini unutmayın. Bu durum fodepar olmanıza yol açabilir. Bu bağlamda genel kaide rüzgarüstü teknelere yakın, rüzgaraltı teknelerden uzak durmaktır. Rüzgarüstü teknelere yaklaşırken onların pis rüzgarında kalmamak dikkat edilmesi gereken çok önemli bir diğer unsurdur.

Hız: Tekneler bir anda hızlanmaz. Teknelerin atalet (momentum) kazanması için rüzgara karşı belli bir açıyla, düzgün bir trimle bir müddet gidilmesi gerekir. Bu yüzden start hattını



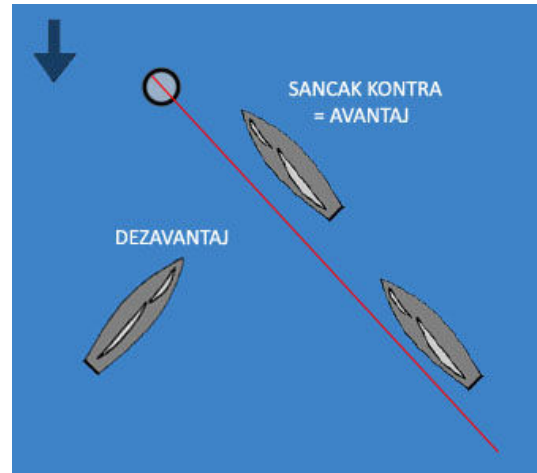
kesmeden yeterli bir süre önceden tekneye hız kazandırmamız gerekir. Start hattına yakın bekleyip son anda yelkenleri trim ederek hızlanmaya çalışmak da bir taktik olabileceği gibi, genellikle iyi bir hızla gelerek start hattını geçen tekneler daha avantajlı olacaktır. Tabii ki start hattına hızlı gelen teknelerin fodepar olma riski daha fazladır. Eğer fodepar olacağınızı düşünürseniz yelken triminizi bozarak biraz zaman kazanabilirsiniz. Unutmayın ki fodepar olmak hız avantajını kaybetmekten çok daha kötüdür.

8. YARIŞ SIRASINDA

Orsa: Yarışta sıralamayı belirleyen en önemli kol orsa koludur. Tramolaların sıklığı, zamanlamaları ve yerleri orsa rotalarının temel belirleyicileridir. Yanlış bir rota izlemek sizi birincilikten sonunculuğa kadar düşürebilir. Orsa yarışçılığında dikkat edilmesi gereken noktalar:

- **Açan ve çeken** rüzgarlara dikkat etmelisiniz. Hava açtığında tramola atmak yerinde bir hamledir. Ancak; iyi yarışçıların o anki duruma göre karar vermediğini, parkurun nerelerinde havanın açıp çektiğini tahmin ederek rotalarını çizdiklerini unutmayın. Yarışın çoğunluğunda çeken rüzgarda seyredip tramola atacağınız noktaları açan rüzgara denk getirmeye çalışmalısınız. Çeken rüzgarda seyrederken şamandıraya yakınlaştığınız için tramola atmanız gerekirse mecburen açan rüzgara gireceğinizi unutmayın. Böyle bir durumda çekende kazandığınız yol avantajını, diğer kontrada gitmeniz gereken açan dezavantajıyla yitirirsiniz. Yine de anlık durumlara dikkat edin ve hava açtığında tramola atmayı gözden geçirin.

- Parkurun diğer bölgelerindeki tekneleri gözlemlemek, o bölgelerdeki koşulları anlamana yardımcı olur. Örneğin, sizden daha dar açıyla seyreden bir tekne gördüğünüzde o bölgede çeken rüzgarın hakim olduğu kanısına varabilirsiniz. Veya başka bir tekne yelkenlerini doldurmakta güçlük çekiyor ve ilerleyemiyorsa o bölgede hava kalmıştır.
- Rüzgara karşı gitmek zordur; hava kaldığında veya azaldığında (pupa seyrine nazaran) bu iş daha da zorlaşır. Bu yüzden **sağanakları** iyi kullanmalı, havanın kaldığı noktalardan kaçınmalısınız. Havanın az olduğu yarışlarda sağanakları yakalamak önceliğiniz olmalıdır (bazen bu öncelik çeken avantajını yitirme pahasına bile uygulanabilir).
- Startın hemen sonrasında birçok teknenin **pis rüzgarında** kalıyorsanız, önceliğiniz diğer bütün taktiklerinizi bir kenara bırakıp bir an önce tramola atarak veya rotadan düşerek (kafayı açarak) temiz rüzgara çıkmak olmalıdır.
- Diğer teknelerin gerisindeyseniz, düşünmeden, herkesin gittiği yerden farklı bir yere gitmek boş bir heves olacaktır. Bunun yerine gerçekten doğru olduğunu düşündüğünüz taktiğe bağlı kalarak rakiplerinizin hatalarını kollamalı ve onları birer birer geçmeye çalışmalısınız.
- Birinci olsanız bile taktiklerinizi gerektiğinde güncellemelisiniz. Arkanızda, yanlış taktik izliyor olsanız dahi, bir grup oluşabilir. Bu grubun önünde olursunuz yanlış taktik izleyerek de birinciliği sürdürebileceğiniz anlamına gelmez. Gruptan ayrı başka bir tekne doğru taktikler uygulayarak önünüzde bitebilir. Bu yüzden taktiğinizin yanlış olduğunu düşünüyorsanız kontrollü biçimde doğru taktikleri bir an önce uygulayın ve taktik üretmekten hiçbir zaman vazgeçmeyin.
- Size yakın rakip teknelerin rüzgar üstlerine çıkarak rüzgarlarını kesmeye çalışabilirsiniz.
- Çatışma kurallarını avantajınıza kullanmaktan kaçınmayın. Atacağınız bir tramolayla (sancak kontra geçtiğinizde) birden çok iskele kontra seyreden tekneyi rotadan saptırabilirsiniz. Tabii ki kendi taktiksel rotanızdan sırf diğer tekneleri rahatsız etmek için sapmamalısınız.
- **Şamandıraya yaklaşırken** sancak kontra olmanız, şamandırayı dönecek olan iskele kontra teknelere karşı yol hakkına sahip olacağınızdan dolayı avantajlıdır. Şamandıraya iskele kontra yaklaşan bir tekne, sancak kontra teknelerin arasına girme şansı bulamayabilir. Şamandıra önünün yarış parkurun geneline nazaran daha kalabalık olacağını aklınızda bulundurun.



Pupa: Orsa kolunu “tepeye tırmanmaya” benzetirsek, pupa kolunu “tepeden iniş” olarak görebiliriz. Tekneler pupa kolunu orsaya nazaran daha hızlı kat ederler. Bu yüzden orsa şamandırasını dönüp pupa koluna geçtiğimizde, orsa çıkmaya devam eden teknelerle aramızdaki farkı açma ve taktiksel özgürlüğümüzü arttırma fırsatı yakalarız. Pupa kolunda, “Orsa” bölümünde bahsedilen genel taktikler (orsa seyrinin karakteristiğinden ve rüzgar yönünden bağımsız olan taktikler) geçerlidir. Dikkat edilmesi gereken, pupa koluna özgü noktalar:

- Genellikle yelkenli tekneler geniş apazda, pupadan daha hızlı giderler. Her ne kadar geniş apaz gitmek zig-zaglar çizmenize yol açacak ve kat ettiğiniz yolu uzatacaksa da, elde edeceğiniz hız farkı bu dezavantajı ortadan kaldıracaktır. Teknenin özellikleri bu hız-yol ilişkisini değiştirecektir. Her teknenin optimum rüzgar alışı açıları farklıdır. Deneme ve gözlemlerle, mümkünse yarış öncesi, teknenin bu özellikleri belirlenmeli; yarış sırasında rota buna göre çizilmelidir.
- Balonunuz varsa, balonun niteliğine göre (simetrik, asimetric) rotanızı ve rüzgar açınızı düzenlemelisiniz. Simetrik balon geniş rüzgar açılarında (geniş apaz, pupa), asimetric balon ise daha dar rüzgar açılarında (apaz) optimum çalışır. Balonunuz yoksa, ayı bacağı bir seçenek olabilir.
- Orsa seyrinden farklı olarak, pupa seyrinde arkadan yetişen tekneler rüzgarınızı kesebilir. Bu durumu önünüzdeki rakip tekneleri geçmek için de kullanabilirsiniz.

9. SON SÖZ

“Her şeye rağmen yarışmak güzeldi” sözü her ne kadar klişe olsa da; sıralamada kaçınıcı olduğunu düşünmeksizin bunu diyebilen yarışçı, gerçek yarışçıdır. Yelken ve denizcilik hırs işi değildir. Hırs yüzünden yaşanan kazalar geri döndürülemez olabilmekte, ölümle sonuçlanan olaylar ne yazık ki yaşanmaktadır. Kimsenin yelken sporuna böyle bir leke sürmeye hakkı yoktur. Böyle akıllı dolu bir spor dalı, ahlaklı ve sağ duyulu insanlarca yapılmalı ve yüceltilmelidir. Sabancı Üniversitesi Yelken ve Denizcilik Kulübü olarak yelken yarışçılığına ilgi duyan herkesi bu bağlamda “gerçek” birer yarışçı olmaya davet ediyoruz.

