

YARIŞÇILIĞA GİRİŞ

Yelken yarışlarında amaç, rüzgar ve deniz koşulları çerçevesinde olabildiğince uygun **rotada**, olabildiğince uygun **yelken trimi**yle seyir ederek rakiplere üstünlük sağlamaktır. Bu iki seyir unsuru yarış talimatında belirtilen genel rotaya bağlı kalınarak düzenlenmeli ve en kısa sürede bu rotanın katedilmesi amaçlanmalıdır. Yarış talimatında belirlenen genel yarış rotası, yarışan teknelere bazı sınırlamalar koyar (şamandıra / kara parçası dönüş zorunluluğu, belli bir hattan geçme zorunluluğu vs.). Yarışan tekneler kendi rotalarını bu sınırlamalar dahilinde oluşturmakta serbesttirler. Bu da **rota** unsurunu yelken yarışlarının önemli bir parçası yapar. Yelken yarışlarının bir diğer unsuru ise tekneler arasındaki çatışma ve etkileşimlerdir. Bu çatışmalar ve etkileşimler rotanın ve/veya yelken triminin değiştirilmesini gerektirebilir.

KISA TÜRK YARIŞÇILIĞI TARİHİ

1930'lu yıllara kadar Türk yarışçılığı adına pek bir gelişme yoktur. 19. yüzyıl ve Birinci Dünya Savaşı sonuna kadarki dönemde büyük yelkenli tekne sahibi olan Türk sayısı bir elin parmaklarını geçmiyordu. İstanbul ve civarında yelkenle uğraşanlar azınlıklardan ibaretti. Türk yelken sporu ve yarışçılığı adına faaliyetlerin 1930'larda başladığını söyleyebiliriz. İlk resmi yarışlardan biri 1932 yılında Eylül ayında düzenlenen ve 3 etapta oluşan "İstanbul Birinciliği" yarışlarıdır. Bu yarışta toplam 5 sınıfta 47 tekne yarıştı. Olimpiyatlara ilk katılımımız ise 1936 Berlin Olimpiyatları'na Behzat Baydar ve Harun Ülman'ın katılımıyla gerçekleşti. Starboat sınıfında 13 tekne içerisinde 7.'lik elde eden bu iki yelkenci yıllarca yelken sporunun yaygınlaşması ve gelişmesi adına katkıda bulunmuşlardır. 1933 yılında İzmir'deki bir yarışa teknelerini karadan götürmek yerine İstanbul'dan yelkenle gitmeleriyle ve bu rotanın yarışa uygun olduğunu tespit etmeleriyle günümüzde hala düzenlenmekte olan İstanbul-Çeşme arası "Güney Yarışı"nın temellerini atmışlardır. Türk yelkenciliğinin ve denizciliğinin gelişmesinde Atatürk'ün de payı yadsınamaz. Bugün birçok tekneye barınak olan Fenerbahçe Marina'nın yapımına ve İstanbul Yelken Kulübü'nün kuruluşuna Atatürk ön ayak olmuştur. 1930'lu yıllarda temelleri atılan yelken yarışçılığı, İstanbul Yelken Kulübü gibi kuruluşların çabalarıyla hem centerboard sınıflarında hem de yat sınıfında gelişerek günümüze kadar gelmiştir.

YARIŞ TIPLERİ

Yarışa katılan teknelerin **sayısına göre** iki çeşit yarış tipi vardır:

- **Match Race:** İki teknenin düello usulü kapıştığı yarış tipidir. Match race'de önemli olan, tek rakip tekneye üstünlük sağlamak olduğu için rakibi zor durumda bırakmak, daha çok teknenin katıldığı diğer tip yarışlara göre daha önemlidir. "Zor durumda bırakma" durumu rakip teknenin rüzgarını kesmekten tutun rakip tekneyi rota dışına itelemeye kadar varabilir. Match race'e örnek olarak America's Cup'ı gösterebiliriz.

- **Fleet Race:** İki'den fazla teknenin karşı karşıya geldiği yarış tipidir. Bu tip yarışlarda önemli olan diğer teknelerin önüne geçmek olduğundan, tekneler arasındaki ikili çekişmeler daha az önem taşımaktadır. Hatta match race'lerde rastladığımız diğer tekneyi zor durumda bırakmak için yapılan manevralar bu manevraları yapan tekne için de dezavantaj (yoldan kaybetme gibi nedenlerle) anlamına gelebilir.

Yarışan teknelere göre de temelde iki çeşit yarış tipi vardır:

- **Tek-dizayn (One-design):** Tüm teknelerin aynı (aynı üreticiden, aynı model, eşit donanımlı) olduğu yarış tipidir. Bitiş hattını ilk geçen tekne birinci olur. Bu yarış tarzı genelde olimpiik yarışlarda uygulanır. Tek-dizayn yarışlarının uygulandığı bazı tekne tipleri: Finn, 420, 470, Laser, Europe, Pirat, 49er.

Tek-dizayn sınıfının bir alt sınıfı sayılabilecek **box-design** adlı bir yarış tipi daha vardır. Box-design tipi yarışlarda tekneler aynı üreticinin elinden çıkmamasına rağmen belirli sıkı limitlere (gövde uzunluğu, yelken alanı vs.) tabi tutulmuştur. Bu tip yarışlara yine America's Cup'ı örnek verebiliriz.

- **Handikap (handicapped):** Teknelerin farklı olduğu ve bu farkların reyting sistemiyle yok edildiği yarış tipidir. Teknelerin parkuru tamamlama sürelerinin reytingleriyle çarpılmasıyla **düzeltilmiş süre** elde edilir. Sıralama düzeltilmiş süreler göre yapılır.

Örnek:

	Reyting	Gerçek Süre	Düzeltilmiş Süre
1. Tekne	0.960	2:00:00	1:55:20
2. Tekne	1.020	1:54:00	1:56:28

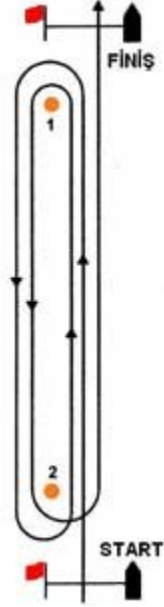
Tabloda görüldüğü üzere, 2. tekne 1. tekneyi gerçek sürede geçse de düzeltilmiş sürede geçememiştir. Bu durumda yarış 1. tekne kazanmıştır.

İstanbul'da TAYK (Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü) ve İYK (İstanbul Yelken Kulübü) tarafından düzenlenen yarışlar handikap yarışlarına örnektir. Bu yarışlarda uluslararası IRC reyting sistemi kullanılmaktadır.

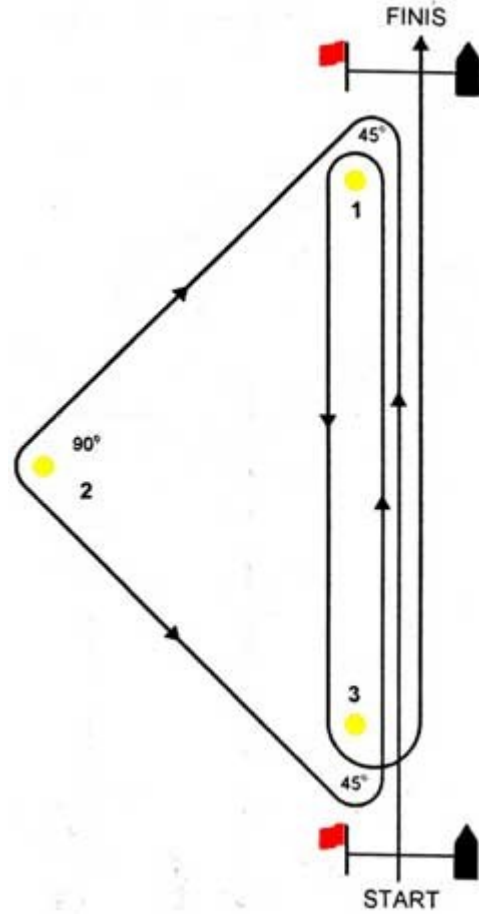
Yarışlar rotaların niteliğine ve uzunluğuna göre de sınıflandırılabilirler. **Şamandıra Yarışları** daha kısa süren, daha çok anlık performans isteyen yarışlardır. **Coğrafi Yarışlar** ise genellikle bir yerden diğerine varmayı hedefler. Nispeten daha uzun süren yarışlardır. Bu yarışlarda anlık performanstan çok kondisyon ön plana çıkar. Coğrafi yarışlar şamandıralarla desteklenerek daha komplike ve zorlayıcı hale getirilebilirler. Bu yarışlara örnek olarak İstanbul-Çeşme arası yapılan "Güney Yarışı"ni örnek gösterebiliriz.

Şamandıra yarışlarında genellikle üç tip rota kullanılır: Sosis rota, Üçgen rota, Trapez rota

(Aşağıdaki tüm şekillerde rüzgarın yukarıdan geldiği varsayılmıştır.)

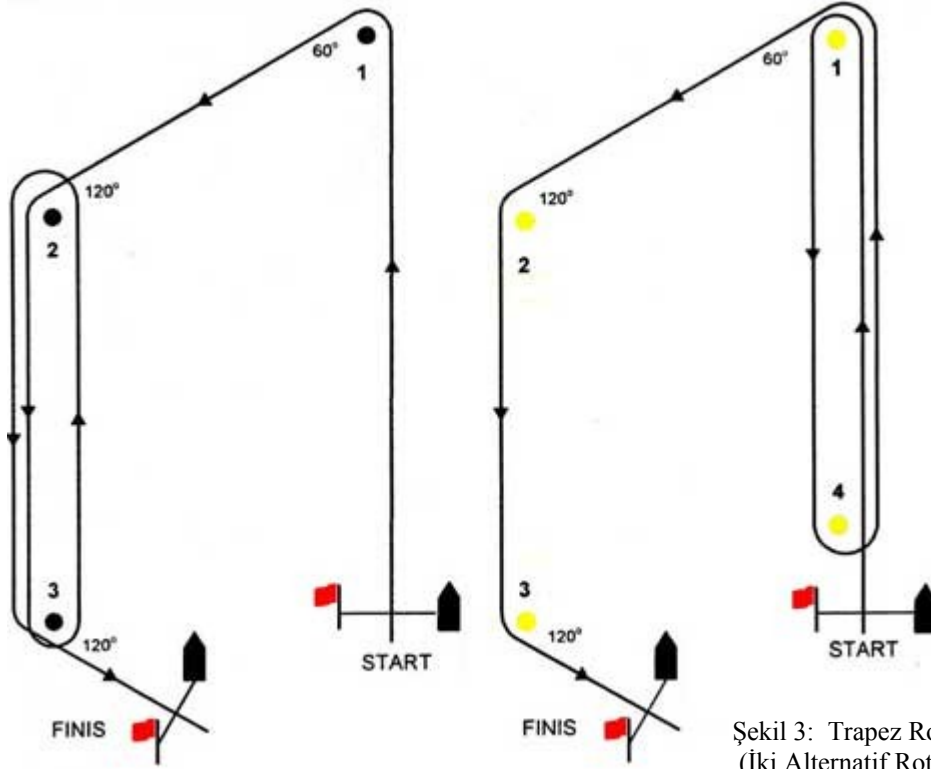


Şekil 1: Sosis Rota



Şekil 2: Üçgen Rota

Şamandıra yarışlarında her şamandıraya bir numara verilir. Şamandıra dönüş sırasına göre bu numaralar kullanılarak rota belirtilir. Yukarıdaki şekilde görülen sosis rota şu şekilde belirtilebilir: Start-1-2-1-2-Finiş. Şamandıralara onlara ulaşmak için gidilmesi gereken seyrin adıyla da hitap edilebilir. Örnek: Yukarıdaki sosis rotadaki 1 numaralı şamandıraya “orsa şamandırası”, 2 numaralı şamandıraya ise “pupa şamandırası” denir.



Şekil 3: Trapez Rota
(İki Alternatif Rota)

KURALLAR ve PUANLAMA

Yarışlarda uyulması gereken temel kurallar International Sailing Federation (ISAF)'ın hazırladığı kitapta toplanmıştır. Bu "Çatışmayı Önleme Kuralları"nın en önemlilerini Su-Sail 2* Yarışçılık dökümanında bulabilirsiniz. Yarışan teknelerin en azından dümencilerinin bu kuralları bilmesi şarttır.

Yarış sırasında herhangi bir kural ihlali durumunda, kural ihlali yapan teknenin ceza dönüşü yapması gerekebilir. Bu ceza dönüşü 360 derece (kendi etrafında bir tur) veya 720 derece (kendi etrafında iki tur) olabilir. Hangi durumlarda ne tür ceza dönüşü yapılması gerektiği yarış talimatında belirtilir. Şamandıra dönüşü esnasında şamandıraya değmek 720 derece ceza dönüşü gerektirir ve yarış talimatında belirtilmese bile uygulanmalıdır.

İki teknenin çatışması sonucu, bir tekne diğerine protesto çekebilir. Protesto çeken tekne kırmızı bayrak toka etmeli ve söz konusu tekneye sesli olarak protesto çektiğini bildirmelidir (ekipten biri "Protesto" diye bağırmalıdır). Yarış sonrasında protesto çeken tekne protestoyu hakem komitesine bildirir. Taraflar hakem komitesi önünde toplanır ve her iki taraf da dinlenir. Protestonun kabul edilmesi durumunda suçlu

bulunan tekne diskalifiye edilebilir veya yarışı bitirme süresine ceza süresi eklenebilir. Protesto haklı bulunmazsa herhangi bir yaptırım uygulanmaz.

Filo yarışlarında (fleet race) kullanılan puanlama sistemlerinden en yaygın Low Point Scoring'dir. Bu sisteme göre yarış başına her tekne kaçınıcı olduysa o puanı alır. Yarışlar sonunda her teknenin puanları toplanır ve en az puandan en çok puana

doğru sıralama yapılır. Örneđin, bir tekne ilk yarışta birinci, ikinci yarışta üçüncü, üçüncü yarışta ise ikinci olduysa, bu teknenin toplam puanı 6 olacaktır. Başka bir tekne ilk yarışta ikinci, ikinci ve üçüncü yarışta ise birinci olduysa, bu teknenin toplam puanı 4 olacak ve sıralamada 6 puan alan diğer teknenin önüne geçecektir.

Match race'lerde genellikle herhangi bir puanlama sistemi kullanılmaz. Örneđin, 3 yarıştan 2'sinde birinci olan tekne bu iki tekne arasında birinci ilan edilir.