

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ YELKEN TAKIMI

Filo Yarışlarında Start



Alice Marangoz
Şubat 2013

İçindekiler

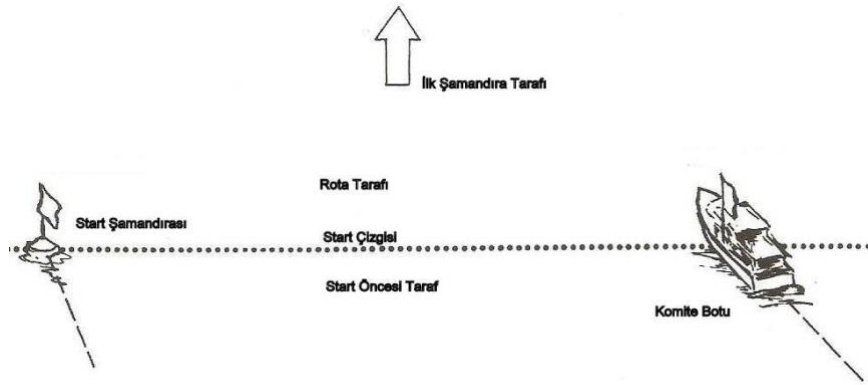
- 1. Giriş**
- 2. Start Hattı ve Starta Hazırlık İşlemleri**
- 3. Startta Strateji ve Taktik Kavramları**
 - 3.1 Startta Strateji**
 - 3.1.1 Start Hattının Avantajlı Tarafı**
 - 3.1.2 Rüzgar Yönündeki Ufak Değişimler**
 - 3.1.3 Rüzgar Kuvveti**
 - 3.1.4 Akıntı Yönü ve Kuvveti**
 - 3.2 Start Taktikleri**
 - 3.2.1 Rakiplere Göre Teknemizin Hızı**
 - 3.2.2 Start Hattında Filonun Çoğunluğunun Olduğu Taraf**
 - 3.2.3 Start Hattını Üçe Bölme**
 - 3.2.4 Tam Zamanında Hattı Kesme**
 - 3.2.5 Start Hattına Sancak Kontra Yaklaşmak**
 - 3.2.6 Start Hattına İskele Kontra Yaklaşmak**
 - 3.2.7 Vanderbilt Start Tekniği**
 - 3.2.8 Üçgen Startlar**
 - 3.2.9 Geniş Filoda Start Teknikleri**
- 4. Pupa Seyirde Start**
- 5. Startta Hız İpuçları**
- 6. Start Cezaları**
- 7. Start Hattı Kuralları**
- 8. Sonuç**
- 9. Kaynakça**

1. Giriş

Türkiye’de yapılan yelken yarışları genel olarak filo yarışlarıdır. Her tip yarışta olduğu gibi filo yarışlarında da iyi bir start almanın önemi çok büyüktür. Başarılı bir şekilde start almak, yarış kazanmak için gereken en önemli koşullardan biridir. İyi bir başlangıç, yarışın geri kalanında tekneyi her zaman daha hızlı götürebilmek için ekibin daha çok gayret göstermesini ve çalışmasını sağlar. Dolayısıyla ekip için psikolojik bir savaş haline gelen start anı, heyecan ve gerilim yüklüdür.

2. Start Hattı ve Starta Hazırlık İşlemleri

Start hattı komite botu, bayrak direği veya start şamandırası arasındaki hayali bir çizgidir. Start hattının start öncesi tarafı ve rota tarafı vardır.



Şekil 1

Bir tekne, start işaretinde veya start işaretinden sonra, start hattının tamamen start öncesi tarafındayken gövdesinin, ekibinin veya ekipmanının herhangi bir parçasının ilk olarak start hattını ilk şamandıra yönünde geçmesi ile start eder.

Yarışlar, aşağıdaki işaretler kullanılarak başlatılır. Zaman, görsel işaretlere göre tespit edilir; seda işareti yokluğu göz ardı edilebilir.

Start İşaretinden Önce Dakika	Görsel İşaret	Seda İşareti	Anlamı
5*	Sınıf Bayrağı	Bir	Uyarı İşareti
4	P, I, Z, Z ve I, veya Siyah Bayrak	Bir	Hazırlık İşareti
1	Hazırlık Bayrağı arya;	Bir uzun	Bir Dakika
0	Sınıf Bayrağı arya;	Bir	Start İşareti

* veya yarış talimatlarında belirtildiği gibi

Figür 1

3. Startta Strateji ve Taktik Kavramları

Strateji bizim rüzgar kuvvetine, rüzgar yön değişimlerine ve akıntıya göre yaptığımız yarış planımızdır. Taktik ise pozisyonumuzu belirleyebilmek, diğer tekne ve tekne gruplarını kontrol edebilmek için kullandığımız tekniklerdir.

Strateji uzun vadeli; taktik ise kısa vadeli, öncesi olmayan, belli bir anda ve belli bir yerde rakibe karşı avantaj kazandıracağını düşündüren düşünceler bütünüdür.

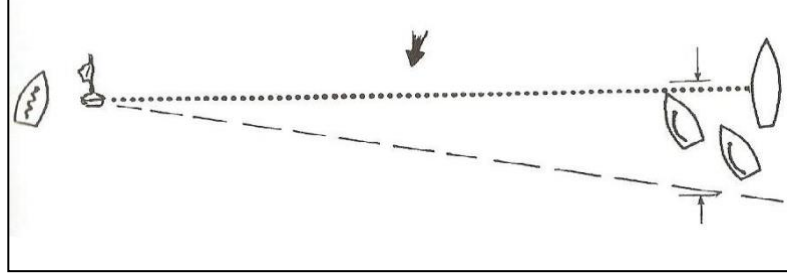
3.1. Startta Strateji

3.1.1 Start Hattının Avantajlı Tarafı

Nasıl bir start hattına sahip olursak olalım, pupa start veya orsa start, çoğunlukla hattın avantajlı bir tarafı vardır çünkü rüzgar yönü teoride start hattına dik olduğu varsayılsa da pratikte her zaman dik olmayabilir.

Orsa start alınan bir yarışta hangi tarafın avantajlı olduğunu anlamak için uygulanan en kolay ve hızlı yollardan biri, hattın tam ortasında, teknemizin kemere hattı start hattına paralel olacak şekilde rüzgara karşı durmaktır. Bu esnada eğer yelkenlerimiz rüzgar ile dolmaya başlamış ise avantajlı bir tarafın varlığı söz konusudur. Eğer yelkenler dolduğunda sancak kontra isek hattın sancak tarafı, eğer iskele kontra isek hattın iskele tarafı avantajlı taraftır. Bu metotta hattın tam ortasında durmak gereklidir. Eğer tam ortada değilsek, oluşan perspektif algımızı yanıltabilir.

Daha güvenilir olan bir diğer yolda ise, hattın bir ucunda teknenin burnunu rüzgara doğru döndürmeliyiz. Tekne bu konumda iken teknenin kıçından teknenin omurga hattına dik olacak bir şekilde karşı tarafa bakarak gözümüzde hayali bir hat çizeriz. Eğer gözümüzde çizdiğimiz bu hayali hat start hattı ile çakışıyor ise avantajlı taraf yoktur. Eğer bu hayali hat, start hattının önünde ise start hattının bulunduğu tarafı avantajlıdır; hayali hat start hattının arkasında ise start hattının karşı tarafı avantajlıdır. Start hattının karşı tarafına baktığımızda start hattı ile hayali hat arasına kaç tekne girebiliyor ise avantajlı taraf o kadar tekne boyu avantajlıdır demektir. (Şekil 2)



Şekil 2

Start hattının avantajlı tarafını bulmak için kullanabileceğimiz en iyi yöntem ise, pusula kullanarak uyguladığımız yöntemdir. Önce start hattı boyunca apaza yakın geniş bir seyir ederken pusula ile teknenin pruva açısı bulunur. Daha sonra rüzgara dönüp pusula ile tekrar teknenin pruva açısı ölçülür. Eğer iki açı arasındaki fark doksan derece ise hatta avantajlı taraf yoktur. Eğer ölçüm yaptığımız uçtaki açı farkı doksan dereceden az ise, apaz giderken gittiğimiz şamandıranın olduğu taraf, eğer doksan dereceden fazla ise karşı taraf avantajlı demektir.

3.1.2 Rüzgar Yönündeki Ufak Değişimler

Yelken yaparken bizi götüren ana kuvvet rüzgardır. Rüzgarı okuyabilmek, yani nasıl davrandığını ve su üzerindeki etkilerinin neler olduğunu anlayabilmek, bize rakiplerimizle rekabette büyük bir avantaj sağlar.

Rüzgarın Açması: Rüzgarın teknemizin rüzgar altına doğru yön değiştirmesidir.

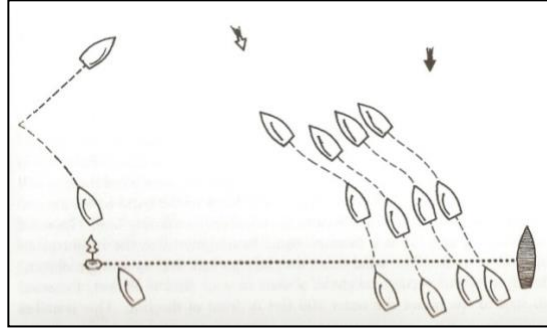
Rüzgarın Çekmesi: Rüzgarın teknemizin rüzgar üstüne doğru yön değiştirmesidir.

En önemli nokta rüzgar yönündeki ufak değişimleri tahlil edebilmektir. Bu değişimler bize göre açan ve çeken olmak üzere iki şekilde olabilir. Eğer rüzgar yönündeki değişimleri kendimize uygun bir şekilde kullanabilirsek, hedef şamandıraya daha yakın bir açıda gidebilir ve yolumuzu kısaltabiliriz. Bu değişiklikleri demirli bir teknenin bayrağına, dalgaların suyla yaptığı açıya ve rüzgar üstümüzdeki yelkenli teknelere bakarak anlayabiliriz. Orsa seyirde çeken rüzgar hedef şamandıraya daha yakın

gitmemizi sağlarken, açan rüzgar şamandıradan uzaklaşmamıza sebep olur. Pupa seyirde ise bu durumun tam tersi doğrudur.

Start hattında rüzgar kırılmalarını kontrol edip takip etmemiz gerekir. Son anda oluşan bir kırılma, hattın avantajlı tarafını birden değiştirebilir. Açık bir denizde rüzgar yönündeki değişimler sürekli olarak sabit bir yönde olabilir, saat yönüne veya tersine doğru döner bir şekilde olabilir. Eğer rotamızın bir kısmı karaya yakınsa, rüzgar coğrafi etkenlerden dolayı döner. (Şekil 3)

Eğer sürekli bir değişim bekliyorsak, hattın avantajlı tarafı yeni, temiz rüzgara ilk olarak ulaşmamızı sağlayan taraftır.



Şekil 3

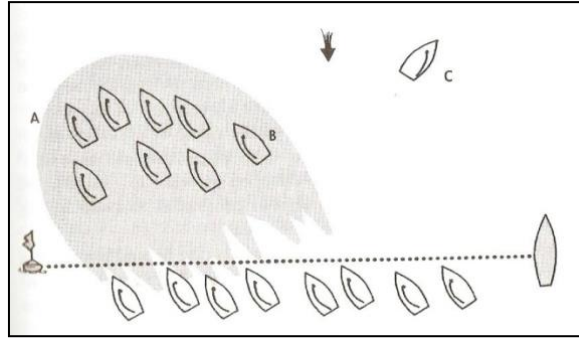
Açan ve çeken rüzgarları, rakip teknenin pisinde kaldığımız zaman da kullanabiliriz. Örneğin bir sonraki sağanakta rüzgarın çektiğini görebiliyorsak, birkaç derece kafayı açıp tekneyi hızlandırmalıyız. Böylece çekene ve temiz rüzgara daha çabuk ulaşabiliriz.

3.1.3 Rüzgar Kuvveti

8 knottan düşük havalarda, start hattından temiz rüzgarda çıktığımız müddetçe avantajlı taraf herhangi bir yer olabilir. Düşük havada, sert havaya göre diğer yelkenlilerin pis rüzgarı dolayısıyla oluşan ölü alan çok daha fazla hissedilir. Hafif havada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta teknenin hızıdır. Amacımız belli bir noktadan start almak yerine, temiz rüzgarla start almak olmalıdır. Dolayısıyla diğer teknelerin rüzgar altından yaklaşık üç tekne boyu uzakta olmak, start anında maksimum hızla çıkış yapmamıza yardımcı olur.

Start alanında tekneler ilerledikçe yelkenlerinden çıkan rüzgar ile türbülans oluştururlar. Tekneler start çizgisinin etrafında gezindikçe, oluşturdukları türbülans yüzünden su yüzeyinde ve rüzgarda kırılma dolayısıyla değişkenlik meydana getirirler. Start anından yaklaşık 10 dakika kadar önce, teknelerin oluşturduğu bu çatallaşma alanda oval, bulut şeklinde koca bir ölü alana dönüşür. Bu

alandaki tekne, filonun rüzgar üstünde bile olsa yavaşlar, çünkü bölgedeki rüzgar yön değiştirmiş olur ve yönünden sapar. (Şekil 4)



Şekil 4

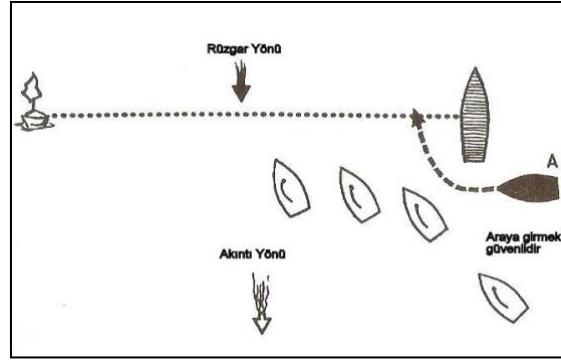
Eğer teknemiz start edecek ikinci filonun içindeyse, daha önce start eden filonun oluşturduğu parçalanmış hava bulutu unutulmamalıdır. Filonun büyüklüğü arttıkça, hissettiğimiz rüzgar kırılmasının etkisi de o kadar artar. Özellikle hafif havalarda yarış planlarımızı yaparken bizden önce start alan filonun oluşturduğu türbülansı hesaba katmamız gerekir.

3.1.4 Akıntı Yönü ve Kuvveti

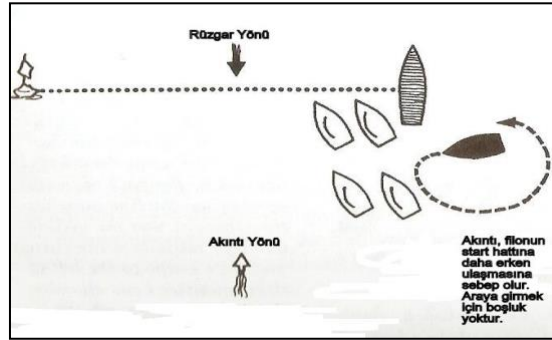
Akıntı, start planlarımızı etkileyen en önemli faktörlerden birisidir. Özellikle hafif havalarda akıntının etkisi çok büyüktür. Start esnasında birçok yelkenci akıntının etkisini göz ardı eder, bu yüzden akıntıyı tanımlayabilmek ve etkilerini anlayıp hesaba katmak bize, rakiplerimize karşı avantaj kazandırır.

Yelken yaparak ulaşmak istediğimiz hedefin tersine doğru akıntı durumunda, akıntıyı göz ardı eden filo, start hattına hesap ettiğinden daha geç bir sürede ulaşır. Bizim amacımız her zaman start hattına yakın mesafede durmak olmalıdır. Hatta olan yakınlığımız da akıntının ve rüzgarın kuvvetine bağlıdır. Zamanlamayı doğru yapmamızın tek yolu, start çizgisi üzerindeki sabit bir cisme göre kendimizi ayarlamamızdır. (Şekil 5)

Eğer akıntı gitmek istediğimiz yer ile aynı yönde ise, akıntıyı arkamıza almamız gerekir. Bu şekilde tekne maksimum hızına ulaşır. Akıntının faydamıza olduğu durumda, başa gelebilecek en kötü olay özellikle hafif havada zamanından önce start almaktır. Bu sefer rakip tekneler akıntının etkisi ile hızlı bir şekilde starta doğru gelirken, fodepar olan teknemiz aynı akıntı ile hattın diğer tarafına geçmek için savaşmak zorunda kalır. (Şekil 6)



Şekil 5



Şekil 6

Akıntı komite botundan start şamandırasına doğru olduğu zaman, rakip tekneler yeteri kadar hızlanamamışsa akıntının etkisiyle komite botundan start şamandırasına doğru kayarlar. Bu esnada teknelerin bıraktığı boşluktan yani komite botunun hemen yanından, start hattına girmek mümkünleşir. Starta bir-iki dakika geç kalmanın sorun olmayacağı tek durum budur.

Akıntı start şamandırasından komite botuna doğru ise bir önceki durumda olduğu gibi diğer teknelerin rüzgar üstünden yani komite botunun hemen yanından araya girmek mümkün değildir çünkü akıntının hızına ve havanın hafifliğine bağlı olarak tekneler komite botuna doğru kayarlar. Bu durumda pozisyonumuza ve start almak istediğimiz tarafa göre iki seçeneğimiz vardır. Eğer aşağıdan yukarıya doğru akıntıyla birlikte geliyorsak gerekli manevraları yapıp teknelerin en rüzgar altından yani start çizgisinin iskele tarafından araya girebiliriz. Eğer akıntıya karşı gelip, rüzgar üstünden start almak istiyorsak araya girmemiz mümkün olmadığı için rüzgar üstündeki teknelerin hemen rüzgar altına girerek start alabiliriz.

3.2 Start Taktikleri

3.2.1 Rakiplere Göre Teknemizin Hızı

Tek-dizayn bir yarışta yarışmıyorsak, start planımızı filodaki diğer teknelerin fiziksel özelliklerini, hız kapasitelerini de hesaba katarak yapmamız gerekir. Örneğin, bizim teknemiz rakiplere göre daha küçük boyutlu bir tekne ise büyük teknelerin rüzgar altından start almak bizim için iyi bir başlangıç olmaz. Mümkün olduğunca rüzgar üstünden, temiz rüzgarda start almaya çalışmalıyız.

Bunun yanında filodaki en hızlı tekne olmak bize ilk finiş yapmayı garanti edebilir, fakat yarışın birincisi olmayı kesinlikle etmez. Eğer yarışın başlangıcından sonuna kadar tekneyi zorlamazsak, diğer teknelere karşı vakit kaybedebiliriz. Teknemizin hızını, mümkün olan en ideal start için kullanmalıyız.

Ayrıca, start alırken ilk şamandıraya yaklaşık olarak kaç tramola ile gideceğimizi hesaplamamız gerekir. Mesela uzun bir süre boyunca sancak kontra gideceksek, sancağımızdaki aldığımız rüzgarın temiz olmasına dikkat etmeliyiz. Dolayısıyla eğer rüzgar üstümüzde bizden çok daha büyük, hızlı bir tekne varsa pisinde kaldığımız için tramola atmak durumunda kalırız.

3.2.2 Start Hattında Filonun Çoğunluğunun Olduğu Taraf

Start hattının avantajlı tarafını belirledikten sonra, filonun çoğunluğun hangi tarafta olacağını da öngörüp ona göre stratejimizi belirlememiz gerekir. Amacımız, etraftaki kalabalığa bağlı olarak bizim için en uygun pozisyonu bulmak olmalıdır. Akıntıyı faydamıza kullanabileceğimiz ve daha iyi rüzgarın olduğu taraftan start almaya hazırlanırken, kalabalığın içerisindeki diğer teknelerin manevralarını gözlemlemeli, oluşabilecek durumlara karşı hazırlıklı olmalıyız. Start anına beş dakika kala filonun nasıl davranacağını kafamızda kesinleştirmemiz gerekiyor.

Örneğin hattın sancak tarafının yani komite botuna yakın olan tarafın avantajlı olduğunu ve kalabalığın da oraya yığılacağını düşünüyoruz. Komite botunun hemen yanından, rakip teknelerin en rüzgar üstünden start almak olabilecek en iyi durumdur, fakat her zaman mümkün değildir. Bunun mümkün olmadığı durumda kalabalığın yarattığı türbülansın etkilenmeyecek şekilde biraz daha arkadan start alabiliriz. Temiz rüzgarla daha hızlı bir şekilde yarışa başlamak, avantajlı tarafta ama diğer teknelerin pisinde kalarak yarışa başlamaktan çok daha iyidir. Aynı şekilde eğer hattın iskele tarafının (start şamandırasına yakın olan tarafın) avantajlı olduğunu düşünüyorsak, sırf daha avantajlı diye şamandıranın dibinden yani bütün teknelerin rüzgar altından pis rüzgarla çıkmak yanlış olacaktır.

Eğer hattın ortasından start almak istiyorsak, mümkün olduğunca her iki tarafımızda eşit sayıda tekne olmasına dikkat etmeli, temiz rüzgar alabileceğimiz bölgeyi seçmeliyiz.

3.2.3 Start Hattını Üçe Bölme

Start hattının sadece iki ucunu düşünmek yerine, bütün bir hattı kafamızda üç parçaya bölebiliriz. Örneğin hattın iskele tarafı avantajlı ise, bu sefer muhtemelen kalabalık o tarafta olacaktır. Şamandıranın hemen yanından yani bütün teknelerin rüzgar altından start almak yerine tekne kalabalığının hemen rüzgar üstünden yani hattın üçüncü tarafından start almak daha faydalı olabilir. Böylece diğer teknelerin pis rüzgarında kalma ve ceza alma ihtimalimiz düşer.

Hattın sancak tarafından sancak kontra start almak oldukça güvenlidir çünkü gerekli bir durumda tramola atabiliriz.

Hattın ortasından start almanın avantajları vardır. Genellikle hattın bu bölgesi daha az kalabalıktır ki böylece temiz rüzgarla start alabiliriz. Ayrıca, eğer avantajlı taraf hattın biraz ortasına kayıorsa bu bize bütün teknelerin önünde start etme şansını verir. Hattın ortasından start almanın dezavantajları da vardır. Bunlar:

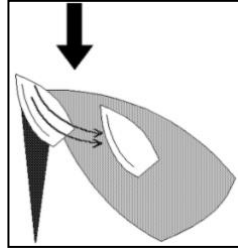
- Hattaki pozisyonumuzu kesin olarak belirlemek oldukça zordur.
- Yarış komitesinin anonslarını duymak güçleşir.
- Büyük filonun olduğu bir yarışta eğer hava git gide hafifliyorsa, rüzgar en çok hattın ortasında değişken olur.

Hattın iskele tarafından start almak ise oldukça zordur fakat iyi bir şekilde alınabilirse bize büyük avantaj sağlar. İki seçeneğimiz vardır. Ya rüzgar altı taraftan uzaklaşacağız, teknelerin rüzgar üstünden start alacağız ya da hattın iskele tarafına ilk olarak ulaşip rüzgara dönüp, rüzgar üstümüzdeki tekneleri orsalatma hakkımızı kullanacağız. Buradaki dezavantajlar:

- Eğer fodepar olursak, ilk sıradaki teknelerin arkasından kavança atıp iskele kontra start almak zorunda kalabiliriz.

- Starttan sonra tramola atabilmek için uzun bir süre rüzgar üstümüzdeki sancak kontra teknelere bağlı kalabiliriz.

- Eğer mükemmel bir start alamazsak, önümüzdeki rüzgar altı teknenin yelkenlerinden çıkan yönü değişmiş rüzgarını direk kafadan alırız ve bu bize durdurucu bir etki yapar. Arka sıralara düşebiliriz. (Şekil 7)

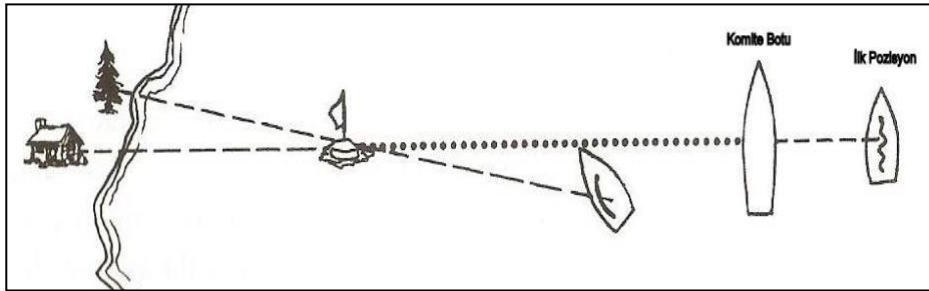


Şekil 7

3.2.4 Tam Zamanında Hattı Kesme

Start düdüğü çaldığı anda start çizgisinde olabilmek için şu üç metottan herhangi birini kullanabiliriz: sabit duran belirli objeleri kendimize referans alabiliriz, hattı teknenin baş tarafından baş üstü adamına sürekli kontrol ettirebiliriz veya pusula kullanabiliriz.

Hattı zamanında kesmek için start çizgisinin iki ucuna giderek çizgi ile aynı hizada kendimize bir referans noktası alabiliriz. Daha sonra start hattının herhangi bir noktasındayken, görüş açımızdaki sabit bir cisim bizim referans noktamızın üstünde ise bu, hala start hattının içindeyiz demektir fakat sabit cisim referans noktamızın altında ise bu, start hattının üstüne çıktığımız anlamına gelir. (Şekil 8)

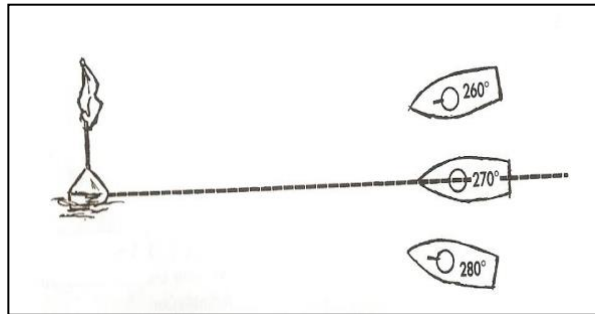


Şekil 8

Dümenci veya taktisyen; start hattını gözlemleyen kişinin, hattan uzaklığı ölçerken teknenin ön kısmını da mutlaka hesaba katması gerekir. Küçük teknelerde bu detay göz ardı edilebilir fakat büyük tekneler için oldukça önemlidir. Büyük bir teknede yarışılırsa ve uzaklığı tam kestiremiyorsa, start hattının daha önünden bir noktayı referans alabiliriz.

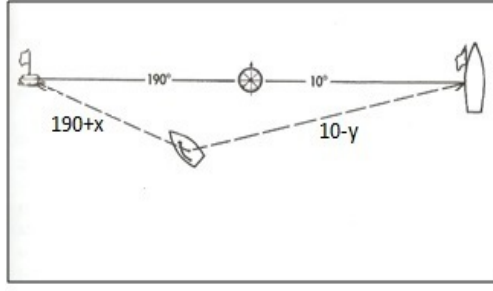
Küçük tekne yelkencileri için görüş hattı oldukça açıktır, birkaç nokta referans alınarak rahatlıkla doğru zamanda hat kesilebilir fakat büyük tekneler için aynı şey geçerli değildir. Büyük teknelerde start çizgisinden ne kadar uzakta olduğunu sürekli olarak gözlemleyen ve bildiren ekip üyelerinin olması şarttır. Her ne kadar baş üstü adamı ön tarafta start çizgisine bakıyor olsa da dümencinin de sürekli olarak teknenin hatta olan uzaklığını kontrol etmesi gerekir çünkü baş üstü adamının söylediklerini duyabilmek her zaman mümkün değildir. Baş üstü adamı ile en verimli şekilde anlaşabilmek için el işaretleri kullanılabilir. El işaretleri kullanmak çok daha hızlı ve güvenilirdir. Rüzgarlı bir havada sözlerin anlaşılması güçleşir, sözlerin sürekli olarak tekrarlanması ile vakit kaybedilir ve en kötüsü rakip tekneler ne yapacağımızı veya yapmak istediğimizi öğrenip ve ona göre hamlelerini yapabilirler.

Küçük tekne yelkencileri, eğer görüş açılarında referans alabilecekleri sabit cisimler yoksa pusula da kullanabilirler. Bunu yapmak için, öncelikle arkada komite botunu bırakarak, teknenin burnunu start şamandirasına (hattın iskele tarafı) doğru döndürmeli ve teknenin pusulasını kullanarak ölçüm yapılmalıdır. Örneğin 270 derece olduğunu varsayalım. Daha sonra farklı açılardan start hattına yaklaşırken tekrar teknenin burnunu start şamandirasına döndürmeli ve pusula değerleri okunmalıdır. Böylece az önceki örneğe göre açı 270 dereceden büyükse start hattının altında, açı 270 dereceden küçükse start hattının üstünde olduğumuzu anlayabiliriz.(Şekil 9)



Şekil 9

Start hattının üzerinde olup olmadığımızı kontrol ediyorken, eğer el pusulasını kullanıyorsak hem start şamandirasına olan hem de komite botuna olan açımızı bulabiliriz. (Şekil 10)



Şekil 10

Çok uzun start hattı olan bir yarışta hattın ortasında iken, genellikle teknelerin çoğu start çizgisinin neresinde olduğunu tam olarak göremez. Dolayısıyla hattı kesmektense biraz daha arkada durmaya eğilimlidirler. Böyle bir durumda rakiplerden bir tekne boyu önde olmak, bizim temiz rüzgarla çıkmamızı sağlar. Temiz rüzgarda olmak, rakiplerimize göre daha hızlı olmak demektir. Böylece istediğimiz yere istediğimiz şekilde gidebiliriz.

3.2.5 Start Hattına Sancak Kontra Yaklaşmak

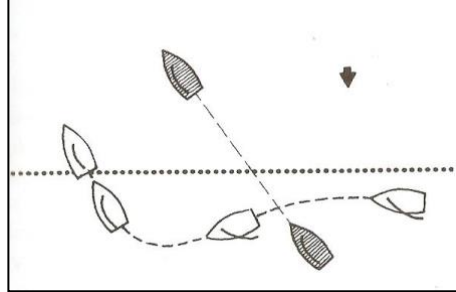
Yelken yarışlarında start hattına rüzgar üstü taraftan sancak kontra yaklaşmak en güvenli ve genel yöntemlerden biridir. Kalabalık bir filo içinde dahi, sancak kontra olmak bize uygulayabileceğimiz birçok seçenek verir. Çoğu yelkenci start çizgisine, hattın sancak tarafından yani yer kapmaya müsait olan komite botunun hemen yanından, yaklaşmaya çalışır.

Eğer rüzgar altımızdaki rakip tekne ile çakışıyorsak ve bizi hattı erken geçmemiz için zorluyorsa (orsalatiyorsa) hızımızı artırıp onun etki alanından kurtulmalıyız. Bu yaklaşım ile ilgili problem şudur ki eğer hızımızı iyi ayarlayamazsak, start hattını erken geçme riski vardır. Bu problemden kaçınmak için hatta apaz seyri ile yaklaşmak yerine daha dar bir seyirle yaklaşmayı tercih edebiliriz. Böylece çoğu teknenin rüzgar altına rahatlıkla geçebilir ve rakip tekneyi zorlayan taraf biz olabiliriz.

Eğer start hattını erken geçeceğimizi düşünmüyorsak, rakip teknenin önümüzden geçmesine izin vermemeliyiz. Rakip tekne rüzgar üstümüzden geçecekse yarışın başlaması için ne kadar süre kaldığını ve start hattından ne kadar uzakta olduğumuzu ölçmemiz gereklidir. Eğer bir dakikanın altında, çok az bir zaman kaldıysa ve rakip tekne rüzgar üstümüzden geçiyorsa bu durum bizim için dezavantajlıdır çünkü rakip tekne bizi geçip rüzgara dönerse bir anda kendimizi onun pis rüzgarında bulabiliriz.

Start çizgisine olan mesafemiz bir tekne boyundan az ise ve bir dakikadan biraz az fakat yeterli zamanımız varsa, dar bir seyirle hatta doğru ilerleyebiliriz. Böyle bir durumda daha geniş seyirle gelen

rakip teknenin önümüzden geçmesine izin verebiliriz. Eğer rakip tekne bizim rüzgar altımızdaki boşluğa girebilmek istiyorsa keskin manevralar yapmak zorundadır, bu da hızını azaltacaktır. (Şekil 11)



Şekil 11

Rakip teknenin rüzgar üstümüzden geçmesine izin vermek istemiyorsak, onun rüzgar altından geçmeli ve konumumuzu direğimiz rakip teknenin burnunu geçecek şekilde ayarlamalıyız. Bu pozisyonda iken çok küçük bir açı ile rüzgara dönüp yelkenleri kasmalı ve start hattından çıkmak istediğimiz noktada konumlanmalıyız. Böylece rakip tekneyi pis rüzgarımızda bırakmış oluruz ve yavaşlamasına sebep oluruz. Unutmamalıyız ki bu tekniği kullanırken rakip tekneyi yavaşlatmak için aslında kendi teknemizi de yavaşlatıyoruz. Dolayısıyla böyle durumlarda teknenin tekrar hızlanabilmesi için gerekli zamanı hesap etmiş olmamız gerekir. Tekniğin lehimize işlemesi için teknemizin fodepar olmaması gerekir.

Eğer start hattına çok yakınsak ve rakip teknenin önüne geçemiyorsak o zaman rüzgar üstümüzde kalan rakip tekneyi orsatma hakkımızı kullanmalıyız. Fodepar olmasını sağlayamasak bile en azından teknenin pis rüzgarından kurtulmuş oluruz.

3.2.6 Start Hattına İskele Kontra Yaklaşmak

Start hattına iskele taraftan yaklaşmak sıkça kullanılan bir tekniktir çünkü özellikle hattın rüzgar altı tarafından geliniyorsa uygulanması oldukça kolaydır. İskele kontra, filonun altında istediğimiz kadar ilerleyip, hattın avantajlı gördüğümüz boşluk olan bir yerine, tramola atarak aradan girebiliriz. Bu teknikteki can alıcı nokta, teknenin maksimum hızıyla ilerlerken gördüğü açık pozisyona düzgün tramola atmasıdır. Bunun için tramola atmadan önce dar apaza girip teknenin hızını artırabiliriz. Tramola attıktan sonra da teknenin hızlanması için gerekli zamanı hesaba katmamız gerekir. Gerekli zamana göre start hattı ile tramola atacağımız nokta arasındaki mesafeyi belirleriz. Bu hız sayesinde

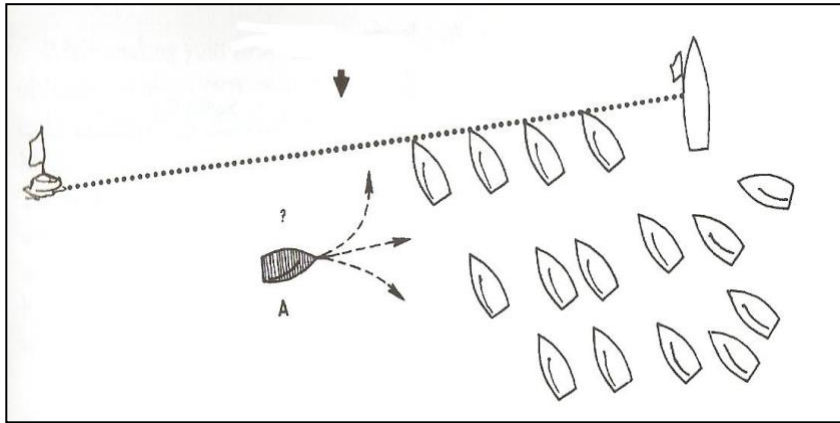
hemen sancak kontra, rüzgar üstüne doğru orsalayabiliriz. Diğer tekneyi orsalamaya başlamadan önce unutulmamalıdır ki tramolayı tamamlayabilmemiz için iyice orsa açısına girmiş olmamız gerekir.

Hatta girmek için tramola attığımızda, her zaman rüzgar üstümüzdeki tekneye daha yakın bir pozisyon almalı ve eğer start hattı kalabalıksa, rüzgar üstümüzdeki tekneyi orsalamaya hakkımızı kullanarak rüzgar altımızda kendimize bir alan yaratmaya çalışmalıyız. Böylece start aldığımızda da rüzgar üstümüzdeki tekneyi arkamızda bırakabiliriz.

Tramola attıktan sonraki pozisyonumuz çok önemlidir. Eğer tramola attıktan sonra rüzgar altımızdaki teknenin gerisinde kalıyorsak, onun yarattığı pis rüzgara girmiş oluruz. Eğer tramola attıktan sonra rüzgar altımızdaki teknenin hemen yanına geliyorsak, rakip tekne bizi orsalarak hattın dışına çıkarmaya çalışabilir.

Start hattının iskele tarafından yarışa başlamak istiyorsak ve bu tarafa iskele kontra yaklaşıyorsak, tramola atmak için ne kadar zamanımızın kaldığını sürekli kontrol etmemiz gerekir. Biz tramola atmadan önce, start için gerekli zamanın yarısı geçtiyse o zaman tramola atmak için, trim yapmak ve tekneyi maksimum hızına getirebilmek için vaktimiz vardır. Ancak, hattın iskele tarafında, sancak kontra bir sürü teknenin yığıldığını görüyorsak, onların altında iskele kontra ilerlemeye devam etmeli kalabalığı geçtikten sonra tramola atmamız gerekir.

Eğer hattın sancak tarafı avantajlı ise, start hattına iskele kontra yaklaşmak çok verimli değildir çünkü genellikle bütün filo hattın sağ tarafına sıra sıra sancak kontra yığılır. Böyle bir durumda iskele taraftan yaklaşarak hattın ilk sırasından çıkmak bile güçleşir. (Şekil 12)



Şekil 12

Eğer hattın avantajlı tarafı yoksa ve bütün tekneler hattın sancak tarafına tarafa yığılmışsa, hattın iskele tarafından iskele kontra yaklaşarak kalabalığın rüzgar altına tramola atmak ve bu noktadan start almak bize avantaj sağlayabilir.

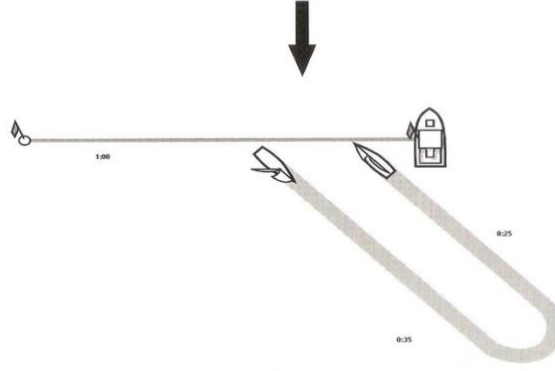
3.2.7 Vanderbilt Start Tekniği

Eđer bu tekniđi dűzgűn bir Őekilde uygulayabilirsek, tam zamanında űzerimizde maksimum hızla start alabiliriz. Start hattında, start almak istediđimiz noktadan baŐlayıp geniŐ seyirle aŐađı inmeliyiz fakat burada ineceđimiz mesafeyi ve bu mesafeyi ne kadar sűrede alacađımızı hesap etmemiz gerekir. Uygun zamanda manevra yaparak tekrar hatta dűnmeli ve direk start almalıyız. Bu tekniđi kullanabilmek iŐin teknemizin hangi havada ve hangi seyirde hızının ne kadar olacađını bilmemiz gerekiyor. Ona gűre kafamızda bir plan oluŐturup harekete baŐlamalıyız. Bu tekniđi uygularken ekip, normal bir ses tonuyla dođrudan dűmenciye start almak iŐin kalan dakikaları ve saniyeleri periyodik Őekilde sűylemelidir. Örneđin, teknemizin kalan bir dakikası olsun. Bu sűrenin yirmi beŐ saniyesini hattan uzaklaŐmak iŐin, on saniyesini tramola atmak iŐin kullanabiliriz. Tramola attıktan hemen sonra hızımızı artırıp geri dűnmemiz yirmi beŐ saniye sűrmelidir. AltmıŐıncı saniyede yani start dűdűđű Őaldıđı anda start hattında olmalı ve yarıŐa baŐlayabilmeliyiz. Bu tekniđin tam bir Őekilde uygulanabilmesi zordur o yűzden űzerinde mutlaka ŐalıŐılması gerekir. (Őekil 13)

Hızlanması zaman alan teknelerde bu tekniği kullanmak oldukça avantajlıdır. Bu tekniği orsa ve pupa startlarda rahatlıkla kullanabiliriz.

Eđer rűzgar űstűműzdeki rakip tekneler, bizim rűzgar altımıza dűŐűp araya girmeye ŐalıŐıyorlarsa bu durumu önceden fark etmeli ve onları uyarmalıyız Őűnkű bűyle bir hakları yoktur. Eđer rakip bir tekne rűzgar altı nűműze dođru tramola atacaksa, gidebildiđimiz kadar űstűne gitmeliyiz bűylece ya atmak istediđinden erken ya da daha da iyisi bizi geŐtikten sonra tramola atmak zorunda kalacaktır.

Eđer biz start hattına dođru yaklaŐırken nűműzde de bir tekne varsa, zorunda kalmadıŐa teknenin rűzgar altına dűŐmemeliyiz. Örneđin nűműzdeki tekne, tamamen durmuŐsa veya yelkenleri pırpırılıyorsa rűzgar altından geŐip gidebiliriz fakat tekne yelkenleri ile gűzel bir hızla gidiyorsa, onun rűzgar űstűnden gitmek pis rűzgarında kalmamak iŐin bizim aŐımızdan daha verimlidir.

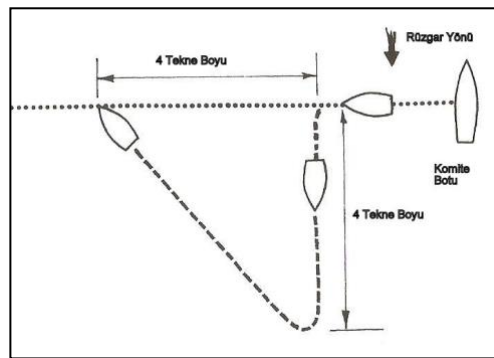


Şekil 13

3.2.8 Üçgen Startlar

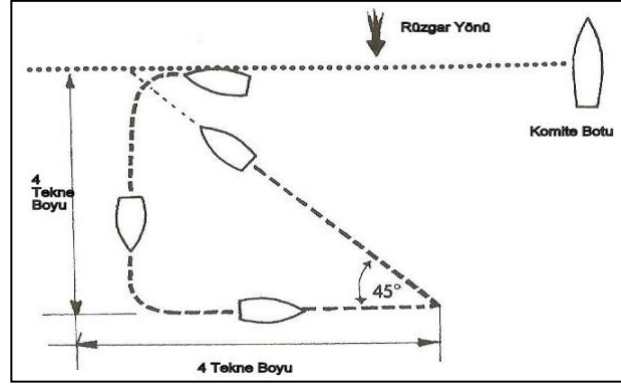
Üçgen start, yarışa başlama saatimize kadar geçen sürede bizim start hattından fazla uzaklaşmamamızı ve diğer teknelere uzak durmamızı sağlar. Üçgen start metodunu kullanarak, start çizgisinin altında ama çizgiye olan görüş açımızı kaybetmeden yelken yapma imkanını bulabiliriz. Üçgen startlarda amacımız, yarışa maksimum hızla orsa seyri ile başlamaktır.

Verimli diyebileceğimiz iki adet üçgen start yöntemi vardır. İlk metot, özellikle çabuk hızlanabilen küçük tekneler için daha uygundur. Bu metotta, önce hatta start almak istediğimiz noktayı belirlememiz lazım. Daha sonra sancak kontra direkt rüzgar altına doğru pupa inip, vakit kaybetmeden hızlanarak start hattına yükselmemiz gerekiyor. Unutmamamız gereken nokta, pupa seyri ile aşağı indiğimiz tekne boyu kadar, harekete başladığımız noktanın o kadar mesafe uzaklıkta iskele tarafından start alırız. Bu metodu uygulayabilmemiz için start hattının temiz olması şarttır. (Şekil 14)



Şekil 14

İkinci metotta ise harekete sancak kontra başlanır, rüzgar altına inilir kavañça atılır. İskele kontra start hattına paralel bir süre gittikten sonra tramola atılıp start hattına geri dönülür. Bu metot ile hareket, başlanılan yerde sona erer. Yarışa üçgen startımıza başladığımız noktadan başlarız.(Şekil 15)

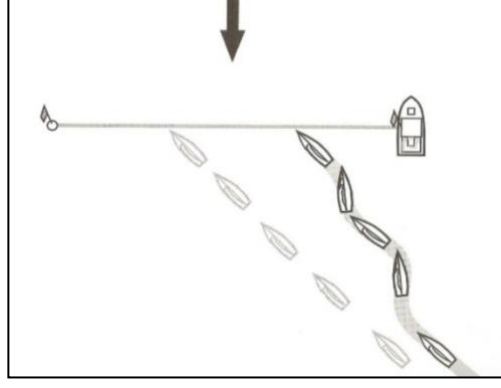


Şekil 15

3.2.9 Geniş Filoda Start Teknikleri

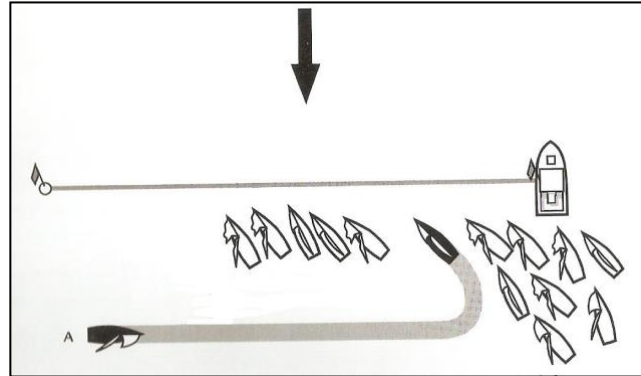
Hattın sancak tarafının avantajlı olduğu ve avantajlı tarafta çok fazla teknenin olduğu yarışlarda genellikle yan yana üç-dört sıra tekne olur. Böyle yarışlarda bazen tekneler, iki dakika önceden bile start hattında olabilirler çünkü ilk sıradaki teknelerin içinde olmak kesinlikle avantajlıdır. İlk sırada olabilmek için start hattına hızla gidip orada köre düşüp bekleyebiliriz ya da hatta doğru ilerlerken biraz rüzgara dönüp, biraz tekneyi hızlandırabilir, daha sonra tekrar rüzgara dönüp tekrar tekneyi hızlandırabiliriz. Bu hareketi periyodik bir şekilde tekrarlayarak da start hattına ulaşabiliriz. Start çizgisine bu şekilde ulaşarak kendimize rüzgar altı tarafımızda bir alan oluşturabiliriz.

Start hattına yaklaşırken tekneyi orsalattığımızda, hızımızın fazla düşmesine izin vermemeli ve rakip teknelerin arkasına düşmemeliyiz. Böyle yarışlarda start hattına mümkün olduğunca hızlı yaklaşmamız gerekir. Starttan sonra rota tarafına hangi kontra gideceksek, start hattına da o kontra ile yaklaşabiliriz. Böylece kontra değiştirip teknenin hızını kısa bir süre de olsa azaltma riskinden kurtuluruz. (Şekil 16)



Şekil 16

Geniş filonun yarıştığı yarışlarda genellikle hattın belli bölgelerinde yığılmalar olur. Bu yığılmalar sıklıkla şu şekilde oluşur: bir tekne start hattına gelir ve rüzgara döner, diğer rakip tekne bu teknenin rüzgar altına girer ve o bölgede on veya daha fazla tekne yan yana oluncaya kadar bu işlem kendiliğinden gerçekleşir. Sonuç olarak manevra kabiliyeti çok kısıtlı olan yan yana birçok tekneden oluşmuş bir grup ortaya çıkar. Bu grubun rüzgar altına veya rüzgar üstüne girmek bizim için oldukça avantajlı olacaktır. En iyi yöntem hattın şamandıra tarafından iskele kontra Vanderbilt start tekniğini kullanarak yaklaşımdır. Uygun görülen bir boşluğa tramola atılıp, start hattına girilebilir. (Şekil 17)



Şekil 17

Eğer start hattına uzaktan yaklaşıyorsak ve araya girebileceğimiz bir boşluk yoksa, kesinlikle start çizgisine önceden ulaşmalı ve yerimizi korumamız gereklidir.

4. Pupa Seyirde Start

Pupa startlarda en önemli faktör zamanı doğru kullanmadır. Start hattına orsa seyir ile yaklaşmanın en büyük avantajı, teknenin hızını azaltmanın oldukça kolay olmasıdır fakat birden hızı

artırmak zordur. Start hattına pupa seyir ile yaklaşırken ise teknenin hızını azaltmak neredeyse imkansızdır. Bu yüzden pupa startlarda, özellikle kuvvetli ve rüzgarla aynı yönde ise akıntıyı hesaba katmak çok önemlidir. Aksi takdirde olması gerekenden daha erken start alabiliriz. Eğer fodepar olursak, diğer tekneler akıntıyla beraber rahatça şamandıraya doğru giderken, biz geri dönerken bir de akıntıya karşı gitmek durumunda kalırız. Bu da vakit kaybıdır.

Eğer geniş bir seyirle start alacaksak, Vanderbilt start tekniğini kullanabiliriz yani start anına kadar hatta orsa çıkıp ve sonra tekrar pupa veya geniş apaz inebiliriz. Sonuncu turumuzda artık teknelere iyice konsantre olmamız gerekir. Üzerimizde manevra kabiliyetimizin olması ve temiz rüzgarla gidiyor olmamız çok önemlidir. Balon bastığımız an, en can alıcı noktadır. Olması gerekenden daha erken veya daha geç olmamalıdır. Balonu tam zamanında basmamız yarışa başladıktan sonra, bize rakiplerimize göre en az bir tekne boyu avantaj kazandırır. Bu da bizim temiz rüzgarda gitmemizi sağlar.

Start almadan önce hattın tam olarak çıkmak istediğimiz noktayı belirlememiz gerekir. Eğer hattın avantajlı tarafında çok kalabalık varsa, hattın ortasından çıkmak daha verimli olabilir. Çünkü geniş seyirlerde start alırken dikkate almamız gereken en büyük faktör temiz rüzgardır. Zamanında, maksimum hızla ve temiz rüzgarla start hattından doğru bir şekilde çıkabilirsek eğer, kaybettiğimiz yol farkı için endişelenmemize gerek yoktur çünkü birbirlerinin pisinde kalan tekneler arkamızda kalacaktır. Böylece biz de aradaki yol farkını kapatabiliriz.

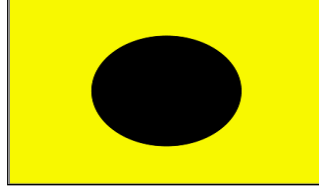
Pupa seyiri ile başlayan bir yarışta, küçük veya daha yavaş tekneler start hattında her zaman diğer teknelerin rüzgar üstünde olmaya çalışmalıdır çünkü rüzgar altı tarafta büyük teknelerin pis rüzgarında kalma olasılığı artar. Büyük teknelerin rüzgar üstünden start almak mümkün değilse onların peşinden çıkmak daha avantajlı olabilir. Eğer büyük tekneleri götürmeye yetecek kadar rüzgar varsa, küçük tekneler onların yarattığı dalgaları kullanma fırsatı bulabilir.

5. Start Cezaları

Start işareti verildiğinde bir teknenin gövdesinin, ekibinin veya donanımının herhangi bir parçası start hattının rota tarafında ise, bu tekne fodepar olmuş demektir. Yeniden start etmeden önce bütünüyle start öncesi tarafa geri dönmelidir.

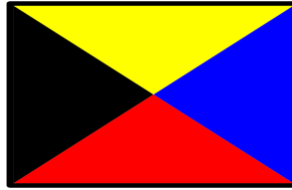
Yarış kurulu, uygun görmesi halinde ilk startta dahi start cezalarını uygulayabilir fakat genelde bu cezalar ilk genel geri verildikten sonra uygulamaya konulur. ISAF (Uluslararası Yelken Federasyonu) tarafından düzenli olarak güncellenen Uluslararası Yelken Yarış Kuralları'na göre start cezaları:

Dıştan dönüş kuralı: 'I bayrağı' hazırlık işaretinden önce veya hazırlık işareti ile beraber veya hazırlık işareti olarak kullanıldığında, bu bayrağın starttan bir dakika önce arya edilmesinden itibaren start işareti verilene kadar bir teknenin gövdesinin, ekibinin veya donanımının herhangi bir parçası, start hattı ve uzantılarının rota tarafında görülmesi halinde bu tekne start hattının herhangi bir ucundan dolaşarak yeniden start edecektir.



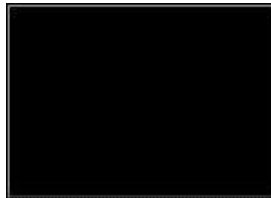
Şekil 18

%20 Ceza Kuralı: 'Z bayrağı' hazırlık işaretinden önce veya hazırlık işareti ile beraber veya hazırlık işareti olarak kullanıldığında, bu bayrağın starttan bir dakika önce arya edilmesinden itibaren, start işareti verilinceye kadar bir teknenin gövdesinin, ekibinin veya donanımının herhangi bir parçası, start hattının uçları ile ilk şamandıra arasında oluşan üçgen alan içinde görülür ise bu tekneye duruşma yapılmadan %20 ceza puanı verilecektir.



Şekil 19

Siyah Bayrak Kuralı: 'Siyah Bayrak' hazırlık işaretinden önce veya hazırlık işareti ile beraber veya hazırlık işareti ile kullanıldığında, bu bayrağın starttan bir dakika önce arya edilmesinden itibaren, start işareti verilinceye kadar bir teknenin gövdesinin, ekibinin veya donanımının herhangi bir parçası, start hattının uçları ile ilk şamandıra arasında oluşan üçgen alanın içinde görülür ise bu tekne duruşma yapılmadan diskalifiye edilecektir.



Şekil 20

Bu cezalar startın tekrarlanması, yarışın tekrarlanması ve yeniden programlanması durumlarında da geçerlidir. Ancak, start işaretinden önce yarışın ertelenmesi veya abandone edilmesi halinde ortadan kalkar.

6. Startta Hız İpuçları

Start hattından bir an önce ayrılmak ve rakip teknelerden uzaklaşmak için starttan sonra asla olması gerekenden fazla rüzgar üstüne dönmemelidir, yani yelkenlerimizi pırpırlatmamalıyız. Filonun önünde olarak rüzgar yön kırılmalarını, dalgaları izleyebilir, sağanakları takip edebiliriz. Diğer tekneler bizi sıkıştıramadan stratejik planlarımızı yapabiliriz. Eğer yelkenlerimizi sürekli olarak pırpırlatırsak, yoldan kaybederiz. Rakiplerimiz önümüze geçmeye başlarlar. Onların pis rüzgarında kalırız. Dolayısıyla start hattında rüzgar altımızda bir koruma alanı oluşturmamız, boşluk bırakmamız şarttır. Startta maksimum hızla girebilmek için ne kadar süreye ve mesafeye ihtiyacımız olduğunu bilmemiz gerekir. Bu bilgileri yaptığımız antrenmanlardan ve start öncesi hazırlık sırasında elde edebiliriz.

Start öncesi tekne arasındaki iletişim çok önemlidir. Ekip içinde gereksiz konuşmalar olmamalı, sadece dümenci ve taktisyen konuşmalıdır. Dümenci ve baş üstü adamı mümkün olduğunca el işaretleri ile anlaşmalıdır. Ekibin tamamı sadece teknenin hızına ve yarışa odaklanmalı, herkes üstüne düşen görevi eksiksiz yerine getirmeye çalışmalıdır.

Start anındaki bütün kararları teknedeki bir kişi vermelidir. Yarış öncesi, taktisyen ve dümenci kendi aralarında konuşup bu kişiyi kendi aralarında belirleyebilirler. Genellikle temiz havada ilerleyebilmek için rakip teknelerin en az çeyrek tekne boyu kadar önünde olmamız gerekir. Start öncesi karışıklığa sebep olmamak için bir sonra yapılacak her manevra ekibe söylenmeli, hız kaybetmemek için sürekli trim yapılmalıdır. Öncelikli amacımız her zaman filonun pozisyonuna aldığımız maksimum hızla ve temiz rüzgarda start almak olmalıdır. Bunun için taktisyen veya dümenci start öncesi, hatta yaklaştıkça sürekli ekibe kaç tekne boyu mesafe kaldığını ve ne kadar sürenin kaldığını söylemelidir. Eğer hattın altında rüzgara dönmüşsek ve yavaş yavaş ilerliyorsak doğru zamanda trim yapılmalı ve tekne hızlandırılmalıdır.

Radikal bir değişiklik yapmadan önce mutlaka ekip uyarılmalıdır, böylece anında trim yapılabilir. Eğer hatta erken varacağımızı veya hattın yanlış tarafında durduğumuzu düşünüyorsak, çok geç kalmadan gerekli manevraları yapıp dönmeliyiz. Ne kadar erken harekete geçerse, start hattında kendimiz için bir boşluk bulma ihtimalimiz o kadar artar.

Hazırlık işareti verildiği andan itibaren gözümüzü dört açmalı, zor bir durumla karşılaştığımızda hemen gerekeni yapmalıyız. Rüzgar altımızı sürekli kontrol etmeliyiz, mümkün olduğunca rakip teknelerin rüzgar altımıza tramola atmasını engellemeye çalışmalıyız. Start anına kadar bütün seçenekleri göz önünde bulundurmalı, hangi tarafın daha avantajlı olduğuna kesin emin olana kadar hattın sancak veya iskele, bir tarafına bağlı kalmamalıyız.

Start tekniklerini iyi kavrayabilirsek ve temel noktalarını iyice kafamıza yerleştirip uygulayabilirsek, bir süre sonra sürekli olarak temiz rüzgarda, iyi bir hızla start almaya başlarız. Bu da kesinlikle yarış performansımızı geliştirir. Aynı şekilde etrafımızdaki rakip teknelerden hangilerinin starta iyi, hangilerinin kötü bir şekilde yaklaştığını fark etmeye başlarız. Yavaş olduğunu düşündüğümüz bir teknenin yanından start almak bize her zaman avantaj sağlayacaktır.

7. Start Hattı Kuralları

Yarış alanının en kalabalık ve çekişmeli bölgesi start hattı olduğu için, bu bölge ilgili pek çok kural vardır. Bu kuralların hepsi yarışın başladığı andan itibaren geçerlidir. Yarış resmi olarak hazırlık işaretinin verilmesiyle başlar. Dolayısıyla eğer yarış alanına gitmek için geç kaldığımızı düşünüyorsak hazırlık işareti verilene kadar dış yardım almaya hakkımız vardır. Örneğin motor basabiliriz.

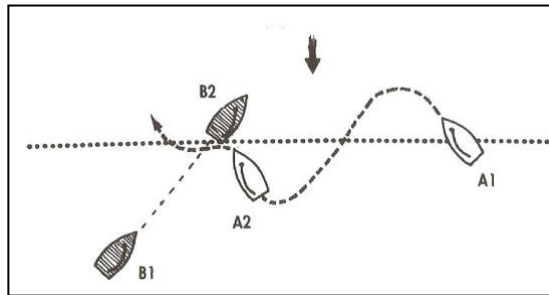
Uluslar arası Yelken Yarış Kuralları'na göre,

- Eğer bir tekne starta hazırlık aşamasında şamandıraya çarpıyorsa tramola ve kavañçadan oluşan bir dönüş, bir başka tekneye çarpıyor ise iki dönüş cezası alır. Bu cezalar olaydan sonra mümkün olan en kısa zamanda, diğer teknelerden iyice uzaklaştıktan sonra ve yarış başlamadan uygulanmış olmalıdır. Dolayısıyla böyle bir ceza alabileceğimizi düşünerek, daha az vakit kaybetmek ve manevraları en doğru şekilde yapabilmek için ekiple birlikte bu önceden üzerinde çalışmak faydalı olacaktır.
- Bir start işaretinde yarış kurulu, start hattının rota tarafında olan veya ceza alması gereken tekneleri belirleyememişse veya start uygulamasında bir yanlışlık olmuşsa, yarış kurulu genel geri çağırma yapabilir. Starta hazırlık süresi içerisinde bir hata yapmışsak, bu kural sayesinde temize çıkmış oluruz, yeniden start edebiliriz.

- Bir yelken yarışında zaman, görsel işaretlere göre tespit edilir. Ses işareti yokluğu göz ardı edilmelidir. Dolayısıyla start anını beklerken sadece kendi saatimize bağlı kalmamalı, komite botundan gelen sesli ve özellikle görsel işaretleri de sürekli kontrol etmeliyiz.

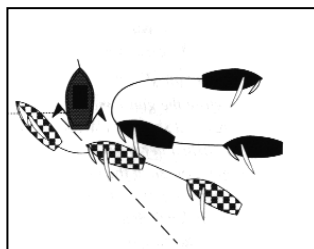
- Bir tekne, hazırlık işaretinde yüzer ve bağlama yerinden çözülmüş halde olacaktır. Bundan sonra karaya çekilmeyecek veya su boşaltmak, yelkene camadan vurmamak veya tamirat haricinde bir yere bağlanmayacaktır. Demir atabilir. Yarışa devam etmeden önce demiri geri alacaktır; alamadığı durumlar hariç olmak üzere.

- Bir tekne fodepar olmuşsa yeniden start etmeden önce bütünüyle start öncesi tarafa geri dönmelidir. Start öncesi tarafa geri döndüğünde ise haklarını kaybetmiş sayılır. Start alan diğer teknelerden uzak durmak ve onlara yer vermek zorundadır. Örneğin sancak kontra bir tekne fodepar olmuşsa, böyle bir durumda iskele kontra teknenin sancak kontra teknedeki uzak durmak zorunluluğu yoktur. (Şekil 21)



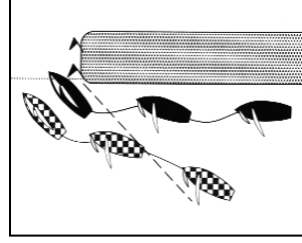
Şekil 7

- Tekneler kapatmalı durumdayken, dış tekneye iç tekneye şamandıra yeri vermek zorundadır. Alana ulaştığında bir tekne önden neta ise, arkadan neta tekne bu andan itibaren ona şamandıra yeri verecektir. Bu kurallar start şamandırası için geçerli değildir. (Şekil 22)



Şekil 8

Ancak şamandıranın diğer tarafı yelkenli seyir yapmaya uygun değilse kapatma kuralı uygulanır. Aşağıdaki şekilde rüzgar üstü tekne iç tekne olmuştur. (Şekil 23)



Şekil 9

8. Sonuç

Filo yarışlarında startın önemi çok büyüktür. Güzel start alınan bir yarış, iyi bir derece ile bitirmemek için ancak yarış esnasında hata yapmış olmamız gerekir.

Kaptanlık makalemi bu konudaki Türkçe kaynaklara katkıda bulunmak amacıyla ile yelken yarışlarında start taktikleri üzerine gerek kendi tecrübelerim gerekse bulabildiğim bazı yabancı kaynaklardaki bilgileri bir araya getirerek hazırladım.

Bu süreçte bana yardımcı olan tüm yelkenci arkadaşlarıma, mentorum Özcan Vardar'a ve Fenerbahçe Spor Kulübü yelken takımı antrenörlerine teşekkür ederim.

9. Kaynakça

- Jobson, Gary; Loory, Adam; Whidden, Tom. 1990. *Championship Tactic*. New York: St. Martin's Press
- Jobson, Gary. 2004. *Gary Jobson's Championship Sailing: definite guide for skippers,tacticians and crew*. International Marine. McGraw-Hill
- *The Racing Rules of Sailing*
- Johnson, Mark. 1995. *RACING BASICS*
http://www.uiowa.edu/~sail/skills/racing_basics/chap4.shtml
- Dellenbaugh, David. 2007. *Create and Protect a 'Hole' at the Start*
http://www.sailingbreezes.com/sailing_breezes_current/articles/Feb07/dell.htm
- Gladestone, Bill. *Performance Racing Tactics, Starting Tactics*
<http://www.teameclipseracing.org/forms/Performance%20Racing%20Tactics%20starting%20tactics.pdf>
- Gladestone, Bill. *Performance Racing Tactics, Rules at Starts*
<http://www.sailjax.com/Tactics-Rules-At-The-Start.pdf>
- Romard, Don. 2007. *Starting Strategies*
<http://www.safetyharborboatclub.com/UsefulLinks/MSSAstartingStrategies.pdf>
- Şekil 1-6,8-15, 21: Jobson, Gary; Loory, Adam; Whidden, Tom. 1990. *Championship Tactic*. New York: St. Martin's Press
- Şekil 18-20: *The Racing Rules of Sailing*
- Şekil 16,17: Jobson, Gary. 2004. *Gary Jobson's Championship Sailing: definite guide for skippers,tacticians and crew*. International Marine. McGraw-Hill
- Şekil 22,23: Gladestone, Bill. *Performance Racing Tactics, Rules at Starts*
<http://www.sailjax.com/Tactics-Rules-At-The-Start.pdf>