

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK VE YELKEN KULÜBÜ

VENDEE GLOBE

Ruhiye Cansu İnce
Nisan 2021

İçindekiler

1 Vendée Globe 101.....	5
1.1 Vendée Globe'un Hikayesi.....	5
1.2 Üç Maddede Vendée Globe'un DNA'sı.....	7
1.2.1 Tek Başına.....	7
1.2.2 Durmaksızın.....	9
1.2.3 Yardım Almadan.....	11
1.3 Vendée Globe Rotası.....	14
1.3.1 Genel Hatlarıyla Yarış Rotası.....	14
1.3.2 Meteorolojik Faktörler Doğrultusunda Rotada Uygulanan Ana Strateji.....	20
1.4 Yarışta Kullanılan Tekneler.....	29
1.5 Bir Vendée Globber Olmak.....	31
1.5.1 Bir Vendée Globe Yarışçısı Olmak İçin Gereken Nitelikler.....	31
1.5.2 Vendée Globe Yarışçılarının Mental Hazırlık Süreci.....	32
1.6 Ödül.....	34
2 Vendée Globe Serüveni.....	36
2.1 1989 - 1990: Bir Efsanenin Doğuşu.....	36
2.2 1992 - 1993: Mike Plant'ın Kayboluşu ve Nigel Burgess'ın Ölümü.....	39
2.3 1996 - 1997: Okyanusta Bir Kayıp Daha: Gerry Roufs.....	42
2.4 2000 - 2001: Michel Desjoyeaux ve Ellen MacArthur Efsanesi.....	45
2.5 2004 - 2005: "King Jean" ve "Vincent the Terrible" Düellosu.....	49
2.6 2008 - 2009: Desjoyeaux'nun Destansı Şampiyonluğu.....	53
2.7 2012 - 2013: Vendée Globe'un En Genç Şampiyonu: François Gabart.....	57
2.8 2016 - 2017: Sonunda Şampiyon: Armel Le Cléac'h.....	61
2.9 2020 - 2021: Finish Hattına "5" Kala Heyecan Doruklarda.....	65
3 Vendée Globe'a Dair Bazı İstatistikler.....	71
3.1 Genel Yarış İstatistikleri.....	71
3.2 Kazananlara Dair İstatistikler.....	74
4 Virtual Regatta: Vendée Globe.....	76

Teşekkürler

Gezi kaptanlarım **Mustafa Selman Akıncı, Mert Ergen, Egemen Can Gök, Baransel Soysal, Özcan Vardar, Ozan Özkipir, Deniz Can Kalender** ve **Emre Aslan** başta olmak üzere, bugüne kadar yolumun keşiştiği tüm kaptanlarıma;

Henüz beraber seyir yapma şansı yakalayamadığım, ancak bir gün Yunan Adaları'ndaki bir koyda rastlaşacağımıza emin olduğum sevgili sınıf arkadaşım ve kaptanım **Ferit Öztürk**'e;

Boğaziçi Yelken ailesi sayesinde hayatıma giren biricik ev arkadaşım, dostum ve kulübümüzün sevgili başkanı **Ece Göksu Gök**'e;

İlk gezimin her bir anını unutulmaz kılan sevgili **Sapphire ekibine**;

Kulüpteki ilk günlerimden itibaren benden dostluğunu esirgemeyen ve asla kaybetmediği pozitif enerjisiyle benim için her daim bir ilham kaynağı olan değerli arkadaşım **Ege Şengün**'e;

Sadece daha iyi bir denizci ve yelkenci olmamın değil, daha iyi bir insan olmamın da en büyük sebebi olan sevgili kaptanım **Berkay Varçok**'a;

Son olarak, makale yazma sürecimde ilgisini benden esirgemeyen, geri dönüşleriyle katkıda bulunan ve olağanüstü bir sabır gösteren sevgili mentörüm **İpek Çopuroğlu**'na teşekkür ederim.

Üzerimdeki emeğinizi ve bana olan desteğinizi asla unutmayacağım. İyi ki varsınız!

Önsöz

Vendée Globe ile tanışma hikayemi, Boğaziçi Üniversitesi Denizcilik ve Yelken Kulübü ile tanışma hikayemden ayrı tutmak pek mümkün değil. Kilyos'ta geçen ve bana epeyce uzun gelen bir hazırlık senesinin ardından, 2016 Güz'ünün oryantasyon döneminde, kendimi Güney Kampüs çimlerinde yan yana dizilmiş onlarca kulüp standının önünde gezinirken bulmuştum. Küçükken bir süreliğine yapma fırsatı bulduğum ve o zaman bile denizdeyken beni bambaşka alemlere sürükleyen yelkeni hayatıma tekrar dahil etmek için üniversiteden daha iyi bir ortam düşünmüyordum. Eylül/ekim aylarında bir stantla yeniden başlayan yelken yolculuğumda henüz kasım ayına gelmiştik ki o zamanki kulüp üyelerimizle olan günlük sohbetlerimizden birinde "Vendée Globe"la tanıştım. **Tek başına, durmadan, yardım almadan, dünya etrafında bir yarış!** Vendée Globe'u tanımlayan bu sıfatların her biri bende yoğun bir merak uyandırmıştı yarışa karşı. "Bunu yapan deli olmalı!" diye düşünmüştüm. O zamanlar birilerinin böylesine bir çılgınlığa güle oynaya kalkışacağını pek anlamlandıramıyordum. Yarış tarihinde okyanusta kaybolanlar, tekne üzerinde dilini dikmek zorunda kalanlar vardı! İlk duyduğunuzda sizi hayran bırakmaktan çok korkutan ve endişelendiren olaylardı bunlar. 2016 Kasım'ı, Vendée Globe'un sekizinci edisyonunun da başladığı zamandı. Bu zamansal tesadüf eseri ufak ufak takip etmeye başladım yarış. Bu sırada yatçılık ile ilgili bilgimin yok denecek kadar az olduğunun altını çizmek istiyorum. Temel yelkencilik bilgilerim vardı optimist günlerinden kalan, ancak bu basit bilgilerle Vendée Globe'un teknik boyutunu anlamaktan çok uzaktım. 2016 Vendée Globe'la başlayan bu ilgim seneler boyunca devam etti ve bu yarış zamanla yelkene ve denizciliğe dair bakış açımı da oldukça değiştirdi. Kış gezisinde gece sert hava seyri yaparken harness ile başa gittiğimde, denizi fenerle tararken soğuk rüzgar içime işlediğinde ve teknenin burnu dalgalar arasına girip çıkarken başta dengede durmak oldukça zor bir hale geldiğinde benden mutlusu yoktu. Orası da benim Güney Okyanusu'mdu sonuçta. Zamanla yelkencilik ve denizcilikte "kazanmak" yerine "mücadele etmek", "iyi olmak" yerine "keyif almak" benim için daha anlamlı hale geldi. Daha cesurdum, ama aynı zamanda daha temkinliydim. Kısacası, Vendée Globe, doğasıyla benim için hem bir rehber hem de okumaktan keyif aldığım bir "macera romanı" haline geldi. Dolayısıyla, Boğaziçi Yelken ailesinin kaptanlarından biri olmak üzere çıktığım bu yolda, kaleme alacak daha iyi bir konu düşünemedim kendim için. Öte yandan, Vendée Globe hakkındaki Türkçe yazılı kaynaklar o kadar kısıtlıydı ki, meraklısı için en azından yarışa dair temel bilgilerin bulunabileceği bir kaynak hazırlamak istedim.

Dondurucu soğuklardan sıcak havalara, devasa dalgalardan ölü denizlere, Büyük Güney'i kasıp kavuran ağır semalardan bulutsuz güneşli göklere, Vendée Globe durağanlığın söz konusu olmadığı, okyanusların ötesine ve insanın derinliklerine bir yolculuk. Bu yolculuğa çıkan yarışçıların dikkate değer bir kısmının yarışını terk etmek zorunda kaldığı, ilk edisyonlarında bazı yarışçıların kaybolduğu ve bulunamadığı düşünüldüğünde, Vendée Globe aynı zamanda fiziksel, zihinsel ve teknik sınırların sonuna kadar zorlandığı bir meydan okuma. Umarım bu büyüleyici serüveni okurken en az benim kadar keyif alırsınız!

1 Vendée Globe 101

1.1 Vendée Globe'un Ortaya Çıkışı

Vendée Globe, ilhamını “tek başına dünya turu” macerasını yarış konsepti haline getirmiş, kendisinden önce gerçekleşmiş iki farklı yarıştan, The *Sunday Times* Golden Globe Race ve The BOC Challenge'tan, alır.

Golden Globe Race, Sunday Times gazetesi tarafından desteklendiği için *Sunday Times* Golden Globe Race olarak da anılır, tek başına durmaksızın dünya turu konseptiyle yapılmış ilk yat yarışı olarak tarihe geçer. Halihazırda planlanmış bir dizi bireysel dünya turundan yararlanmak üzere ortaya çıkması nedeniyle yarışacak yelkenciler için herhangi bir yeterlilik şartı aranmaz ve yarışmacıların 1 Haziran 1968 ile 31 Ekim 1968 tarihleri arasındaki herhangi bir tarihte yarışa dahil olmalarına izin verilir. Farklı tarihlerde yola çıkan ve sırasıyla Ümit Burnu, Leeuwin Burnu ve Boynuz Burnu'nu aşarak dünya turunu tamamlamaları beklenen dokuz öncüden yalnızca biri geri dönmeyi başarır. Robin Knox-Johnston, denizde geçen 313 günün ardından 22 Nisan 1969'da Falmouth'a (Cornwall/İngiltere'de bulunan bir liman) dönerek bu zorlu meydan okumadan galibiyetle ayrılır. Golden Globe, yarışmacıların çoğunun yarışmayı bitirememesi ve yarışmacılardan birinin intiharı göz önüne alındığında tartışmalı bir yarış olarak kayda geçse de, BOC Challenge ve Vendée Globe yolunda önemli bir adım olduğu tartışmasızdır (*Sunday Times Golden Globe Race*).

Daha sonrasında ismi sırasıyla The Around Alone ve The Velux 5 Oceans olarak değişecek BOC Challenge, tek başına dünya etrafında yelken yarışı geleneğinin bir sonraki temsilcisi olarak 1982'de The BOC Group ana sponsorluğunda ortaya çıkar. Yelkencilere, dünyanın dört bir yanındaki limanlarda dinlenme ve teknelerini tamir etme şansı vererek aşamalı olarak gerçekleşmesi yönüyle Golden Globe ve Vendée Globe'dan ayrılır. BOC Challenge'ın 1982-83 ve 1986-87 edisyonlarında yarışan ve her iki yarışı da kendi sınıfında (Sınıf I) kazanan Fransız yatçı Philippe Jeantot (*Velux 5 Oceans Race*), yarışın formatından yeteri kadar memnun kalmayarak yeni bir yarış fikri ortaya atar: dünya etrafında, tek başına, yardımsız ve durmaksızın bir yarış...

Bugün “Vendée Globe” ismiyle bildiğimiz yarış, Jeantot'un önerisiyle ilk kez 1989'da düzenlenen ve Jeantot'un kendisinin de bu ilk edisyonda yarıştığı The Globe Challenge'dan başkası değildir. Yarış şu an kullandığımız haliyle ismini, yarışın başladığı ve bittiği Fransa'nın Vendée ilindeki Les Sables-d'Olonne limanından alır. Yarışın orijinal dili Fransızca olup, katılımcılar için her metnin İngilizce versiyonu da yayımlanmaktadır. 26 Kasım 1989'da ilk startı verilen yarışta, on üç yelkenci üç aydan fazla sürecek bu maceranın öncülüğünü eder ve sadece yedisi Les Sables-d'Olonne'a geri döner. Yarışın fikir öncüsü Jeantot yarışı dördüncü sırada bitirirken yarışın galibi daha önce Jeantot ile 1986-87 BOC Challenge'da aynı sınıfta yarışarak ikinci olmuş Titouan Lamazou olur. Bir sonraki Vendée Globe 1992'de gerçekleşir ve o tarihten beri yarış dört senede bir tekrarlanır. Halk arasında “denizlerin Everest'i” olarak anılan bu yarış bu zamana kadar 9 kez organize edilir ve toplamda 200 yarışmacıya ev sahipliği yapar. Finish hattının sadece 114 kez kesilebildiği düşünüldüğünde neden bu şekilde anıldığını daha iyi kavranacaktır (*Vendée Globe; Presentation - Vendée Globe*).



Fotoğraf 1. Robin Knox-Johnston ve teknesi Suhaili, Golden Globe macerasının sonuna yaklaşırken Atlantik'te, 21 Nisan 1969.



Fotoğraf 2. Robin Knox-Johnston, yola çıkan dokuz öncüden Falmouth'a dönebilen tek yelkenci olarak Golden Globe'un şampiyonu oluyor, 23 Nisan 1969.



Fotoğraf 3. Philippe Jeantot ve teknesi Crédit Agricole III, BOC Challenge 1986-87'nin bitiş çizgisine doğru yaklaşırken, 9 Mayıs 1987.



Fotoğraf 4. Bir önceki BOC Challenge'ın kazananı Philippe Jeantot, 1986-87 edisyonundan da galibiyetle ayrılıyor, 9 Mayıs 1987.



Fotoğraf 5. Titouan Lamazou ve teknesi Ecoreuil d'Aquitaine II, The Globe Challenge'ın ilk gününde, 26 Kasım 1989.



Fotoğraf 6. Titouan Lamazou, The Globe Challenge şampiyonu olarak Les Sables-d'Olonne'da, 16 Mart 1990.

1.2 Üç Maddede Vendée Globe'un DNA'sı

1.2.1 Tek Başına

Vendée Globe'ü diğer yelken yarışlarından farklı kılan ilk özellik, bu serüvenin bir tekne ve bir kişiden ibaret olmasıdır. Dünya turu sırasında teknenin kaptanı dışında herhangi birinin teknede bulunması yasaktır. Öyle ki, yarış kuralları çerçevesinde herhangi bir hayvanın hazırlık sinyali arasında yarışçıya güvertede eşlik etmesi bile yasaktır (*NOR 4.1*). Bu kuralın istisnası sayılabilecek tek durum tehlikede olan birinin kurtarılarak tekneye alınması durumudur. Bu durum, aslında, World Sailing tarafından belirlenen Yelken Yarış Kuralları gereğince herhangi bir yelken yarışında yarışçıların uymakla yükümlü oldukları bir kuraldır (*RRS 1.1*). Vendée Globe yarışında söz konusu olacak herhangi bir kurtarma operasyonu, Yarış Yönetimi'nin bilgisi ve organizasyonu dahilinde gerçekleşecek olup, yine Yelken Yarış Kuralları gereğince, kurtarma görevinde yer alan her bir yarışçı için kaybettikleri vakti telafi edecek ölçüde jüri tarafından süre düzeltmeleri verilecektir (*RRS 62 (c)*).

- 1996-97 edisyonunda teknesi Hint Okyanusu'nun ortasında alabora olan Raphaël Dinelli, Pete Goss tarafından kurtarıldığında (*1996-1997 Vendée Globe*),
- 2008-09 edisyonunda teknesi Boynuz Burnu yakınlarında alabora olan Jean Le Cam, Vincent Riou tarafından kurtarıldığında (*2008-2009 Vendée Globe*),
- Son olarak, 2020-21 edisyonunda teknesi Güney Okyanusu'nda ikiye ayrılarak batan Kevin Escoffier, Jean Le Cam tarafından kurtarıldığında (*2020-2021 Vendée Globe*) bu istisnai durum işlemiştir. Kurtarma operasyonlarının sayısı göz önüne alındığında bir kez daha denebilir ki, Vendée Globe sıradan bir yelken yarışından çok daha fazlasıdır.

FFVoile		DECISIONS DU JURY / JURY HEARING DECISIONS		
5	Comité de course	Demande de Réparation FRA4	A la suite de la collision avec un OFNI, FRA4 abandonne. CC demande à retirer sa requête. Following a collision with an UFA, FRA4 retired the race. The RC asks to withdraw the request.	La demande de réparation est retirée The request is withdrawn.
6	Comité de course	Demande de Réparation MON10 Seaexplorer YCM	La direction de course a demandé à MON10 de se détourner sur la position de FRA85 en détresse. La progression de MON10 dans la course a été significativement aggravée sans faute de sa part pour aller donner de l'aide à FRA85 conformément à la RCV 1.1. Les conditions pour donner réparation sont remplies (RCV 62.1 (c)). RM asked MON10 to divert to the position of FRA85 in distress. MON10's progress in the race was made significantly worse through no fault of her own giving help to FRA85 in compliance with RRS 1.1. The conditions to give redress are met (RRS 62.1(c)).	Le Jury international à la majorité donne réparation à MON10 comme suit :L'heure d'arrivée de MON10 sera l'heure à laquelle il termine moins 6 heures. The international jury by majority decision gives redress to MON10 as follow:The finishing time of MON10 will be the time she finishes less 6 hours.
7	Comité de course	Demande de Réparation FRA17 Maitre Coq	La direction de course a demandé à FRA17 de se détourner sur la position de FRA85 en détresse. La progression de FRA17 dans la course a été significativement aggravée sans faute de sa part pour aller donner de l'aide à FRA85 conformément à la RCV 1.1. Les conditions pour donner réparation sont remplies (RCV 62.1 (c)). RM asked FRA17 to divert to the position of FRA85 in distress. FRA17's progress in the race was made significantly worse through no fault of her own giving help to FRA85 in compliance with RRS 1.1. The conditions to give redress are met (RRS 62.1(c)).	Le Jury international à la majorité donne réparation à FRA17 comme suit :L'heure d'arrivée de FRA17 sera l'heure à laquelle il termine moins 10h15 heures. The international jury by majority decision gives redress to FRA17 as follow:The finishing time of FRA17 will be the time she finishes less 10h15 hours.
8	Comité de course	Demande de Réparation FRA01 Yes We Cam	La direction de course a demandé à FRA01 de se détourner sur la position de FRA85 en détresse. La progression de FRA01 dans la course a été significativement aggravée sans faute de sa part pour aller donner de l'aide à FRA85 conformément à la RCV 1.1. Les conditions pour donner réparation sont remplies (RCV 62.1 (c)). RM asked FRA01 to divert to the position of FRA85 in distress. FRA01's progress in the race was made significantly worse through no fault of her own giving help to FRA85 in compliance with RRS 1.1. The conditions to give redress are met (RRS 62.1(c)).	Le Jury international à la majorité donne réparation à FRA01 comme suit :L'heure d'arrivée de FRA01 sera l'heure à laquelle il termine moins 16h15 heures. The international jury by majority decision gives redress to FRA01 as follow:The finishing time of FRA01 will be the time she finishes less 16h15 hours.
9	Comité technique	GBR 77 Medallia	Le lundi 14 décembre 2020 MEDALLIA GBR77 a perdu accidentellement son radeau de survie entraînant la rupture de son plomb. On Monday 14th December 2020 GBR77 has lost her outer liferaft and broken her seal.	Medallia GBR77 enfreint la règle de classe 3.4 et IC 16.3.2 Pénalité de 150 minutes à faire en course (IC 11.5) Medallia GBR77 broke Class Rule 3.4 and SI 16.3. 2. 150 minutes penalty time to take when racing (SI11.5)

Görsel 1. Vendée Globe 2020-21'de yarışırken teknesi ikiye ayrılarak batan Kevin Escoffier'i kurtarma görevinde yer alan yarışmacılara telafi olarak verilen süreleri bildirir jüri kararı.



Fotoğraf 7. Resmi olmayan bir şekilde Vendée Globe 1996-97'de yarışan Raphaël Dinelli, Hint Okyanusu'nun ortasında alabora oluyor, Aralık 1996.



Fotoğraf 8. Pete Goss, zorlu hava koşullarıyla mücadele ettiği iki günün ardından cansızda kurtarılmayı bekleyen Raphaël Dinelli'ye ulaşıyor, 26 Aralık 1996.



Fotoğraf 9. VM Matériaux, Boynuz Burnu'nun 200 mil batısında alabora oluyor ve Jean Le Cam 16 saat boyunca ters dönmüş teknede mahsur kalıyor, 6 Ocak 2009.



Fotoğraf 10. Vincent Riou ve Jean Le Cam, zorlu kurtarma görevinin ardından güvenli bir şekilde PRB güvertesinde, 7 Ocak 2009.



Fotoğraf 11. Kevin Escoffier, birkaç gününü geçirdiği Yes We Cam! teknesini terk ederek kendisini karaya götürecek Fransız Donanması botuna doğru yüzüyor, 6 Aralık 2020.



Fotoğraf 12. Başarılı geçen kurtarma görevinin ardından Kevin Escoffier ve Jean Le Cam, Vendée Globe canlı yayına katılarak zorlu geceyi anlatıyorlar, 1 Aralık 2020.

1.2.2 Durmaksızın

Vendée Globe'un eşsiz kimyasını oluşturan bir diğer özellik ise yarışın durmaksızın yapılan bir yarış oluşudur. Burada durmaksızın ile kastedilen yarışçıların yardım almak ya da dinlenmek amacıyla karaya çıkabileceği bir ara istasyona izin verilmemesi durumudur (*NOR 4.2*). Keza, bir rıhtım veya tekne yanına yanaşmak ya da demirlemek de yasaktır. Bir yarışmacı, kendi veya teknesinin güvenliği için gerekli onarımları yapmak amacıyla, kendi imkanlarıyla ve dışarıdan yardım almadan bir koyda demirleyebilir veya bağlama direğine bağlanabilir. Ancak gelgit seviyesinin en yüksek olduğu sınırın ötesine geçmesine kesinlikle izin verilmez (*NOR 4.3.3*).

Örneğin, 2000-01 edisyonunda Yves Parlier, diskalifiye olmamak adına dışarıdan gelecek herhangi bir yardımı reddederek üç parçaya ayrılan direğini kendi imkanlarıyla tamir etmeyi seçer. Bu amaçla Yeni Zelanda'nın güneyindeki Stewart Adası'nda demirleyerek bu imkandan yararlanan Parlier, olağanüstü bir onarıma imza atar ve yeniden inşa ettiği direğiyle yarış 13. sırada tamamlamayı başarır (*2000-2001 Vendée Globe*).

Yarış süresince, bir yarışçının karaya çıkmasının mümkün olduğu tek durum yarışçının erkenden karşılaştığı bir problemi çözmek üzere Les Sables-d'Olonne'a geri dönmesi durumudur. Yarışçı, Les Sables-d'Olonne limanına ancak Yarış Yönetimi'nden ve Yarış Komitesi Başkanlığı'ndan herhangi bir yolla (VHF, posta, uydu telefonu vb.) önceden onay aldığı takdirde geri dönebilir. Problemini çözüme kavuşturan yarışçı, resmi start saatinden itibaren on gün içerisinde Yarış Yönetimi'nin onayıyla yeniden start aldığı takdirde yarışa devam edebilir (*NOR 5*).

Bu durum, ilk ele alındığında oldukça vakit kaybettirici bir senaryo gibi görünse de, 2008-09 edisyonunda Michel Desjoyeaux'nun bu seçeneği değerlendirerek starttan 40 saat sonra tekrar yola çıktığı ve yarışı kazandığı düşünüldüğünde, içinde bulunulan koşullara göre oldukça iyi bir senaryo da olabilir. Desjoyeaux, o yarışı kazanmakla kalmaz, aynı zamanda yarışı tamamladığı 84 gün 3 saat 8 dakikalık süreyle o zamana kadarki zaman rekorunu da kırmayı başarır (*2008-2009 Vendée Globe*). Desjoyeaux'ya ek olarak, 2008-09 edisyonundaki birçok yarışçı, oldukça kötü hava koşulları sebebiyle yarışın henüz ilk saatlerinde Les Sables-d'Olonne'a geri dönmek ve gerekli onarımları yaptıktan sonra tekrar start almak zorunda kalır (*The Legend: 2008-2009*).

Yarışın son edisyonu olan Vendée Globe 2020-21'e baktığımızda, iki sporcunun bu imkandan yararlanmak durumunda kaldığını görürüz. Bu sporculardan ilki Fabrice Amedeo, resmi startın verildiği ilk günün henüz akşam saatlerinde ana yelkeninin kancasında yer alan ve asimetric balonunu indirmesini engelleyen bir problem nedeniyle U-dönüşü yapmak durumunda kalır (*Fabrice Amedeo is heading back to Les Sables d'Olonne for a pit stop*). Amadeo, gerekli onarımları yaptıktan sonra tekrar start alır ve yarışa geri döner. Les Sables-d'Olonne'a dönmek zorunda kalan diğer isim ise, Vendée Globe 2020-21'in en iddialı sporcularından biri olan Jérémie Beyou olur. Zincirleme aldığı hasarlar sonucunda geri dönmek zorunda kalan Beyou, resmi starttan 9 gün 2 saat 50 dakika sonra tekrar start alarak Vendée Globe mücadelesine kaldığı yerden, ancak derece ümidini yitirmiş bir şekilde devam eder (*2020-2021 Vendée Globe*).



Fotoğraf 13. Yves Parlier, üç parçaya ayrılan direğini tamir etmek üzere Yeni Zelanda'nın güneyindeki Stewart Adası'nda demirliyor, 2000.



Fotoğraf 14. Yves Parlier, tekne üzerindeki imkanlarla direğini tamir ederken, 2000.



Fotoğraf 15. Michel Desjoyeaux, 40 saat geç start almasına rağmen Vendée Globe 2008-09'dan galibiyetle ayrılıyor, 1 Şubat 2009.



Fotoğraf 16. Michel Desjoyeaux, 40 saatlik geç startına rağmen 84 gün 3 saat 8 dakika ile o zamana kadar olan en hızlı finişe imza atıyor, 1 Şubat 2009.



Fotoğraf 17. Fabrice Amedeo, direğindeki bir problem nedeniyle resmi starttan bir gün sonra Les Sables-d'Olonne'a geri dönmek zorunda kalıyor, 9 Kasım 2020.



Fotoğraf 18. Newrest - Art&Fenêtre'de direk çalışmaları devam ediyor, 9 Kasım 2020.

1.2.3 Yardım Almadan

Yarış sırasında dışarıdan gelecek bir yardıma izin verilmemesi, Vendée Globe'un son karakteristik özelliğidir. Yasaklanmış yardımlara aşağıda belirtilen durumlar **dahildir**:

- Kişiselleştirilmiş hava durumu yardımı,
- Bir kaptan veya bir grup kaptan için özel olarak hazırlanmış, çeşitli meteorolojik durumların ve izlenecek parkurların seçiminin anlaşılmasını sağlayan, teknenin dışından ulaştırılan herhangi bir rota oluşturma yardımı (Yetkilendirilmiş meteorolojik bilgi kaynakları bu kapsamın dışındadır),
- Resmi bir devlet meteoroloji kuruluşu tarafından yayınlanmasının ardından insan müdahalesine maruz kalan hava durumu dosyaları,
- Teknenin bilgisayar(lar)ına veya diğer cihazlarına herhangi bir uzaktan müdahale,
- Organizasyon Komitesi tarafından yetkilendirilenler dışında, hava durumu veya stratejik bilgiler içeren bir veri sunucusuna, teknede veya başka bir yerde olması fark etmeksizin, herhangi bir formatta ve herhangi bir yolla erişim,
- İster teknede ister uçakta olsun, üçüncü bir kişinin yardımı,
- Yarış doktoru, kaptanın kayıt dosyasında belirtilmiş kişisel doktoru veya Toulouse'daki Denizcilik Tıbbi Danışma Merkezi doktorları dışında herhangi biri tarafından kişiselleştirilmiş tıbbi yardım (*NOR 4.3.1*).
- Tekne dışında herhangi bir yerde yürütülen bir analiz, yorum, işlenmiş bilgi veya verinin alınması veya bu verilere erişim (*NOR 4.3.2*).

Bir kez daha, bu kuralın tek istisnası bir yarışçının karşılaştığı sorunların çözümü konusunda dışarıdan yardım almak üzere Les Sables-d'Olonne'a dönmesi durumudur. Bu amaçla geri dönmek isteyen bir yarışçı, Les Sables-d'Olonne'a ve Les Sables-d'Olonne limanına 100 deniz mili uzaklıktan çekici ile çekilebilir. Le Nouch kardinal şamandırasından 3 deniz mili uzaklıktaki alan içinde, Vendée Globe dubasına gidebilir veya teknede fiziksel yardım alabilir. Yarışçı, gerekli onayları aldıktan sonra, resmi start saatinden itibaren on gün içerisinde yeniden start alabilir. Yarışçının fiziksel olarak yarışa tekrar katılamayacak olması durumunda, giriş dosyasında belirtilen yedek kaptan, yarış kurallarında belirtilen tüm koşulları yerine getirmesi şartıyla, yarışa devam etmesi mümkün olmayan ana kaptanın yerini alabilir (*NOR 5*).

Kısacası, yarışçılar taktiksel ve stratejik anlamda kendilerini öne geçirecek tüm fikirleri mevcut imkanları kullanarak kendileri üretmeli, herhangi teknik bir problemi tekne üzerindeki imkanlarla çözmeli, bir sağlık problemi söz konusu olduğunda kendilerine bakmalıdırlar. Elbette, sporcuların bir onarımın en iyi nasıl yapılacağı konusunda bilgi almak üzere tasarım veya teknik ekiplerinden danışmanlık almaları serbesttir.

Bir önceki bölümde verilen Jérémie Beyou örneği, burada da tekrar edilebilir. Vendée Globe'un son edisyonunda halkın favorilerinden biri olan Jérémie Beyou, Les Sables-d'Olonne'a 600 mil uzaklıktayken, arka arkaya aldığı hasarlar sonucunda zorlu bir geri dönüş kararı alır. Charal Sailing Team'in Teknik Direktörü Pierre-François Dargnies'in aktardığına şekliyle ilk problem her tarafa karbon püskürten bir levha

bloğun kopmasıyla başlar. Beyou, küçük bir onarım yapmak adına teknenin içine girdiği sırada, tekne bir cisme çarpar ve istemsiz bir kavança atar. Bu istemsiz manevra sonucunda teknenin sancak palasına hasar alır. Beyou, onarımlara başlamak için uygun meteorolojik koşulları ve sabahı beklemeye karar verdikten birkaç saat sonra aniden sancak kış ıstralyasını da kırılma sonucu kaybeder. Yarışın henüz üçüncü gününde tekneye alınan bu talihsiz hasarlar dizisi, teknedeki imkanlarla ve tek başına halledilebilecek gibi değildir. Beyou'nun teknik yardım almak üzere Les Sables-d'Olonne'a geri dönmesi artık kaçınılmazdır (*Jérémie Beyou (Charal) is heading back to Les Sables d'Olonne*). Limanda yoğun bir tadilat temposuyla geçen 3.5 günün ardından Jérémie Beyou, 17 Kasım 2020 saat 17.10'da (FR), resmi starttan 9 gün 2 saat 50 dakika sonra, tekrar start alacak ve yarışı 13. sırada tamamlayacaktır (*2020-2021 Vendée Globe*).

Beyou'nun Les Sables-d'Olonne'a döndüğü gün, bu konuya örnek verilebilecek bir başka olay daha yaşanır. Kojiro Shiraishi'nin teknesi, bir otopilot arızası sebebiyle art arda iki kavança atar ve bunun sonucunda ana yelkeninin tepesi ciddi bir hasar alır (*Mainsail torn on board of Kojiro Shiraishi*). Shiraishi, kıyı ekibinden aldığı tamir önerilerini uygulayarak bir hafta sonunda ana yelkenini tamir etmeyi başarır ve yarışı 16. sırada tamamlayarak Vendée Globe finish hattını kesen ilk Asyalı ve Japon olarak tarihe geçer (*2020-2021 Vendée Globe*).

Yine aynı edisyonda yarışan ve yarışın favorilerinden olan Alex Thomson, teknesinin pruvasına doğru uzanan kapsamlı çatlaklar keşfetmesinin ardından bu yapısal problemi çözmek adına ekibiyle iletişime geçer. Ekibi tarafından önerilen tamir yöntemlerini başarıyla uygulayan Thomson, yarışa kaldığı yerden devam eder. Ne yazık ki, bu tadilattan bir hafta sonra sancak palasına ek bir hasar alır. Thomson ve kıyı ekibi, güvenli bir şekilde problemi çözenin mümkün olmadığına kanaat getirirler ve Hugo Boss'un Vendée Globe macerası bu şekilde sona erer (*Alex Thomson Heads to Cape Town After Rudder Damage, His Vendée Globe Is Over*).



Fotoğraf 19. Vendée Globe 2020-21'nin favorilerinden Jeremie Beyou, ciddi bir teçhizat ve dümen hasarı sonrası Les Sables-d'Olonne'a geri dönmek zorunda kalıyor, 14 Kasım 2020.



Fotoğraf 20. Jeremie Beyou, erkenden karşılaştığı ciddi hasar sonrası yarışta derece şansını kaybettiği için fazlasıyla üzgün, 14 Kasım 2020.



Fotoğraf 21. Bir otopilot arızası sonucu yanlışlıkla iki kez kavança atan DMG MORI Global One teknesinin ana yelkeni hasar alıyor, 14 Kasım 2020.



Fotoğraf 22. Kojiro Shiraishi, başarıyla gerçekleştirdiği tadilat sonrası ana yelkenini basmaya ve çıtaları takmaya hazırlanıyor, 20 Kasım 2020.



Fotoğraf 23. Alex Thomson, dar ve nemli bir alanda teknesindeki yapısal hasarı tamir etmeye çalışırken, 25 Kasım 2020.



Fotoğraf 24. Alex Thomson, teknesindeki yapısal hasarı gidermek için karbon panelleri Hugo Boss'un güvertesine çıkarıyor,

1.3 Yarış Rotası

1.3.1 Genel Hatlarıyla Yarış Rotası

Yarış parkuru temelde “clipper rotası” olarak bilinen, Güney Yarım Küre’de yer alan üç burnun Batı’dan Doğu’ya yuvarlandığı bir devrialem rotasıdır:

- Les Sables-d’Olonne koyunda start,
- Atlas Okyanusu’nun kuzeyinden güneyine iniş,
- Antarktika kıtası ve Antarktik Hariç Tutma Bölgesi’ni (AEZ) sancakta, (sırasıyla) Ümit Burnu, Leeuwin Burnu ve Boynuz Burnu’nu iskelede bırakarak Hint Okyanusu’ndan, Güney Okyanusu’ndan ve Büyük Okyanus’tan geçiş,
- Atlas Okyanusu’nun güneyinden kuzeyine tırmanış,
- Les Sables-d’Olonne koyunda finish (NOR 3.2).



Fotoğraf 25. Vendée Globe 2020-21’de yarışacak tekneler Les Sables-d’Olonne’da, 22 Ekim 2020.



Fotoğraf 26. Vendée Globe 2020-21’de yarışacak tekneler start alıyor, 8 Kasım 2020.

Atlas Okyanusu, Hint Okyanusu, Güney Okyanusu ve Büyük Okyanus boyunca seyredilen bu rota, yaklaşık 24.296 deniz miline (44.996,2 km) tekabül eder. Ancak önceki yarışlar sırasında çoğu yarışmacının 28.000 deniz milinin (52.000 km) üzerinde seyrettiği kayıtlara geçmiştir. Bunun sebebi rüzgar, dalga ve buz koşulları sebebiyle teknelerin zikzaklar ve dolambaçlı yollardan oluşan rotalar çizmek zorunda kalmalarıdır. Ayrıca, söz konusu koşullar başta olmak üzere oluşabilecek herhangi bir güvenlik tehdidi durumunda, Yarış Komitesi ek talimatlar aracılığıyla zorunlu ek rotalar belirleyebilmektedir (*Presentation - Vendée Globe*).

Söz konusu güvenlik talimatlarından biri yarışmacıların kopmuş buz kütlelerine çarpmalarını engellemek amacıyla oluşturulur. 2000-2001 Vendée Globe öncesi yaşanan talihsiz olaylar, bu dördüncü edisyon ile birlikte “Buz Kapıları (The Ice Gates)” olarak adlandırılan zorunlu geçiş noktalarının yarışa dahil edilmesini zorunlu kılar. Bir buz kapısı, iki boylam arasında tanımlanan ve belirli bir enlem üzerinde yer alan doğru parçasıdır. Boylamlar arasındaki mesafe yaklaşık 400 mildir ve ortalama bir buçuk günlük bir deniz yolculuğuna tekabül etmektedir. Güzergah boyunca 800 ila 2000 mil arasında değişebilen aralıklarla yerleştirilen kapıların sayısı dört ila sekiz arasında

değişebilmektedir. Buz kapılarının konumları, yarış süresince buz koşullarına göre güncellenir. Yarışçılardan beklenen bu doğru parçalarını güneyden kuzeye ya da kuzeyden güneye keserek seyretmeleridir. Yarışçılar, bu doğru parçaları boyunca kapıların kuzeyinde seyretmeye devam ederek de geçişlerini tamamlayabilirler (*How Ice Gates Work; The Ice Wall*). Bu güvenlik önlemine zemin hazırlayan koşulları anlamak adına, yarışın fikir öncüsü Philippe Jeantot'un henüz ilk Vendée Globe ardından söylediği şu sözlere kulak verilebilir:

“Bildiğimiz her şey teorikti. Bize söylenen şey aşağı indikçe yolculuğun kısıldığı ve rüzgarların daha kuvvetli olduğuydu. Bunun böyle olup olmadığını öğrenmek için oraya gitmek zorundaydık. Buzdağlarından birine çarpma riskini sürekli taşıyarak buzdağlarının arasında bir hafta veya on gün geçirdik. Rus ruleti oynamaya yakın bir deneyimdi. BLU'da birbirimizle bunun hakkında konuştuk. Bir daha asla bunu yapmayacağımızı söyledik. Yarışı organize ederken kendi kendime bunu kurallara dahil etmemiz gerektiğini söyledim (The Legend: 1989 - 1990).”

Vendée Globe 2016-17 edisyonunun Yarış Direktörü Jacques Caraës ise Buz Kapıları'nın ortaya çıkışını şu şekilde aktarır:

“1997'den sonra, insanlar, yalnız denizcilerin Güney Kutbu'na ne kadar yakın yelken açarlarsa Boynuz Burnu'na giden rotanın o kadar kısılacığını hatırlayarak Antarktika'ya çok yaklaşımlarını önlemek için ek yol noktaları oluşturmaktan bahsetmeye başladılar. Üç teknenin Hint Okyanusu'nda alabora olduğu ve Gerry Roufs'un Pasifik'te kaybolduğu 1996 yarışından sonra, 1992'de 64° Güney enleminde kendisini buzullarla çevrili bulan Jean-Luc Van den Heede gibi daha da güneye giden denizcilerden bahsetmeye gerek bile yok, organizatörler bu aşırılıkları sınırlamak istedi (The Ice Wall).”

Buz Kapıları'nın ortaya çıkışı, buzul kazalarının tamamen önlenmesini sağlamaz. Örneğin, 2004 edisyonunda Sébastien Josse teknesi VMI ile bir buzula çarpar. Ancak, CLS*'in zamanla buzulların konumu ve hareketleri hakkında daha detaylı bilgi toplayabilmesi, bu tür kazaları git gide azaltır. Buzun saatte 2 knot hızla sürüklenbildiği ve dolayısıyla günde 50 mile yakın yol alabildiği düşünüldüğünde, bu bilgilerin toplanması oldukça zordur (*The Ice Wall*).

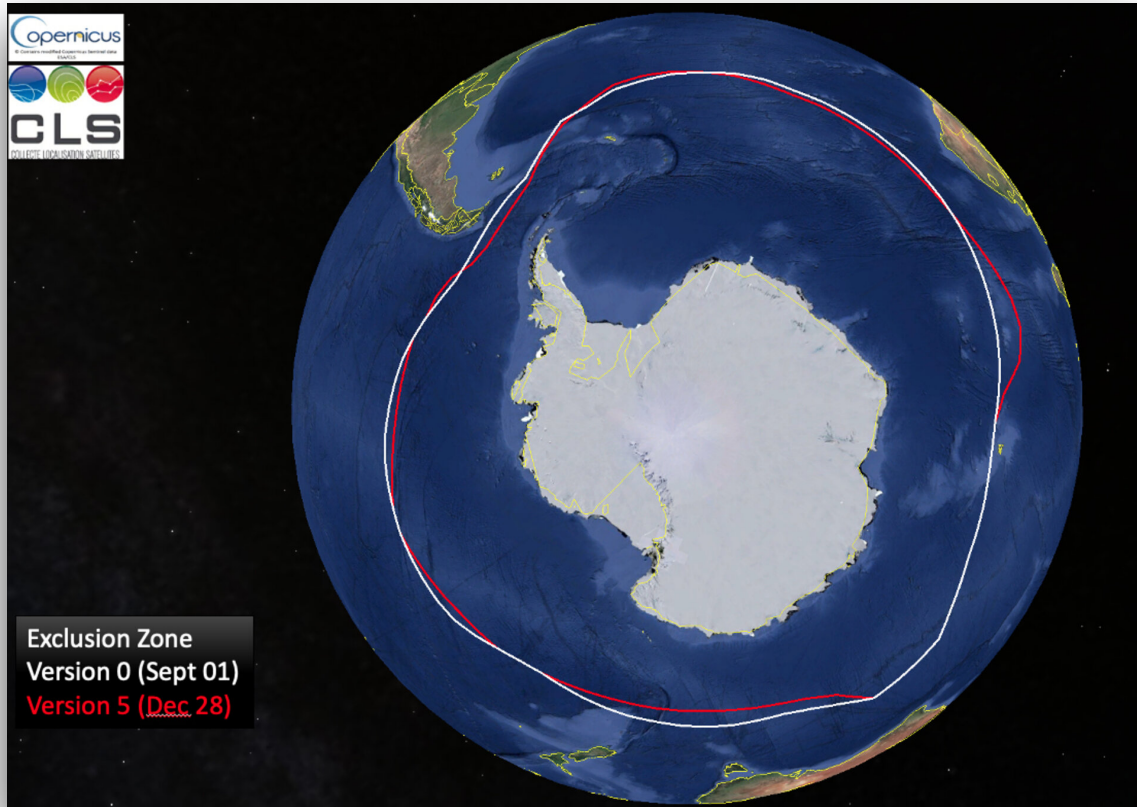
Vendée Globe 2016-17 edisyonuna gelindiğinde önemli bir değişiklik kayda geçer. Yarışçıların izledikleri rotaların anlaşılmasını kolaylaştırmak ve parkuru daha basit hale getirmek amacıyla “Buz Kapıları” uygulaması “Buz Duvarı” uygulaması ile değiştirilir. Hali hazırda bu kuralı uygulayan iki okyanus yarışından, Volvo Ocean Race ve Barcelona World Race, esinlenen bu değişim, yarışçılar tarafından da destek görülür. 2016 edisyonu itibarıyla, Organizasyon Komitesi (OA) tarafından Seyir Talimatları'nda (SI) belirli aralıklarla coğrafi koordinatları belirtilen ve Antarktik Hariç Tutma Bölgesi (Antarctic Exclusion Zone - AEZ) olarak da adlandırılan bu buz duvarından kaçınmak, yarışçıların uymakla yükümlü oldukları bir güvenlik hükmüdür (*NOR 3.2*). 45° G Crozet Adaları ile 68° G Boynuz Burnu arasında Antarktika etrafında dolaşan bu bölge, yarışçılara oldukça kuzeyli bir rota dayatmaktadır. Bu sayede, yarışçıların buzulların ara-

*Collecte Localisation Satellites, Fransız Uzay Araştırma Merkezi CNES'in bir yan kuruluşu.

sından geçme riskini alarak, yalnızca stratejik üstünlük sağlamak üzere daha kuvvetli rüzgarların estiği ve rotalarını ciddi ölçüde kısaltacak daha güneyli enlemlere inmeleri engellenmiş olur. Buz kütlelerinin hareketlerine göre, bu bölgenin sınırları yarış süresince güncellenebilir; bu sınır değişimi kuzeye ya da güneye doğru olabilir. Herhangi bir değişiklik durumunda, yarışmacılara 1.500 mil önceden haber verilir. Bir yarışçı, Buz Duvarı'nı ihlal etmesi durumunda, ihlal ettiği noktaya dönerek ya da daha batıya giderek bu hatasını telafi edebilir. Aksi takdirde, Uluslararası Jüri tarafından yarışçıya 24 saatlik penaltı süresinden diskalifiyeye varabilecek bir skalada ceza verilebilir. Aynı durum, Finisterre Burnu açıklarındaki ve Kanarya Adaları yakınındaki trafik ayırım bölgeleri ve korsanların görüldüğü Moritanya sahil şeridi için de geçerlidir (*Presentation - Vendée Globe; The Ice Wall*).

Şu zamana kadar yarış parkuru, 74 gün 3 saat 36 dakika ile 2016-17 edisyonunda Armel Le Cléac'h tarafından en hızlı kat edilebilmiştir (*Vendée Globe*). Yarışçılara, parkuru tamamlamaları için verilen maksimum süre ise 163 gündür. Bu süre, Vendée Globe'un ilk edisyonunda en son finish hattını kesen Jean-François Coste'nin yarışı tamamlama süresine eşittir (*NOR 3.3*).

Genelde kasım gibi başlayıp şubat gibi sonlanan yarışın bu zaman aralığına getirilmesinin amacı, yarışmacıların güz ortasında start aldıktan sonra Güney Küre yazının zirvesinde Güney Okyanusu'nda konumlanmalarını ve ardından kış ortasında Vendée'ye geri dönmelerini sağlamaktır. Bu açıdan bakıldığında Vendée Globe, yelkenciler için kısa süre içerisinde ciddi iklim değişikliklerinin yaşandığı bir savaşa dönüşmektedir (*Presentation - Vendée Globe*).



Görsel 2. Buz Duvarı sınırının Vendée Globe 2020-21'deki ilk ve son versiyonları.
(Beyaz Çizgi: Versiyon 0 | Kırmızı Çizgi: Versiyon 5)

Antarctic Exclusion Zone – V5 Monday 28 december 2020

The Antarctic Exclusion Zone is a polygon defined by straight-line loxodromic segments linking virtual points.

Mark:	Latitude:	Longitude:	
1	44°30.00'S	000°00.00'E	V0 --> V1
2	44°40.00'S	005°00.00'E	V0 --> V1
3	44°50.00'S	010°00.00'E	V0 --> V1
4	45°00.00'S	015°00.00'E	V0 --> V1
5	45°10.00'S	020°00.00'E	V0 --> V1
6	45°15.00'S	025°00.00'E	V0 --> V1
7	45°00.00'S	030°00.00'E	V1 --> V2
8	44°20.00'S	035°00.00'E	V1 --> V2
9	43°30.00'S	040°00.00'E	V1 --> V2
10	42°40.00'S	045°00.00'E	V1 --> V2
11	42°40.00'S	050°00.00'E	V1 --> V2
12	44°30.00'S	055°00.00'E	V1 --> V2
13	48°40.00'S	060°00.00'E	V1 --> V2
14	50°35.00'S	065°00.00'E	
15	50°55.00'S	070°00.00'E	
16	50°55.00'S	075°00.00'E	
17	50°40.00'S	080°00.00'E	
18	50°25.00'S	085°00.00'E	
19	50°00.00'S	090°00.00'E	
20	49°00.00'S	095°00.00'E	
21	47°45.00'S	100°00.00'E	
22	46°00.00'S	105°00.00'E	AMSA
23	46°00.00'S	110°00.00'E	AMSA
24	46°00.00'S	115°00.00'E	AMSA
25	46°00.00'S	120°00.00'E	AMSA
26	51°00.00'S	125°00.00'E	V2 --> V3
27	53°00.00'S	130°00.00'E	V2 --> V3
28	54°00.00'S	135°00.00'E	V2 --> V3
29	54°40.00'S	140°00.00'E	V2 --> V3
30	55°15.00'S	145°00.00'E	V2 --> V3
31	55°45.00'S	150°00.00'E	V2 --> V3
32	56°00.00'S	155°00.00'E	V2 --> V3
33	56°15.00'S	160°00.00'E	V2 --> V3
34	56°30.00'S	165°00.00'E	V2 --> V3
35	56°40.00'S	170°00.00'E	V2 --> V3
36	56°40.00'S	175°00.00'E	V2 --> V3

Görsel 3. Antarktik Hariç Tutma Bölgesi (AEZ)'nin sınırlarını belirten koordinatların yer aldığı ilana bir örnek.

150°

120°

90°

60°

30°

0°

2020 2021

EDITION

AMERICA

ATLANTIC
OCEAN

PACIFIC OCEAN

LES SABLES
D'OLONNE

AZORES
HIGH

N.E.
TRADE
WINDS

DOLDRUMS

STE HELENA
HIGH

Cape Horn

PUSH THE





1.3.2 Meteorolojik Faktörler Doğrultusunda Rotada Uygulanan Ana Strateji

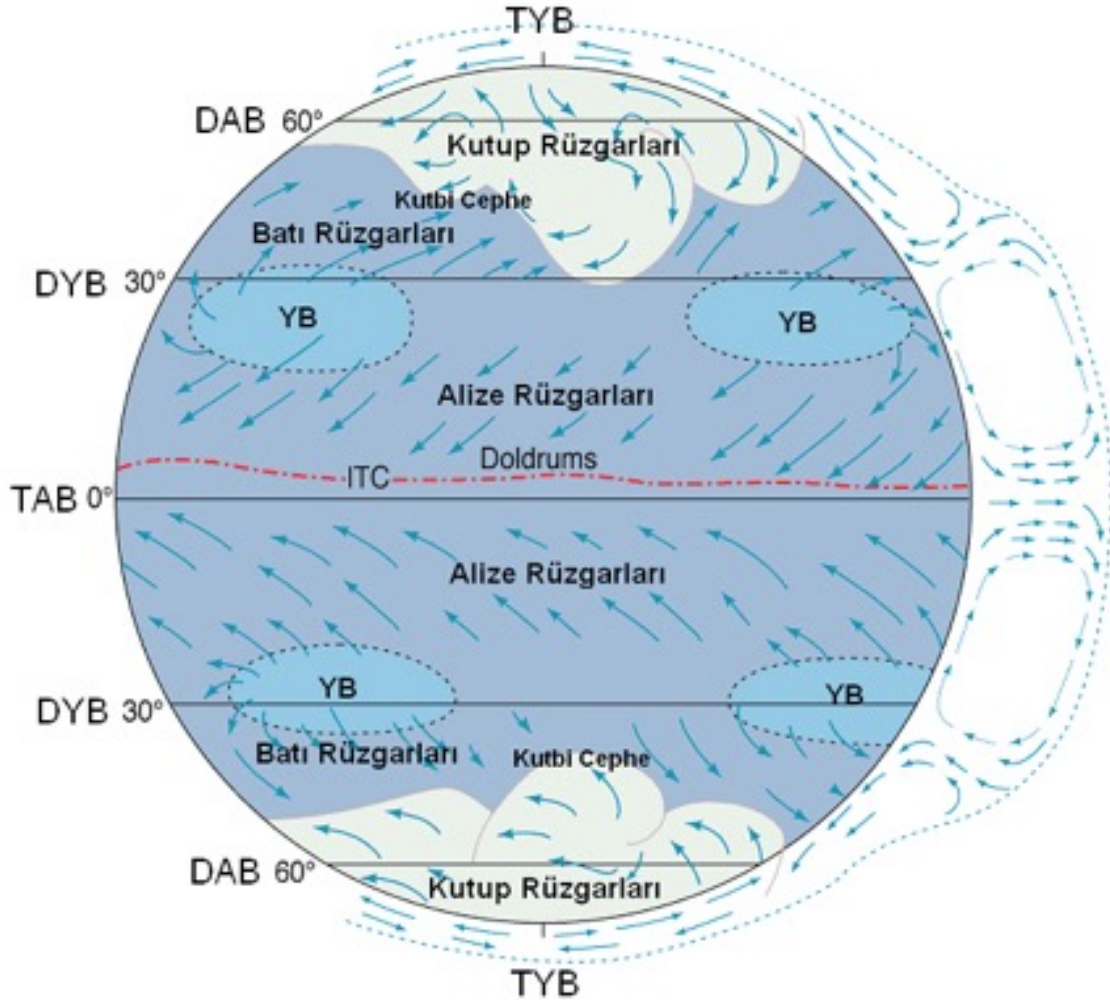
Vendée Globe yarışçıları, farklı iklimlere uzanan bu serüven sırasında değişken hava sistemleri karşısında sürekli tetikte olmak durumundadırlar. Rota üzerindeki yüksek ve alçak basınç bölgeleri ve bu bölgelerde meydana gelebilecek değişimler ya da çatışmalar, Vendée Globe boyunca benimsenecek stratejiyi belirlemede oldukça kritik bir rol oynar.

Kısaca hatırlatmak gerekirse, rüzgar adını verdiğimiz fenomen, havanın yüksek basınçtan alçak basınca doğru yatay hareketidir. Atmosfer basıncının 1013 milibardan yüksek olduğu alanlara yüksek basınç alanı ya da antisiklon ismi verilir. Bu alanlar genellikle oldukça kararlı hava koşullarını ve hafif/orta rüzgarları barındırır. Antisiklon merkezleri, uluslararası haritalarda **H** (High), Türkçe haritalarda ise **Y** (Yüksek) harfi ile gösterilir. Atmosfer basıncının 1013 milibardan düşük olduğu alanlar ise alçak basınç alanı, siklon ya da depresyon olarak adlandırılır. Bu alanlar genellikle kuvvetli rüzgarların ortaya çıktığı alanlardır. Alçak basınç merkezleri, Kuzey Yarım Küre’de yüksek basınç alanlarının etrafından saatin tersi yönde ilerleyerek her zaman basıncın daha alçak olduğu alanlara doğru hareket ederler. Siklon merkezleri, uluslararası haritalarda **L** (Low), Türkçe haritalarda ise **A** (Alçak) harfi ile gösterilir (*Meteoroloji* 153-6; 162-3).

Yeryüzünde termik ve dinamik olmak üzere iki çeşit basınç kuşağı vardır. Termik basınç alanları, yeryüzünün ısınıp soğumasına bağlı oluşur. Yeryüzüne güneş ışınlarının en dik açıyla geldiği bölge Ekvatorial bölge olduğundan, bu bölgede hava yıl boyunca ısınarak yükselen bir karakter gösterir. Bu sebeple Ekvator’da termik alçak basınç alanı oluşur. Kutuplar ise, güneş ışınlarını en dar açıyla alan bölgeler olduklarından yıl boyunca soğukturlar. Burada hava alçalıcı bir hareket gösterir ve bu sebeple kutup bölgelerinde termik yüksek basınç alanları oluşur. Ekvator ve kutuplar haricinde, kara ve denizler üzerinde de ısınıp soğumaya bağlı olarak termik basınç alanları oluşabilir. Dinamik basınç alanları ise, Dünya’nın eksen hareketine bağlı olarak oluşur. Ekvatorial bölgede ısınarak yükselen hava, kutuplara doğru hareket eder ve 30° enlemlerinde (dönencelerde) birikir. Bu birikme sonucu dinamik yüksek basınç alanları oluşur. 60° enlemlerinde ise, kutuplardan gelen soğuk hava, Ekvator’dan gelen sıcak hava kütlesiyle karşılaşarak yükselir. Böylece, dinamik alçak basınç alanları oluşur.

Dinamik yüksek basınç alanlarından Ekvator’a doğru esen daimi rüzgarlar alize rüzgarları ya da ticaret rüzgarları (easterlies); dinamik yüksek basınç alanlarından dinamik alçak basınç alanlarına (kutuplar yönüne) doğru esenler ise batı rüzgarları (westerlies) olarak isimlendirilir. Kutuplardan dinamik alçak basınç alanlarına doğru esen rüzgarlar da kutup rüzgarları (polar easterlies) olarak isimlendirir. Yeryüzündeki basınç kuşakları arasında yıl boyunca görülen bu rüzgarlar daimi rüzgarlar olarak sınıflandırılır. Coriolis etkisi sebebiyle daimi rüzgarların basınç kuşakları arasında Kuzey Yarım Küre’de saat yönünde, Güney Yarım Küre’de ise saat yönünün tersine saptıklarını görürüz. Bu durumun bir etkisi de yeryüzünde görülen okyanus akıntılarının yönlerinin, bu daimi rüzgarların yönleriyle paralellik göstermeleridir (*Prevailing Winds; Trade Winds; Westerlies*).

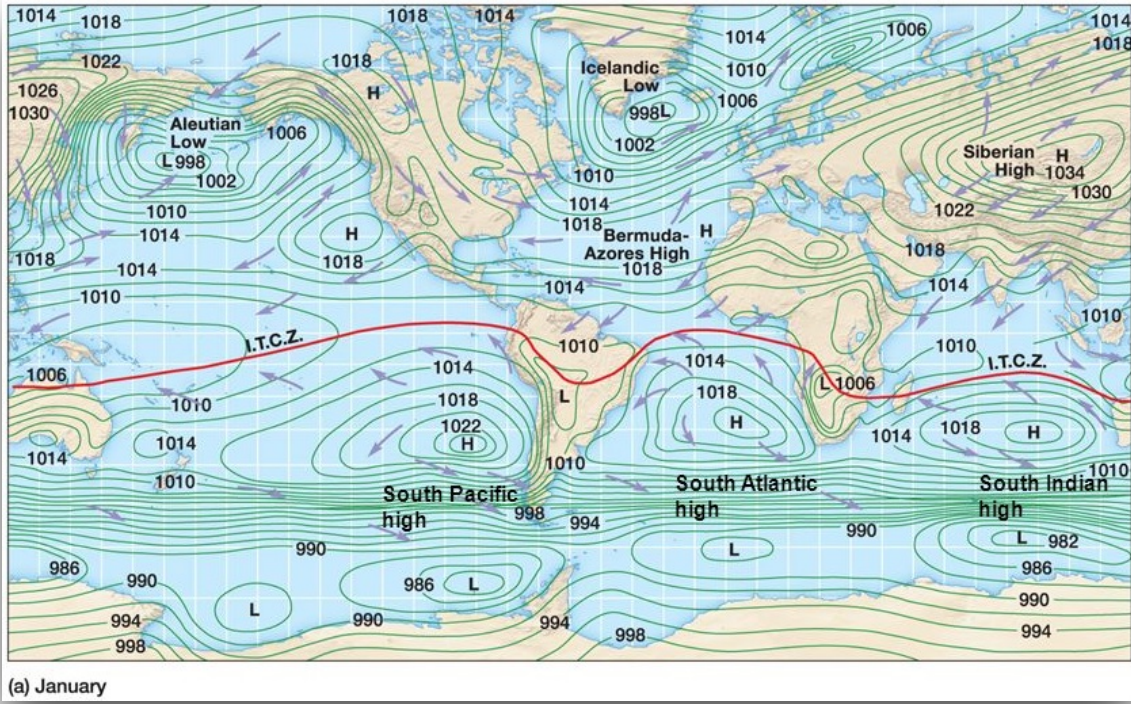
Görsel 5. Yeryüzündeki Basınç Kuşakları ve Daimi Rüzgarlar



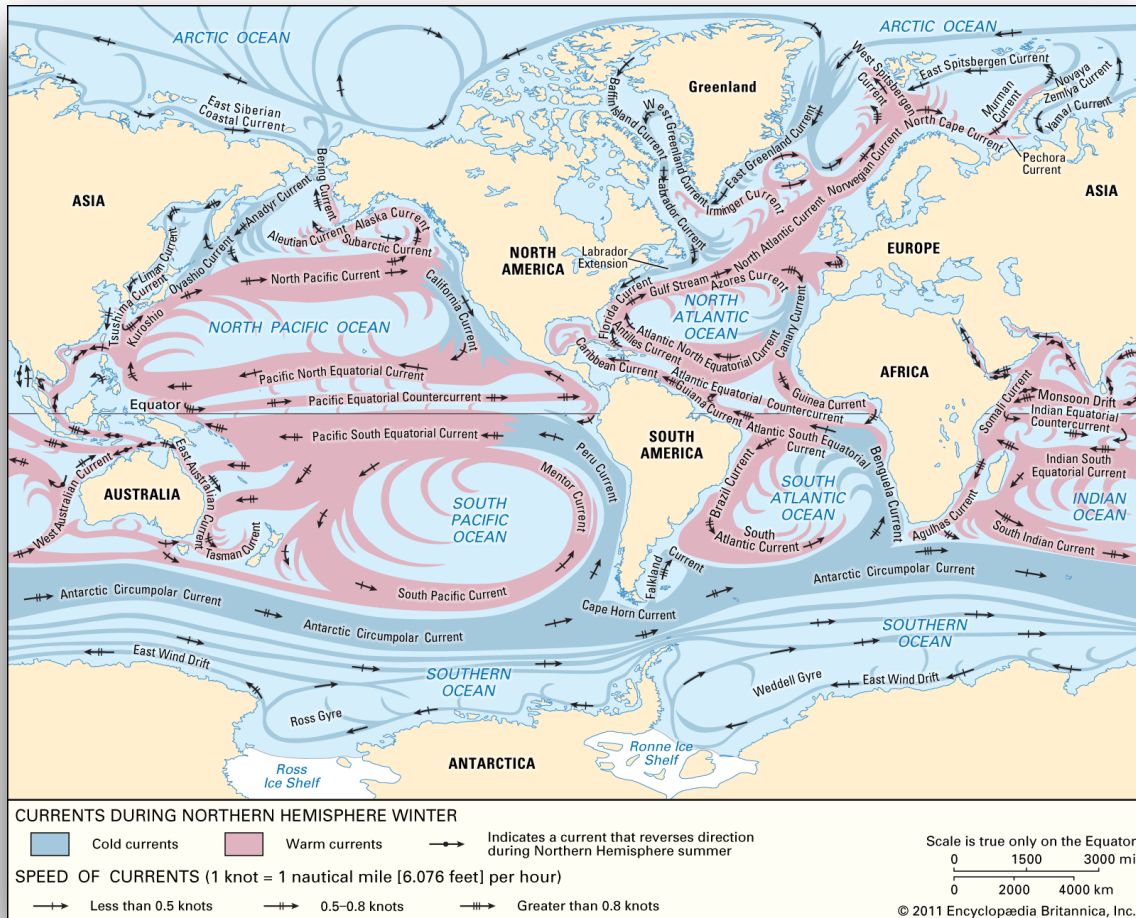
T:Termik | D: Dinamik | AB: Alçak Basınç | YB: Yüksek Basınç

46° K enleminde bulunan Les Sables-d'Olonne'dan yola çıkan Vendée Globe yarışçıları için, yeryüzünde görülen daimi rüzgarların ve okyanus akıntılarının yönleri ve mevsimlik karakterleri, rota oluştururken oldukça önem arz eder. Parkuru incelediğimizde, Atlantik'ten aşağı inmek için kullanılan Kuzey-Güney rotasının ve Atlantik'i tekrar tırmanmak üzere kullanılan Güney-Kuzey rotasının, bölgedeki hava sistemlerine (alizelere) ve okyanus akıntularına genellikle dik uzandığı dikkatimizi çeker. Güney Yarım Küre'de Hint, Güney ve Pasifik okyanuslarını geçmek üzere izlenen Batı-Doğu rotasının ise hava sistemlerine (batı rüzgarlarına) ve okyanus akıntularına genellikle paralel uzandığını görürüz (*Presentation - Vendée Globe*).

Görsel 6. Ocak Ayı Ortalama Basınç Değerleri



Görsel 7. Kuzey Yarım Küre Kışında Okyanus Akıntıları



Les Sables-d'Olonne ile Güney Afrika'nın ucundaki Ümit Burnu arasındaki ilk etapta, yarışmacıların göz önünde bulundurmaları gereken ilk fenomen Kuzey Atlantik'te yer alan Azor antisiklonudur. At Enlemleri olarak da anılan 30° ile 35° Kuzey enlemleri arasında yer alan bu yüksek basınç alanı, Bermuda - Azorlar veya Kuzey Atlantik (Subtropikal) Yüksek Basıncı olarak da bilinir. Startın alındığı Les Sables-d'Olonne koyuna genellikle iki tip meteorolojik fenomen hakimdir: Bunlardan ilki, Azor antisiklonunun Avrupa'nın batısına uzanması durumudur. Bu durum söz konusu olduğunda antisiklon bölgesinde çok sert hava koşullarına rastlanmayacağından, Biscay Körfezi'nden çıkış oldukça kolay koşullarda gerçekleşecektir. Diğer fenomen ise, Newfoundland (Kanada) ve İspanya arasında hızla akan Atlantik depresyonlarının güçlü ve yer yer ters rüzgarlar üretebilmesi durumudur. Eğer depresyon yönetilebilir sertlikte bir rüzgar üretirse, Les Sables-d'Olonne ile Finistère'nin ucu arasındaki evrenin çok hızlı bir şekilde kat edilebilmesine olanak tanıyabilir. Öte yandan, oldukça sert ya da ters rüzgarlar üretmesi durumunda yarışçılar için zorlu bir başlangıca da vesile olabilir. Yani net bir senaryo üretmek mümkün değildir.

Azor yüksek basınç bloğu etrafında hava saat yönünde döndüğü için, yarışçıların bloğun kuzeyine yükselip ardından Ekvator'a inmeleri oldukça zor şartlarda, rüzgara ve okyanus akıntılara karşı koşullarda, gerçekleşir. Bu sebeple, yarışçılar Azor antisiklonunun doğu eteklerinden Ekvator'a inmeyi tercih ederler. Portekiz kıyılarında aşağı inen filo, Azorlar ve Kanarya Adaları'nın arasından geçerek Cape Verde'ye doğru kayar. Yarışmacılar bu evrede Adalar (Madeira, Kanaryalar, Cape Verde) açıklarındaki meteorolojik sapmalardan kaçınmaya veya Azor antisiklonunun sakinliğinde sıkışıp kalmamaya dikkat etmelidir. Aslında yarış boyunca oyun iyi dengeyi bulmaktan ibarettir: yüksek basınçlara takılıp kalmadan, ancak en güçlü rüzgarlardan kaçınmak için alçak basınç merkezlerinden yeterince uzakta...

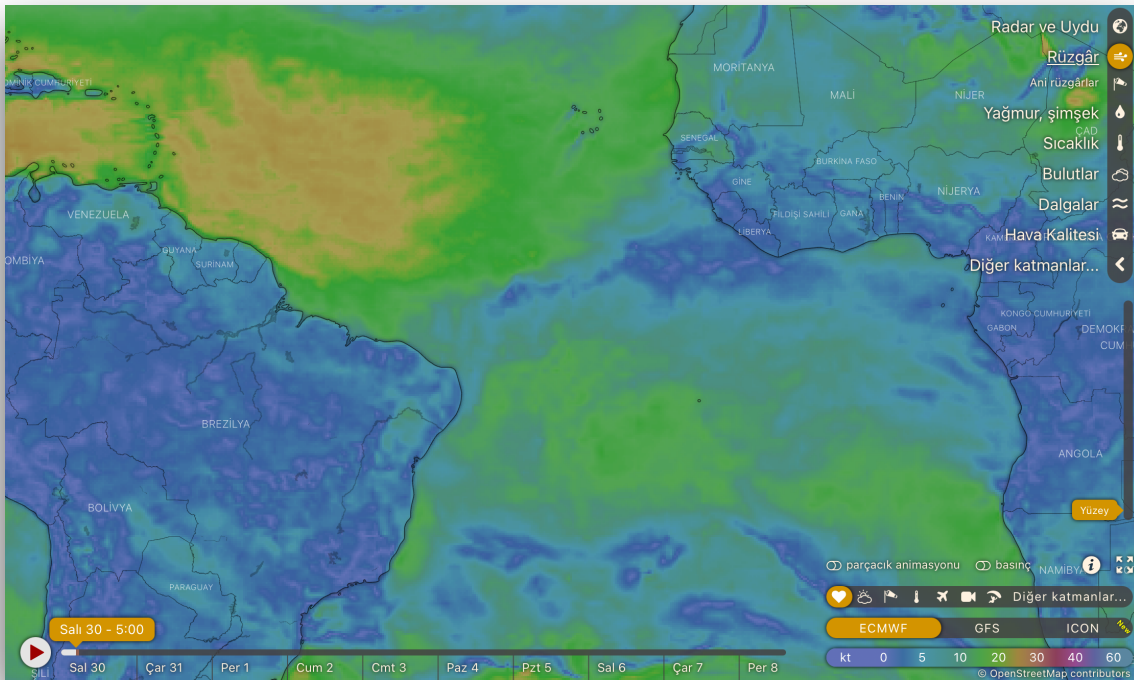
Görsel 8. Les Sables-d'Olonne - Cape Verde İnişi



Yukarıdaki görseller, Vendée Globe'un yarış takip sisteminden alınmış olup, 2020-2021 edisyonu kazanan Yannick Bestaven'in izlediği rotayı göstermektedir. (Solda) Bestaven, Azor ve Kanarya Adaları arasındaki kanaldan güneye yöneliyor. (Sağda) Bestaven, Cape Verde adalarını iskelede bırakarak Ekvator'a devam ediyor.

Bir yarım küreden diğerine geçişi yönetmek oldukça önemli bir ayrıntıdır. Bu geçiş sırasında yelkenciler tarafından genellikle “doldrumlar” olarak bilinen İntertropikal Konverjans Bölgesi’ne (ITCZ) rastlanır. Bu bölgede, iki yarım kürenin ticaret rüzgarlarının getirdiği sıcak ve nemli hava kütleleri oldukça kararsız, mantıksız ve kaotik hareket eden hava koşulları üretir. Bu nedenle, öngörülmesi oldukça zor bu tuzaktan kaçmak için teknik ve coğrafi bilgiye ek olarak ihtiyat ve sezgi vazgeçilmezdir. Genellikle 27° ve 30° Batı paralelleri arasında yer alan doldrumlara giriş noktası, aynı zamanda diğer yarım küre için çıkış noktasını da belirler; çünkü Kuzey-Batılı rüzgarlar ekvatorun diğer tarafında Güney-Batılı rüzgarlara döner. Ekvator geçişinin ardından, Azor antisiklonunun Güney Yarım Küre’deki eşdeğeri Saint Helena’nın, Güney Atlantik Yüksek Basıncı olarak da bilinir, etrafından dolaşmak gerekecektir. Saint Helena yüksek basınç bloğundaki hava alçak basınçlara doğru saat yönünün tersinde akar ve okyanus akıntıları da saat yönünün tersinde dönen bu hava hareketlerine uyum sağlar. Ticaret rüzgarları ve okyanus akıntıları kuzeyden ve güneyden Ekvator’a gelirken batılı saparak geldikleri ve Afrika kıtası ve etrafındaki kara oluşumları da gelen ticaret rüzgarlarını bir nebze kestikleri için, Atlantik’in Ekvatorial bölgedeki ve Afrika’nın batı sahillerine yakın kısmı, Brezilya’ya yakın kısmına oranla daha rüzgarsızdır. Bu sebeple daha rüzgarlı Brezilya açıklarından aşağı inmek, Brezilya Akımı’nın da yarışçılara yardımcı olacağı düşünüldüğünde daha makuldür. Buna zıt olarak, Afrika kıtasının batısına yaklaşarak Ümit Burnu’na inmeye çalışmak, ters rüzgarlar ve Benguela Akıntısı hesaba katıldığında oldukça uzun bir göreve dönüşecektir. Özetle, Afrika’ya yakın bir inişin daha kısa süreceği fikri aslında optik bir yanılsamadan ibarettir. Bu sebeple Afrika’ya fazla yaklaşmak iyi değildir. Öte yandan, Ekvator’a giriş noktası Afrika’ya ne kadar yakınsa, Saint Helena antisiklonunun etrafından dolaşmak için gereken rota da o kadar kısa olacaktır. Yani, oyuna burada yeni bir kural daha eklenecektir: Afrika kıtasına yeterince yakın, ancak Afrika kıtasından yeterince uzakta...

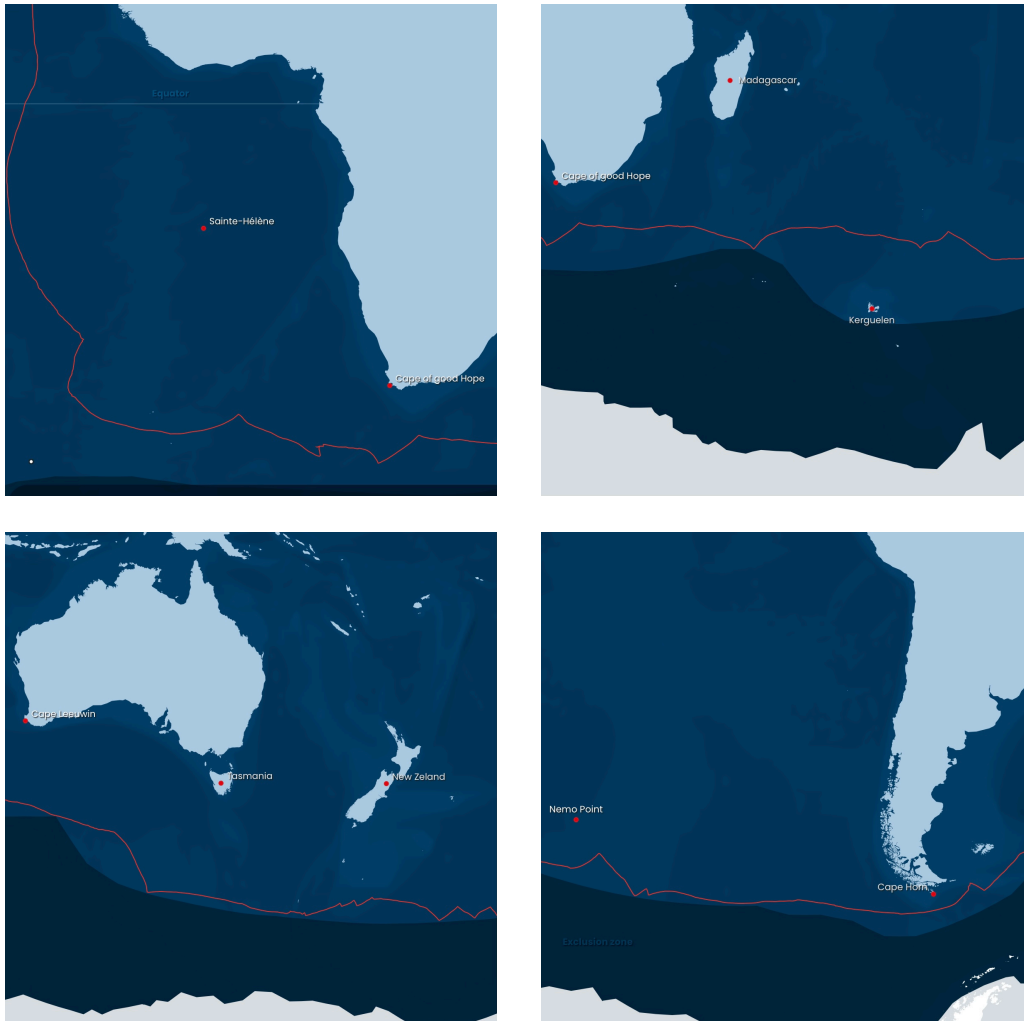
Görsel 9. Windy Üzerinden Atlantik’te Yer Alan Doldrumlara Bir Bakış



Harita üzerinde Brezilya - Gine Körfezi hattı çevresinde yer alan ve açık mavi ile görülebilen alanlar doldrumları göstermektedir. Ayrıca, Afrika’nın batı sahillerinin Brezilya açıklarına oranla daha rüzgarsız olduğu görülebilir.

İkinci aşama, Ümit Burnu ve Boynuz Burnu arasında hızla ilerlemek için Batı'dan gelen ve rotaya paralel olan hava hareketlerinden yararlanmaktan ibarettir. Güney Atlantik'teki yüksek basınç alanları Güney Yarım Küre baharının sonunda değişken bir karaktere büründüklerinden, yarışçıların amacı Brezilya kıyılarından mümkün olduğunca açıkta seyrederek Rio Körfezi'nde beliren ve Hint Okyanusu'nda ölen depresyonlardan birini yakalamaktır. Eğer yüksek basınç sistemi geçici ve hareketli hürelere ayrılırsa, filo çok farklı hava koşullarına sahip küçük gruplara bölünebilir. Böyle bir durumda yaşanan bölünmeler genellikle sıralamada kritik farklara yol açar. Ümit Burnu'nu geride bırakarak Hint Okyanusu'na ve ardından Büyük Okyanus'a doğru ilerleyen yarışçılar, Güney denizlerinin rüzgaraltı yelken koşulları yaratan depresyon zincirinde kalmaya özen göstermelidir. Kimi zaman yarışçıların hızlanmak adına daha kuvvetli rüzgarlardan yararlanmak ve gidilecek rotayı kısaltmak amacıyla daha güneye inerek Antartik Hariç Tutma Bölgesi sınırlarında seyrettikleri görülür. Kimi zaman ise dinlenmek, tekne üzerinde bir tadilat gerçekleştirmek ya da nispeten daha sakin koşullarda seyretmek adına daha kuzeyli bir rota izledikleri...

Görsel 10. Bestaven'in Ekvator'dan Boynuz Burnu'na Kadar İzlediği Rota



- (Sol Üst) Ekvator'dan Ümit Burnu'na
 (Sağ Üst) Ümit Burnu'ndan Hint Okyanusu boyunca
 (Sol Alt) Leeuwin Burnu'ndan Büyük Okyanus'a
 (Sağ Alt) Büyük Okyanus'tan Boynuz Burnu'na

Burada olayı biraz daha açmak gerekirse, Kükreyen Kırklar (Roaring Forties), Öfkeli Elliler (Furious Fifties), ve Çığırın Altmışlar (Shrieking / Screaming Sixties) olarak anılan enlemler kavramsal olarak karşımıza çıkar. Güney Yarım Küre'deki batı rüzgarlarının, 30° Dinamik Yüksek Basınç alanlarından 60° Dinamik Alçak Basınç alanlarına doğru estiğini daha önce belirtmiştik. Batı rüzgarlarının 40° ila 50° derece Güney enlemleri arasında estiği bölge Kükreyen Kırklar; 50° ila 60° Güney enlemleri arasında estiği bölge Öfkeli Elliler olarak anılır. 60° civarındaki Güney enlemlerine gelindiğinde, batı rüzgarlarının ve kutup rüzgarlarının birleşerek çok daha sert fırtınalar ürettikleri bölge ise Çığırın Altmışlar olarak anılır. Bu enlem aralıkları kesin değildir: Güney Yarım Küre yazında Güney Kutbu'na; Güney Yarım Küre kışında ise Ekvator'a doğru kayar. Bu enlemlerin Kuzey Yarım Küre'deki aynı enlemlere kıyasla çok daha şiddetli rüzgar ve dalga koşulları üretmesinin sebebi, Güney Yarım Küre'deki kara kütesinin Kuzey Yarım Küre'ye oranla çok daha az oluşudur. Bu sebeple, Güney'de esen batı rüzgarları pek fazla kara engeliyle karşılaşmaz ve çok daha şiddetli esme imkanı bulur. Bir kez daha tekrar etmek gerekirse, dünyanın dönmesi ile oluşan Coriolis kuvveti sebebiyle Güney Yarım Küre'deki batı rüzgarları direkt güneye değil, batıdan eserek güneydoğuya saparlar. Yarış parkuru ve okyanus akıntıları göz önüne alındığında, çok daha kuvvetli rüzgarlar oluşturan ve aynı zamanda rüzgaraltı seyir imkanı tanıyan bu enlemlerde seyir yapmak yarışçılar için hız trenine binmek gibidir. Öte yandan, Buz Duvarı uygulaması sebebiyle güneye belli bir noktaya kadar inebileceği ve güneye indikçe buzullarla çarpışma ya da tekneye hasar alma olasılığının artacağı unutulmamalıdır.

Görsel 11. Kükreyen Kırklar, Öfkeli Elliler ve Çığırın Altmışlar Enlemleri



Yarışa geri dönecek olursak, Antarktika etrafında saat yönünde bir dönüşün yapıldığı bu aşamanın Büyük Okyanus sularında gerçekleşen kısmı genellikle yarışın en zorlu kısmı olarak kabul edilir. Yarışçılar, Pasifik'te yer alan ve dünyanın en ıssız noktası olarak kabul edilen Nemo Noktası'na geldiklerinde, başlarına bir şey gelmesi durumunda rakip arkadaşları dışında yardımlarına koşabilecek en yakın insanların uzaydaki astronotlar olduğu gerçeğiyle yüzleşirler. Yeryüzünün en ıssız kısmı olması sebebiyle, Pasifik'in bu bölgesinin çoğu zaman uzay çöplüğü olarak kullanıldığı düşünüldüğünde, eski bir uydu parçasına çarparak tekneye hasar almak fazlasıyla mümkündür.

Görsel 12. Nemo Noktası'nın Bazı Kara Parçalarına Uzaklığı



Atlas Okyanusu'nun güneyden kuzeye tırmanışının gerçekleştirileceği üçüncü aşamaya gelindiğinde, yarışın büyük ve en zorlu kısmı geride kalmıştır. Ancak Boynuz Burnu'nu geçtikten sonra Les Sables-d'Olonne'a dönmek için kalan 7000 millik mesafenin düzensiz esintiler, önemli rüzgar değişimleri, aşılacak cepheler ve bu gerçeği fazlasıyla farkında olan rakiplerle dolu olduğu göz önüne alındığında, kalan yolculuğun kolay bir seyir vaat ettiği söylenemez. Patagonya'yı geçtikten sonra Brezilya'dan gelen fırtınalı buhranlarla mücadele ederken, aynı ilk aşamada olduğu gibi, Saint Helen antisiklonundan kaçınmak gerekecektir. Üstelik bu sefer, Atlantik inişinde onlara yardımcı olan Brezilya Akımı da onları yavaşlatacaktır. Brezilya kıyıları az ya da çok görüş alanına girdiğinde, doldrular Kuzey Yarım Küre'nin ticaret rüzgarlarına ulaşmadan önce ufukta belirecek ve yarışçılar, bir kez daha, bu kararsız bölgeden dikkatle geçmek durumunda kalacaklardır.

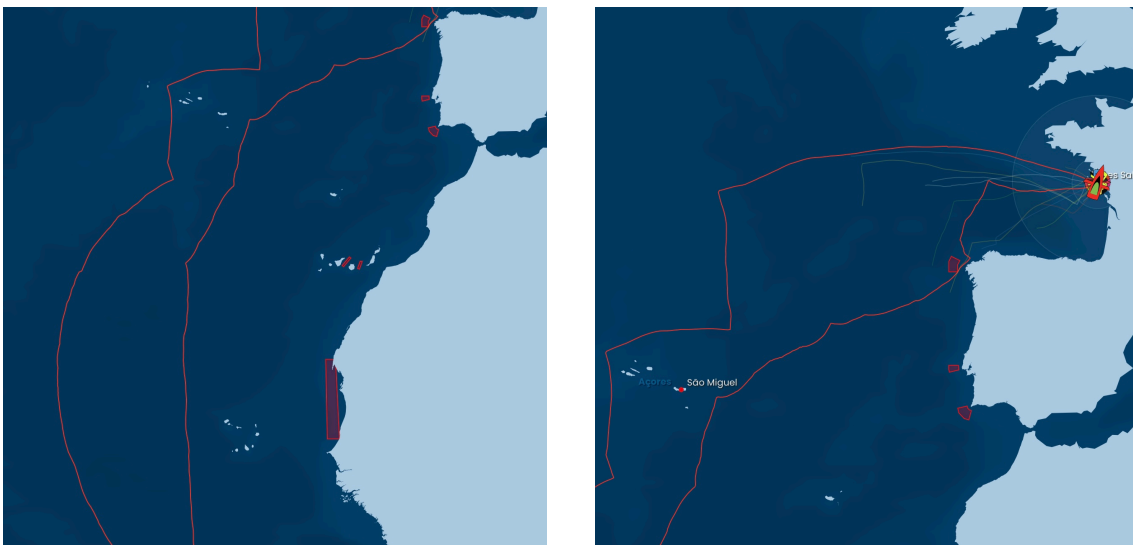
Görsel 13. Bestaven'in Boynuz Burnu - Ekvator Arasında İzlediği Rota



Ekvator geçişinin ardından karşlarına çıkacak Azor antisiklonunun korkutucu sakinliğinden kaçınmak üzere, rotalarını bu sefer antisiklonun batı eteklerinden kuzeye doğru çizmeleri gerekecektir. Azor antiksiklonu geride kaldıktan sonra bile yarışçıların tamamen rahatlamaları mümkün olmayacaktır. Atlantik depresyonlarının kuvveti ve yer değiştirme durumu, özellikle rakiplerin birbirlerine yakın mesafelerle finish hattına ilerledikleri durumda, stratejik ve taktiksel olarak birçok farklı senaryo ihtiyacını doğuracaktır.

Denizde geçirilen onlarca günün ardından finish hattını belirleyen Le Nouch şamandırası görüldüğünde, Vendée Globe'lar nihayet derin bir nefes alacaklardır. Finish hattını kesip liman girişine geldiklerinde, Vendée Globe finish geleneğini yaşatmak üzere, meşalelerini yakacak ve onları bekleyen heyecanlı kalabalığı aydınlatacaklardır (*Presentation - Vendée Globe; Prevailing Winds, Trade Winds, Westerlies, Roaring Foursies*).

Görsel 14. Bestaven'in Atlantik Tırmanışında İzlediği Rota



1.4 Yarışta Kullanılan Tekneler

Vendée Globe’da yarışan tekneler, günümüz itibariyle, Open 60 sınıfı kriterlerine uygun tek gövdeli yatlardır. (Yarış, 2004 yılına kadar Open 50 sınıfı tekneler de açıktı.) Open sınıflarının kuralları, 1991 yılında kurulan ve World Sailing tarafından desteklenen IMOCA (International Monohull Open Class Association) tarafından belirlenir. Toplam uzunluk, su kesimi, stabilite gibi standartlarla beraber, güvenlik ve hayatta kalma amacı taşıyan diğer birçok tasarım kuralı “box design” çerçevesinde dayatılır. Teknede bulundurulması gereken ekipmanlarla ilgili ayrıntılı bilgi Yarış İlanı vasıtasıyla duyurulur. Bu temel zorunluluk paketi dışında kalan tüm özellikler inovasyona açıktır. Her ne kadar yelken alanı vb. birçok özelliğe kısıtlama yokmuş gibi görünse de, aslında, bu özellikler teknenin kendini düzeltme yeteneği gibi dayatmalar aracılığıyla dolaylı olarak kontrol edilir.

Vendée Globe tekneleri, 60 fitlik (18.28 m) uzunlukları, bu uzunluğun yaklaşık yarısı yükseklikteki direkleri ve geniş yelken alanlarıyla rüzgaraltı koşullarda hızları 30 knotu aşabilen gezegenin en güçlü tek gövdeli yatlarıdır. Rüzgaraltı koşullarda kullanılan yelkenleri ortalama 590 metrekareye tekabül eder ki bu alan neredeyse olimpiik bir yüzme havuzunun yarısı kadardır.

2016 edisyonundan önce, veri kullanımını, elektronikleri ve skipper güvenliğini içeren birçok kısıta büyük bir güncellemeye gidilir. Ancak en büyük yenilik ise, şüphesiz, tekne gövdesinin rüzgarüstü koşullarda kalkmasına izin veren foillerin yarışa dahil edilmesidir. Tekne ile su arasındaki sürtünmeyi azaltarak daha iyi bir performans sağlayan bu eklentiler, 2016 ve 2020 edisyonlarında başarılarını göstermişlerdir. Son yarış itibariyle hidrofoil teknolojisi 12 knot gibi hafif bir havada bile teknenin büyük bir kısmını sudan yükseltebilen bir seviyeye gelmiştir. Öyle ki, Vendée Globe 2020-21 edisyonunda 19 tekne bu eklentilerle parkurda yerini almıştır. *(Tek gövdeli yarış teknelerinde foilinin uygulaması ve etkisi hakkında daha detaylı bilgi almak isteyenler kaptanlarımızdan Haluk Kundakçioğlu’nun ilgili makalesine göz atabilirler.)*

Hidrofoillere ek olarak, tekneye döşenen yüzlerce fiber optik kablo sayesinde rotadan sapma ve tekne eğimi gibi birçok veri net bir şekilde sağlanır. Bu sayede yarışçıların limitleri daha da zorlamasına olanak yaratılır. Daha gelişmiş otopilot sistemlerinin ortaya çıkmasına zemin hazırlayan elektronik gelişmeler, skipperların rüzgar ve dalga koşullarından daha fazla korunmasına olanak sağlayan daha geniş tekne kabinleri ile birleştiğinde, artık tekne içerisinden daha fazla şey halletmek mümkündür.

Tüm bu inovasyonlar sayesinde artan performans her ne kadar arzulanan bir şey gibi görünse de, bu performansın birçok yeni riski de beraberinde getirdiği unutulmamalıdır. Vendée Globe 2020-21 edisyonunda yarışan Kevin Escoffier, bu duruma yönelik şöyle bir yorumda bulunur: “Tekneler gittikçe daha hızlı hale geliyor, bu da bir şeye çarptığımızda daha sert vuracağımız anlamına geliyor.” Vendée Globe 2020-21 esnasında, devasa bir dalgayla çarpışma sonucu Escoffier’in teknesinin ikiye ayrılarak battığını ve Escoffier’in kendisinin canını zor kurtardığını düşünürsek, bu yorumun oldukça ilerigörüşlü birinin eseri olduğunu söyleyebiliriz *(The Insanity And Elegance Of The Vendée Globe Sailing Race; IMOCA 60)*.



Görsel 15. Vendée Globe 2020-21'de yer alan IMOCA60 sınıfı bazı tekneler.

1.5 Bir Vendée Globber Olmak

1.5.1 Bir Vendée Globe Yarışçısı Olmak İçin Gereken Nitelikler

Bir Vendée Globber olabilmek için, katılımcıların Organizasyon Komitesi (OA) tarafından onaylanmış bir kalifikasyona sahip olmaları gerekir. Söz konusu kalifikasyonu sağlamak adına yaptıkları tüm seyirler IMOCA Sınıfı tarafından onaylanmış bir ölçüm sertifikasına sahip bir IMOCA teknesiyle yapılmalıdır. Skipperlar, yeterliliklerini kanıtlamak adına yarış tecrübelerini göstermek durumundadırlar. Herhangi bir yarışta yapılan herhangi bir derece yeterli değildir. Yarışa katılım göstermek isteyen yelkencilerden, spesifik olarak Yarış İlanı'nda belirtilen ve tek başına ya da bir partnerle gerçekleştirilen okyanus yarışlarından en az birini tamamlamaları beklenir. Yarış Yönetimi, Yarış İlanı aracılığıyla belirttiği koşullarla yeterliliklerini göstermiş yelkencilerden ek seyirler talep edebilmektedir. Örneğin, 2020-2021 Vendée Globe'a, 2016-2017 Vendée Globe'u bitirerek kalifiye olmuş katılımcılar, Yarış Yönetimi tarafından 2000 millik ek bir yeterlilik geçişine tabi tutulmuşlardır (*NOR 9*). (*Kalifikasyon ile ilgili daha detaylı bilgi için Vendée Globe 2020-2021 Yarış İlanı'nın (NOR) 9. maddesine göz atılabilir.*) Bir Vendée Globe adayı, yeterli yarış tecrübesi olduğunu göstermesinin yanı sıra riskleri azaltmak için belirli medikal ve hayatta kalma kurslarına da katılmalıdır.

Herhangi bir Vendée Globe edisyonunda yeterlilik sağlayan skipper sayısı Yarış İlanı'nda belirtilen kontenjanın üzerine çıktığında, başvuru sahipleri arasında, yine Yarış İlanı'nda belirtilecek şekilde bir seçkiye gidilir. Örneğin, 2020-2021 edisyonu Yarış İlanı'nca, IMOCA Globe Series Championship yarışlarında en fazla deniz mili kat etmiş ilk 30 sporcu Vendée Globe kadrosuna dahil olur (*NOR 9.4.1*). Organizasyon Komitesi, bu seçim sırasında bazı istisnalar yapma hakkını saklı tutar. Örneğin, 2020-2021 Yarış İlanı'nda belirtildiği şekliyle, Vendée Globe 2016-2017'yi bitirmiş skipperlar, yeni tekne statüsündeki teknelerle yarışa katılacak skipperlar ve Organizasyon Komitesi'nin davet etme hakkını saklı tuttuğu 4 skipper bahsi geçen kota dışında değerlendirilebilir (*NOR 9.4.2*). Nitekim, 2020-2021 Vendée Globe'da kontenjan 30 olmasına rağmen, bu istisnalar sayesinde 33 sporcu yarışabilmiştir. Yeterlilik sağlayan ancak ilk 30 arasına giremeyen bir skipper, bekleme listesine girebilir. Bekleme listesindeki sıralama ise, kayıt sırasında uygulanan seçim kurallarına göre belirlenir (*NOR 9.5*).



Fotoğraf 27. Clarisse Crémer, Vendée Globe'da ilk defa yarıştı ve kadınlara ait süre rekorunu kırdı.

1.5.2 Vendée Globe Yarışçılarının Mental Hazırlık Süreci

Vendée Globe'a katılmak için en zorlu denizlere göğüs gerecek şekilde donatılmış bir teknenizin veya dünyanın en prestijli yarışlarında kazanılmış millerinizin olması maalesef yeterli değildir. Kabul etmek gerekir ki, Vendée Globe'un yarışçılar için bir kabusa dönmesinin önüne geçecek en önemli şey mental hazırlıktır. Bir tehlikeye karşı tetikte olmak adına yaklaşık 30 dakikalık periyotlarla günde maksimum 4-5 saat uyumak zorunda kalındığında, en yakın kişiyle arada günlerce mesafe varken teknede bir felaket yaşandığında, aileler ve arkadaşlarla aylarca doğru düzgün iletişim kurulamadığında, yeni yıla konserve yiyeceklerle tek başına girildiğinde her şey çok ama çok daha yıpratıcı olacaktır. ("*Dokuz saatlik güzel bir uyku çekmeden ve sabah kahwemi içmeden güne başlayamam.*" diyenler olarak sanırım burada elendik.) Vendée Globe adayları, yarışın her türlü konfordan uzak bu koşullarının gayet farkındadırlar ve bu sebeple yarış için çok ciddi bir mental hazırlık sürecine girerler. Elbette, her bireyin fiziksel ve psikolojik yapısı farklı olduğundan, geliştirilen ve uygulanan başa çıkma teknikleri de farklılık gösterir. Okyanus yarışçılarının mental hazırlık süreci başlı başına bir araştırma konusu olsa da, bazı Vendée Globe yarışçılarının yarışın mental boyutuyla ilgili söylediklerine göz atarak ufak da olsa bir fikir sahibi olabiliriz.

En çok merak edilen uyku konusuyla başlayacak olursak, Vendée Globe 2020-21 yarışçılarından biri olan Miranda Merron'un uykusuzluk durumuyla ilgili şu sözlerine kulak verebiliriz: "İlk 24 saat, teknede başka birinin olduğuna dair halisünasyon görüyorsunuz. Rüzgar hız kazanıyor ve diğer kişinin neden yelkenlerle ilgilenmediğini merak ediyorsunuz." Uykusuzluğun karar verme sürecini zorlaştıran boyutunu düşündüğümüzde, uykusuzluğa alışmak ve kısıtlı uyku vakitlerini yönetmeyi öğrenmek Vendée Globe'un en zorlu mental süreçlerinden biri haline gelir. Merron, uykusuz kalmayacak kadar, mümkün olan her zamanda uyumanın bir kural olduğunu ekler. Çünkü uykusuzluk hissetmeden gözlemede kalabilmek oldukça elzemdir. Her ne kadar teknede sizi bir tehlike durumunda uyarmak üzere geliştirilen sistemler mevcut olsa da bunlara tamamen güvenerek hareket etmek çok makul olmayacaktır (*Meet the fearless women sailors who are taking on the 'Everest of the seas'*). Vendée Globe 2020-21 edisyonunda, Boris Herrmann'ın finish hattına 85 deniz mili kala bir balıkçı teknesiyle çarpışması bu duruma örnek verilebilir. Çarpışmadan hemen önce maksimum 30 dakika sürecek uyku periyotlarından birinde olan Herrmann, daha sonra yaptığı bir açıklamaya göre balıkçı teknesinin varlığına dair kendi sisteminden herhangi bir haber almadığını dile getirir (*Boris Herrmann reports on his collision with a fishing boat in the Vendée Globe*).

Tekne üzerinde stresle başa çıkma yollarına geldiğimizde, Vendée Globe 2020-21 katılımcılarından Clarisse Crémer'in metotlarına göz atabiliriz. Crémer, yoga, sofroloji, nefes alma ve meditasyon uygulamaları yoluyla stresle başa çıktığını aktarır bize. Bunlara ek olarak, tekne üzerinde mizah ve coşku dolu videolar çekerek bunları sosyal medya aracılığıyla paylaşmanın kendisine bir çıkış yolu yarattığını belirtir. Yarış sırasında her şeyi hesaba katarak düşünmenin her zaman mümkün olmadığını ve her günün kendine özgü bir problemle karşınıza çıkabileceğini söyleyen Crémer, böyle bir durumla karşılaşıldığında şunu önerir: "Ulaşılması gerçekten zor bir hedefiniz olduğunda, adım adım ilerlemek zorunludur. Daha küçük bir göreve odaklanın; daha küçük, ulaşılabilir bir hedefe..." Merron'un şu cümleleri ise, Vendée Globe yarışçılarının tehlikelerin

varlığını ve bu tehlikelerden doğacak stresi ne kadar benimsemiş olduklarını özetler aslında: “Eğer 24 saatlik süre için hiçbir şey ters gitmezse, işte o zaman dikkatli olmalısınız (*Meet the fearless women sailors who are taking on the 'Everest of the seas'*).”

Vendée Globe sırasında kendini dışarı vuran tek zihinsel durumun stres olduğunu söylemek yetersiz olur. Yalnızlık, korku, kaygı, can sıkıntısı gibi birçok duygu tekne üzerindeki stresle birleştiğinde ortaya başa çıkılması çok daha zor bir portre çıkar. Birçok yarışçı, duyguları üzerinde kontrol sahibi olmayı öğrenmek adına yarış öncesinde uzun bir süre boyunca psikologlarla çalışır. Bu yarışçılara tecrübeli Vendée Globe yarışçılarından biri olan Alex Thomson örnek verilebilir. Thomson, psikoloğu Ken Way ile çalıştığı ve “Helikopter Görüşü” adı verilen bir yöntemden bahseder. Yarış sırasında belirli bir duygusal duruma normalden daha fazla girdiğinde, çevresel bir faktör sonucu örneğin, bulutların üzerinde uçtuğunu düşünerek kendisini zihinsel olarak teknedeki koşullardan soyutlamayı denediğini aktarır. Kendini kaldırdığı bulutlardan aşağıdaki teknede bulunan kendisine bakar ve sormaya başlar: Aşağıdaki teknenin skipperı ne yapmalı? Ne düşünmeli? Neyi anlamalı? Nasıl hissetmeli? Nasıl tepki vermeli? Bu soyutlamayı takip eden sorgulamanın, daha normal ve mantıklı bir düşünme sürecini tetiklediğini belirten Thomson, bu soyutlama sayesinde kendisini durumun stresinden uzaklaştırarak sorumluluğu üçüncü bir partiye yüklemiş gibi hissettiğini de ekler (*Strengthening The Mental Game*).



Fotoğraf 28. Alex Thomson, teknesi Hugo Boss ile Vendée Globe 2020-21 için hazırlanırken.

1.6 Ödül

Aylar süren zorlu mücadele sonunda Vendée Globe'dan şampiyon olarak ayrılan yarışçıyı Heybetli Vendée Globe Kupası bekler. Philippe Macheret tarafından tasarlanan, gümüş kaplama bronzdan yapılmış on kilo ağırlığındaki bu kupa bir sanat eseridir. Tasarımın her bir ayrıntısı devrialemi çağrışıdır. Karasal bir küre ile çevrili zarif bir donanımdan oluşan ve vinç şeklindeki bir kaide üzerine oturan bu kupa, her Vendée Globe şampiyonu için ayrı üretilir (*Vendée Globe - Presentation*).

Vendée Globe şampiyonuna verilen kupaya ek olarak yarışı bitiren her sporcu için verilen bir para ödülü de söz konusudur. Her yarışın ödül bütçesi değişiklik göstermekle birlikte, bu bütçenin sıralamaya göre nasıl dağıtılacağı Yarış İlanı'nda belirtilmektedir. Örneğin, 2020-2021 Vendée Globe'da, yarışı tamamlayan sporcular için ayrılmış vergiler dahil 800.000 Euro aşağıdaki gibi dağıtılacaktır:

1. 200.000 Euro	4. 80.000 Euro	7. 30.000 Euro	9. 20.000 Euro
2. 140.000 Euro	5. 50.000 Euro	8. 25.000 Euro	10. 15.000 Euro
3. 100.000 Euro	6. 40.000 Euro		

10. sıranın üzerinde yarışı tamamlayan sporcular, kalan 100.000 Euro'yu kendi aralarında bölüşecek; ancak bu sporcuların alacağı meblağ, 10. sırada yarışı bitiren sporcunun aldığı tutarı geçmeyecektir. Ödül tutarı açısından bu denklik sağlandıktan sonra hala geriye paylaştırılmayan bir tutar kalıyorsa, söz konusu tutar 4. sıradaki skipperdan itibaren derece alan tüm skipperlara eşit olarak paylaştırılacaktır. Yarışı 10 veya daha az skipperın tamamlayabilmesi durumunda, tahsis edilmemiş ödül tutarı, tüm derece alan skipperlara eşit olarak dağıtılacaktır (*NOR 16.2*).



Fotoğraf 29. Vendée Globe 2020-21 sonunda kupayı evine götüreren isim Yannick Bestaven oldu.

Elbette, maddi tüm bu ödüllerin ötesinde, Vendée Globe finish hattını kesmek bile başlı başına bir ödüldür. Vendée Globe'un birçok edisyonunda yarışmış Sam Davies'in en büyük korkusunun yarışı bitirememek olduğunu düşünürsek (*Meet the fearless women sailors who are taking on the 'Everest of the seas'*) yarışı bitirmenin zorluğu ve önemi bir kez daha karşımıza çıkar. Clarisse Crémer de, kendi Vendée Globe deneyimini “başarılı” görmesini sağlayacak şeylerin bu devrialem yarışı bitirebilmek ve tutkusunu bu maceraya katkıda bulunan herkesle paylaşabilmek olduğunu belirtir (*Meet Clarisse Crémer*).



Fotoğraf 30. Samantha Davies 2020-21 Vendée Globe için antrenman yaparken.

Öte yandan, yarışı tamamlamaksızın bu serüvenin bir parçası olmak da kayda değer bir ödüldür. Aksi halde, alınan ciddi hasarların ardından yarışı terk etmek durumunda kalan, ancak gerekli onarımları yapar yapmaz yarışa resmi olmayan bir şekilde de olsa geri dönen ve tüm motivasyonlarıyla yarışa devam eden geçmiş onca Vendée Globe yarışçısının bu azimlerini nasıl açıklarız? Vendée Globe 2020-21 yarışçılarında Pip Hare'in şu sözleri aslında duruma ışık tutuyor, bu yarışın neden her yönüyle tatmin edici olduğunu oldukça iyi açıklıyor gibi: “Sizi olabileceğiniz en iyi insan olmaya zorluyor. Çünkü bahane yok. Zorlukların ardından ayağa kalkmak zorundasınız. Her zorluğun üstesinden gelmek zorundasınız. Ve hayatta mazeret bulamayacağınız veya bunu kolay yoldan yapamayacağınız başka bir şey pek yok. Bunun harika olduğunu düşünüyorum (*The Insanity And Elegance Of The Vendée Globe Sailing Race*).”

2 VENDEE GLOBE SERÜVENİ

2.1 1989 - 1990: Bir Efsanenin Doğuşu

26 Kasım 1989, “denizlerin Everest’i” olarak anılacak Vendée Globe efsanesinin soluk bulduğu gün olarak kayda geçer. O gün, böylesine bir yarış konseptini ilk kez deneyimleyecek on üç öncü, Les Sables-d’Olonne limanından ayrılır. Yarış sırasında meydana gelen ilk hasar örneği Vendée Globe’un öngörülmesi zor hasarlara sahne olacağını simgeler niteliktedir: Crédit Agricole’daki kaz boynu* kırılır ve Philippe Jeantot yarışa devam edebilmek için tekne üzerindeki imkanlarla yeni bir kaz boynu yapmak zorunda kalır.

Ekvator’a yaklaştıklarında her bir yarışçı doldrumların kaotik var oluşlarıyla bir bir yüzleşir: Kimi rüzgarsızlıktan durma noktasına gelirken kimi yaklaşan bir fırtınadan kaçmaya çalışır. Parkurun bu kısmına gelindiğinde, yarışın üçüncü gününden itibaren liderliğini koruyan Titouan Lamazou, Philippe Poupon tarafından yakından takip edilmektedir. Kükreyen Kırklar’a gelindiğinde, Aralık’ın 28’inde, Vendée Globe tarihinin ilk büyük olayı gerçekleşir: Poupon’un ketch tipi teknesi Fleury Michon X, Güney Okyanusu’nda bir dalgaya çarpar ve 90 derece yatarak alabora olur. Bunun üzerine Poupon, acil durumu vericisini tetikler. Bir keşif uçağının, kaptanın hala teknede olduğunu doğrulamasının ardından üç tekne Poupon’un koordinatlarına yönelir. Olay yerine ilk ulaşan isim olan Loïck Peyron, Poupon’un devrilmiş teknesi üzerinden fırlattığı halatı yakalamayı başarır ve seyir halinde teknesiyle ilerlemeye devam edip iki tekne arasındaki halatın doğru açıdan iyice gerilmesini sağlayarak Fleury Michon X’i düzeltir; ancak Poupon yarışı veda etmek durumunda kalır. Peyron tarafından kayda alınan bu yardım operasyonunun görüntüleri bugün hala internet üzerinden izlenebilir.



Fotoğraf 31. Cape Town’ın 1400 deniz mili açığında alabora olan Fleury Michon arama uçağı tarafından görülüyor, 29 Aralık 1989.

* Bumbanın direğe bağlanarak dikey ve yatay düzlemde hareketini mümkün kılan bir çeşit mafsalsal.

Yarışın diğer favorilerinden olan Jean-Yves Têrlain, Cape Town'ın güneyinde seyrederken direğinin yarışa devam etmesini imkansız kılacak bir hasar alması sonucu yarışı terk etmek ve Güney Afrika Cumhuriyeti'ne doğru yönelmek zorunda kalır. Yarıştaki tek Amerika vatandaşı Mike Plant, Campbell Adası yakınlarında 5\$ tutarında minik bir parça yardımı aldığı için kendisini yarıştan diskalifiye eder. Buna rağmen Büyük Okyanus'ta hasar alan sloop tipi teknesi Duracell'deki gerekli onarımları yaptıktan sonra yarışa gayriresmi olarak devam eder. 135 gün sonunda finish hattını kesen Plant, o zaman için Amerikan devrialem rekorunu da kırmış olur. Guy Bernardin, diş ağrısı sebebiyle Tazmanya'da mola vermek zorunda kalır ve böylece yarıştan elenmiş olur. Yarışa Güney Afrika Cumhuriyeti'nden katılan tek isim olan Bertie Reed pala hasarı; Patrice Carpentier ise direksiyon, bumba ve otopilotu kapsayan bir problemler dizisi sonucu yarışa veda eden isimler olurlar. Yaşanan tüm bu aksiliklere rağmen Vendée Globe'un ilk edisyonunda trajik bir kaza yaşanmaz.

Tarihler 9 Şubat'ı gösterdiğinde, filo lideri olan Lamazou, Boynuz Burnu'nu keser. Loïck Peyron ve Jean-Luc Van den Heede, yaklaşık 20 saatlik bir farkla kendisini peşisıra kovalamaktadırlar. Bu yakın takibe rağmen Lamazou liderliği elinden bırakmaz ve 15 Mart 1990'da, denizde geçen 109 günün ardından, Vendée Globe'u kazanır. Peyron, Poupon'a yardım etmesi sebebiyle verilen 14 saat 30 dakikalık düzeltme süresine rağmen yarışı 2. sırada tamamlarken Van den Heede 3. sırayı alır. Yarışın fikir öncüsü Jeantot ise bazı teknik problemler ve kolayına olmayan rüzgarlarla karşılaşması yüzünden yarışı ancak 4. sırada tamamlar. Toplamda, denize açılan 13 öncüden 7'si yarışı bitirerek derece almaya hak kazanır (*The Legend 1989-1990; 1989-1990 Vendée Globe*).



Fotoğraf 32. Guy Bernardin, tek gövdeli teknesi "Okay" ile Vendée Globe'da start alıyor, 26 Kasım 1989.

Tablo 1: 1989 - 1990 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Titouan Lamazou		Ecureuil d'Aquitaine II (1989) Bouvet & Petit Chantier Capitaine Flint	109 g 08 sa 48' 50"
2	Loïck Peyron		Lada Poch (1986) Bouvet & Petit Chantier Couach	110 g 01 sa 18' 06"
3	Jean-Luc Van den Heede		36.15 MET (1989) Harlé & Mortain Garcia	112 g 01 sa 14' 00"
4	Philippe Jeantot		Crédit Agricole IV (1989) Lombard Jeantot Marine	113 g 23 sa 47' 47"
5	Pierre Follenfant		TBS - Charente Maritime (1989) Joubert & Nivelte Chantier Hervé et Pinta	114 g 21 sa 09' 06"
6	Alain Gautier		Generali Concorde (1989) Finot Le Guen-Hémidy	132 g 13 sa 01' 48"
7	Jean-François Coste		Cacharel (1967) Éric Tabarly Chantiers et ateliers de la Perrière	163 g 01 sa 19' 20"
D S Q	Patrice Carpentier		Le Nouvel Observateur (1985) Robert Nikerson Robert Nikerson	Direksiyon, bumba ve otopilot problemleri (Falkland Adaları)
D S Q	Mike Plant		Duracell (1989) Rodger Martin Mike Plant & JF Galvao	Yardım alma (Yeni Zelanda) Yarışı gayriresmi olarak tamamlıyor.
D S Q	Guy Bernardin		O-Kay (1986) Bruce Farr Kiwi Builder	Diş ağrısı (Tazmanya)
D N F	Bertie Reed		Grinaker (1989) Rodger Martin JJ Provoyeur	Pala hasarı
D N F	Jean-Yves Trelain		UAP (1986) Joubert & Nivelte & Trelain Chantier Hervé et Pinta	Direk hasarı
D N F	Philippe Poupon		Fleury Michon X (1989) Philippe Briand ATA Jeanneau	Alabora

2.2 1992 - 1993: Mike Plant'ın Kayboluşu ve Nigel Burgess'ın Ölümü

Vendée Globe'un ikinci edisyonu, büyük bir felakete ev sahipliği yapar. Bu edisyonda yarışması beklenen ve düzenlenen ilk Vendée Globe'da da yarışmış Mike Plant, Les Sables-d'Olonne'a gitmek üzere teknesiyle 16 Ekim 1992'de New York'tan ayrılır. The New York Times'tan Barbara Lloyd'un haberine göre, 31 Ekim civarı Fransa'ya ulaşması beklenen Plant, 21 Ekim'de teknesinin elektronik sistemlerinin arızalandığını ve onları onarmaya çalıştığını söyleyen bir mesaj gönderir. Bu mesajdan sonra Plant'ten bir daha haber alınamaz. Okyanusta kaybolduğu düşünülen Plant için Atlantik'te iki hafta süren bir arama yapılır. Plant'ın teknesi Coyote, en sonunda bir tanker tarafından Azorlar yakınlarında alabora olmuş bir halde görülür. Teknede yapılan inceleme sonucunda teknenin salma torpilini kaybettiği ve teknenin kokpitine tutturulmuş ve yarı şişirilmiş bir cansalı tespit edilir, ancak Plant'ın izine rastlanamaz. Plant kayıp ilan edilir ve öldüğü varsayılır (*Solo Sailor Is Presumed To Be Dead*).

Plant'ın kayboluşu sebebiyle oldukça ilgi çeken bu ikinci edisyon için 14 yelkenci 1992'nin 22 Kasım'ında start alır. Ancak hava koşulları o kadar kötüdür ki, 45 knot rüzgar hızıyla kıta sahanlığına çarpan devasa dalgalar birçok yarışçıyı start hattına geri dönmek ve yeniden start almadan önce bazı tadilatlar yapmak durumunda bırakır. İlk önce Vittorio Malingri ve Thierry Arnaud start hattının berisine dönmek zorunda kalır. Onları, salmasında yapısal hasarlar meydana gelen Philippe Poupon ve direğini kaybeden Yves Parlier izler. Tüm bu isimler gerekli onarımları yaptıktan sonra tekrar yola koyulur. Nitekim alınan bu hasarlar materyallerle sınırlı kalmaz.

Yarışın başlangıcından yalnızca dört gün sonra, 26 Kasım'da, Vendée Globe'da ikinci bir felaket yaşanır: Nigel Burgess'ın acil durum vericilerini tetiklemesinin ardından alarmına geçilir. Ancak, Burgess'a Finisterre Burnu açıklarında hayatta kalma giysisi içinde iki feneriyle beraber boğulmuş olarak ulaşılır. Öte yandan teknesinde keşfedilen hasarlar böylesine bir felaketi açıklayacak yeterlilikte değildir. Burgess'ın ölümü bir gizem olarak kalır.

Tüm bu trajedilere rağmen bir yandan devam etmekte olan yarışta yeni hasarlar meydana gelir. Loïck Peyron, yelkeninde ortaya çıkan delaminasyon* sonucu yarışı terk etmek durumunda kalır. Diğer isimlere nazaran amatör bir denizci olan Arnaud, kendi isteğiyle yarışı bırakır ve Les Sables-d'Olonne'a geri döner. Filo son süratle Atlantik'i inerken Alain Gautier ve Bertrand de Broc arasında liderlik savaşı yaşanır. Gautier, teknesi Bagages Superior ile Kükreyen Kırklar'a girdiğinde rakiplerine 300 millik bir fark açmış durumdadır. Filonun biraz gerisinde ise Poupon, Jean-Luc Van den Heede'yi ve Nándor Fa'yı peşisıra kovalamaktadır.

8 Ocak'a gelindiğinde, Vendée Globe'un acımasız ve öngörülemesiz şöhreti yine iş başındadır: Atlantik'e kadar yarışın lider isimlerinden olan Bertrand de Broc, teknede ciddi bir şekilde yaralanır ve bu sırada dilini keser. Ama ne kesme! Dili öyle bir durum-

* Delaminasyon, bir malzemenin katmanlara ayrıldığı duruma verilen isimdir. Yelkencilik özelinde, genelde, yelkenlerde meydana gelen tabakasal ayrılmaları temsil eder (*Delamination*).

dadır ki, onu dikmek dışında bir seçeneği yoktur. Karadaki yarış doktoru Jean-Yves Chauve'nin yönlendirmesi sayesinde açık denizde dilini tekne üzerindeki imkanlarla diker ve bu sayede "Rambo" lakabını alarak Vendée Globe serüveninde kendisine unutulmaz bir yer ayırır. Ne yazık ki, de Broc tanrılara yeterince kan akıtmış olmasına rağmen yarış lanetini üzerinden kaldıramaz. Tasarım ekibi, yanlış cıvata boyu kullanımı nedeniyle her an salmasını kaybetme riski olduğu konusunda kendisini uyardıktan sonra Bertrand de Broc için yarışı terk etmekten başka bir çare kalmaz ve Yeni Zelanda'ya doğru yönelir.



Yarıştta hasarlar meydana gelmeye devam eder: Vittorio Malingri, palasını kaybeder; Bernard Galay, aldığı arma hasarı öncesinde otopilot ve dümen hasarından muzdarip olur; José Luis de Ugarte, teknesine ciddi bir su girişi tespit eder. Ancak, muhtemelen en kötü olay bunlardan biri değil: Alan Wynne-Thomas, Güney Okyanusu'nun haşin koşullarıyla boğuşurken altı kaburga kemiğini kırar ve bu halde tam 20 gün geçirir! Wynne-Thomas'ın morfin stoğunu iki günde bitirmek durumunda kaldığını düşünürsek, çektiği acının boyutları ve Vendée Globe'un belki de en büyük var oluş savaşlarından biri olduğu konusunda bir yorum üretebiliriz.

Filonun başını çeken Gautier'ye döndüğümüzde, onun da başının dertte olduğunu görürüz: İlk önce iskele taraftan teknesine bir su girişi olduğunu ve bu suyun kış bölmesini hızla doldurduğunu tespit eder. Boynuz Burnu'na yaklaştığında ise telsizinde meydana gelen bir arızadan dolayı hava durumu bilgisi alamaz hale gelir. Tüm bu yaşananlar ve Atlantik tırmanışı sırasında Poupon tarafından yakın takibe alındığı düşünüldüğünde, Gautier için liderliği korumak oldukça zorlu bir hale gelir. Yine de, direnmeye devam eder ve 11 Mart'a gelindiğinde 900 mile çıkan bir farkla lider konumdadır. Büyük bir sürpriz olmadığı takdirde, aslında, birinciliği kesinleşmiş sayılır. Nitekim, büyük bir sürpriz gerçekleşir; ancak Gautier için değil. Poupon, direğini kaybettiğini anons eder. Takvimler 11 Mart 1993'ü göstermektedir.

12 Mart 1993'e gelindiğinde, denizde geçen 110 günün ardından Gautier, ketch tipi teknesi Bagages Superior ile Les Sables-d'Olonne'a yarışı tamamlamış olarak geri dönen ilk isim olur. İkinci sıraya yerleşen Van den Heede'yi, direğini kaybettiği için jüri arması* ile yarışı bitirmek durumunda kalan Poupon izler. Sırasıyla, Parlier, Fa, Ugarte ve Hasselin yarışı bitiren diğer isimler olurlar. Kayıt yaptıran 15 yelkenciden 7'sinin finish hattını kestiği, 6'sının çeşitli sebeplerle yarışı bıraktığı ve 2'sinin trajik ölümü ile sonuçlanan bu ikinci edisyon, tartışmasız bir şekilde, Vendée Globe'un hırçın doğası karşısında sporcuların cesur ve azimli duruşlarını kanıtlar niteliktedir (*The Legend 1992-1993; 1992-1993 Vendée Globe*).

*Jüri arması (jury rigging), sadece eldeki aletler ve malzemelerle yapılan derme çatma onarımları tanımlar

Tablo 2: 1992 - 1993 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Alain Gautier		Bagages Superior (1992) Finot & Conq CDK Technologies	110 g 02 sa 22' 35"
2	Jean-Luc Van Den Heede		Groupe Sofap-Helvim (1991) Harlé & Mortain CDK Technologies	116 g 15 sa 01' 11"
3	Philippe Poupon		Fleury-Michon X (1989) Philippe Briand ATA Jeanneau	117 g 03 sa 34' 24"
4	Yves Parlier		Cacolac d'Aquitaine (1990) Finot & Conq Marc Pinta	125 g 02 sa 42' 24"
5	Nándor Fa		K&H Banque Matav (1989) Nándor Fa & Lexen Chantier Nándor Fa	128 g 16 sa 05' 04"
6	José Luis de Ugarte		Euskadi Europ 93 BBK (1989) Finot & Conq Le Guen-Hémidy	134 g 05 sa 04' 00"
7	Jean-Yves Hasselin		PRB / Solo Nantes (1991) Lucas Alu Marine & J.Y. Hasselin	153 g 05 sa 14' 00"
D S Q	Bernard Gallay		Vuarnet Watches (1991) Harlé & Mortain CDK Technologies	Otopilottaki ve armadaki yapısal problemler sebebiyle iki ara istasyon
D N F	Vittorio Malingri		Everlast / Neil Pryde Sails (1992) Malingri Coop Nautica Fano	Pala kaybı
D N F	Bertrand de Broc		Groupe LG (1989) Bouvet & Petit Chantier Capitaine Flint	Salma problemi (Yeni Zelanda)
D N F	Alan Wynne-Thomas		Cardiff Discovery (1983) Lindenberg & Bergstrom	Sağlık problemi (Hobart)
D N F	Loïck Peyron		Fujicolor III (1992) Bouvet & Petit Mag	Yelken delaminasyonu (Les Sables-d'Olonne)
D N F	Thierry Arnaud		Maître Coq / Le Monde de l'Informatique (1992) Harlé & Mortain Garcia	Hazırlıksız (Les Sables-d'Olonne)
D N F	Nigel Burgess		Nigel Burgess Yacht Brokers (1989) Joubert & Nivelte Chantier Hervé et Pinta	Biscay Körfezi'nde boğulmuş halde bulundu.
D N S	Mike Plant		Coyote - Duracell (1992) Rodger Martin Chantier Concordia	Starttan önce Les Sables-d'Olonne'a gelirken okyanusta kayboldu.

2.3 1996 - 1997: Okyanusta Bir Kayıp Daha: Gerry Roufs

1989'da düzenlenen ilk edisyon ve 1992'de düzenlenip birçok talihsiz olaya sahne olan ikinci edisyonun ardından Vendée Globe'un üçüncü edisyonu 3 Kasım 1996'da resmi olarak başlar. Bu tarihten itibaren dört senede bir düzenlenecek yarış için 15 resmi ve 1 gayriresmi yarışçı start alır. Söz konusu resmi olmayan yarışçı, gerekli yeterlilikleri zamanında sağlayamadığı için yarışta kota bulamayan Raphaël Dinelli'dir. Yine de, bu durum daha öncesinde Solitaire du Figaro'ya üç kez katılmış Dinelli'yi durdurmaya yetmez ve Dinelli, "yelken dünyasının Kutsal Kase'si" haline gelen bu serüvene dahil olmak için heyecanla start hattında yerini alır. Öte yandan, bu zorlu macera için kendisini hazır hissetmeyip yarışın başlangıcından birkaç hafta öncesinde havlu atan Eric Cadro gibi örnekler de mevcuttur. Kadın yelkencilerin ilk kez katılım gösterdikleri bu edisyonda, IMOCA* 50 ft. teknelere ek olarak ilk kez IMOCA 60 ft. tekneler de yarışır (Aqua Quorum & Afibel).

İlk günlerinden itibaren yarış kötü hava koşullarıyla gölgenir. Start hattını da içine alan Biscay Körfezi, yer yer 50 knot'ın üzerine çıkan, hızı ortalama 35-40 knot arasında değişen bir fırtınayla çalkalanır. Nitekim, bu koşullarda sebebiyle ilk hasar haberi çok gecikmez: Didier Munduteguy, yarışın başlangıcından hemen bir gün sonra direğini kaybeder. Tony Bullimore Les Sables-d'Olonne'a geri dönmek zorunda kalır. Onları, gevşek çalışmaya başlayan salmasına bir çözüm bulması gereken Nándor Fa izler. Thierry Dubois ise, tanımlanamayan bir cisme çarpmasının ardından oluşan sızıntıyı onarması gerektiği için geri döner. Bu sırada filo, Yves Parlier ve Isabelle Autissier önderliğinde Kanarya Adaları açıklarına doğru ilerlemektedir. Filo Ekvator'a yaklaştığında ise doldrumlar yarışçıları iki farklı senaryoya sürükler: Parlier, Autissier ve Auguin çıkış kapsülünü yakalarken onların ardından gelen diğer yarışçılar, rüzgarsız ve sağanak yağmurlu koşullarla mücadele etmek durumunda kalırlar. Kükreyen Kırklar'a doğru hızla ilerleyen bu üçlü farkı iyice açar. Öyle ki, onları izleyen 4. sıradaki Gerry Roufs ile aralarında 400 milden fazla mesafe oluşur. Bu sıralarda, Nandor Fa, bir kargo gemisiyle çarpıştıktan ve elektrik sistemi bozulduktan sonra, yarışın başından beri ikinci kez Les Sables-d'Olonne'a dönmek zorunda kalarak yarıştan çekilir.

Filo Güney Okyanusu'na girdiğinde Autissier, bir palasını kaybettiğini fark eder. Bu kayıp sonrası mola vermek üzere Cape Town'a yönelen Autissier için yarış, ne yazık ki, son bulur. Pala-dümen sistemi hasarları, Güney Okyanusu'nda seyreden çoğu yarışçı için bir kabus olmaya devam eder: Autissier'in ardından Parlier, pala kaybı sebebiyle yarışı terk etmek zorunda kalır ve Perth'e doğru yola çıkar. Roufs, 47° Güney enleminde bir buzdağına rastlamanın şoku ile uğraşırken filonun ön tarafında yalnız kalan Auguin, kendisini Güney Okyanusu boyunca taşıyacak şiddetli alçak basınç sistemlerinden geçer.

Kerguelen Adaları açıklarında seyreden yarışçılar ise, teknelerinin devasa dalgalar tarafından nasıl acı çektiğine şahit olurlar. Bu dalgaların ilk kurbanı Dinelli olur. Alabora olmasının ardından Algimouss'un direği kırılır ve kırılan direk gövdesini deler. Delinen gövdeden içeri başa çıkılması imkansız, süratli bir su girişi olur. Dinelli'ye acil durum vericisini tetiklemekten başka çare kalmaz. Öte yandan, Dinelli'ye en yakın olan isim yaklaşık 150 mil uzaklıktaki Pete Goss'tur. Hızı 70 knot'un üstüne çıkan rüzgarlarla ve yüksekliği on metreyi aşan dalgalarla iki gün boyunca savaşıyor Dinelli'nin

koordinatlarına gelen Goss, bir mucize eseri Dinelli'ye hala canlı bir şekilde cansalında ulaşır. Vendée Globe'un üçüncü edisyonunda acil durum vericileri tetiklenmeye devam eder: Thierry Dubois, Hint Okyanusu'nda seyrederken teknesi alabora olur, direğini kaybeder ve ters döner. Hemen ertesi gün, Bullimore'un teknesi salmasını kaybettikten sonra alabora olur ve ters bir şekilde kalır. Üç gün sonra, Avustralya Donanması Dubois'ı cansalından, Bullimore'u ise teknesinin kalkık gövdesinden almak üzere yanlarına gelir.




Herkes bir trajedi yaşanmaksızın kurtarılırken Roufs'tan bir süredir haber alınmaz. Roufs'un, Boynuz Burnu'na yaklaşan lider Christophe Auguin'ın arkasında, Cape Town'dan tekrar yola çıkarak yarışa gayriresmi bir şekilde devam eden Autissier'nin yakınında, hala Pasifik'te olduğu tahmin edilir. Parkurun bu kısmındaki alçak basınç sistemlerinin 70 knot'un üzerinde rüzgarlar ve 8 metreyi aşan dalgalar üretme potansiyeli, Roufs'un teknesindeki Argos işaretçisinin* bir süredir veri göndermediği durumuyla birleşince, yarış organizatörü Philippe Jeantot bazı yelkencileri Roufs'un bilinen son konumuna gitmekle görevlendirir. Dünyanın en ücra noktalarından birine doğru yönlerini çeviren Isabelle Autissier, Marc Thiercelin, Bertrand de Broc ve Hervé Laurent, tüm çabalarına rağmen bir sonuca ulaşamazlar. Aylar sonra, Roufs'un teknesi parçalar halinde Şili'de bir plajda bulunur; ancak Roufs'un izine bir daha rastlanamaz.

Pasifik'te seyre devam eden yarışçılar, olmaları gerekenden daha düşük enlemlere ulaşan buzdağları sebebiyle zor anlar yaşarken lider Auguin, Boynuz Burnu'nu aşarak Atlantik'i tırmanışa geçer. 105 günün ardından nihayet finish hattını kestiğinde ise yalnızca o zamanki bitiş süresi rekorunu kılmakla kalmaz, aynı zamanda Vendée Globe tarihinde hala kırılmamış yeni bir rekora imza atar: Auguin'ın ardından finish hattını kesen Thiercelin, bunu bir haftadan uzun bir süre farkıyla başarır. Bu süre farkı, Vendée Globe tarihinde 1. ve 2. arasındaki en uzun süre farkıdır.

Üçüncü Vendée Globe'un sonuna gelindiğinde, 16 yarışçıdan, 15 resmi ve 1 gayriresmi olmak üzere, sadece 6'sının yarışı bitirebildiği göze çarpar. Autissier ve Parlier, yarıştan çekilmelerine rağmen sorunlarını çözdükten sonra yarışı dışarıdan tamamlarlar. Vendée Globe tarihinde kadın katılımcıların ilk kez yarıştığı bu edisyonda, aynı zamanda bir kadın yelkenci ilk defa finish vermiş olur: Catherine Chabaud. Ancak bu güzel gelişmenin sevinci, Gerry Roufs'un kaybıyla gölgenir. Vendée Globe'un hırçın ve tehlikeli yüzünün bir yelkenciyi daha hayattan kopardığı gerçeği, yarışmacıları, tasarımcıları ve organizatörleri yarışı daha güvenli hale getirecek kurallar ve tasarımlar arayışına sokacaktı (*The Legend 1996-1997; 1996-1997 Vendée Globe*).

* Argos, dünya çapında sabit ve mobil platformlardan çevresel verileri toplayan, işleyen ve dağıtan uydu tabanlı bir sistemdir. Veri toplamaya ek olarak, Dünya üzerindeki herhangi bir konumdan veri kaynağını coğrafi olarak konumlandırabilir.

Tablo 3: 1996 - 1997 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Christophe Auguin		Geodis (1994) Philip Morrison Rowcell & Morrison	105 g 20 sa 31' (Yeni Rekor)
2	Marc Thiercelin		Crédit Immobilier de France (1990) Finot & Conq Marc Pinta	113 g 08 sa 26'
3	Hervé Laurent		Groupe LG - Traitmat (1989) Bouvet & Petit Chantier Capitaine Flint	114 g 16 sa 43'
4	Eric Dumont		Café Legal - Le Goût (1992) Finot & Conq CDK Technologies	116 g 16 sa 43'
5	Pete Goss		Aqua Quorum (1996) Adrian Thompson Pete Goss & Plymouth	126 g 21 sa 25'
6	Catherine Chabaud		Whirlpool - Europe 2 (1991) Harlé & Mortain CDK Technologies	140 g 04 sa 38'
D S Q	Isabelle Autissier		PRB (1996) Finot & Conq Marc Pinta	Pala kaybı (Cape Town) Gayriresmi yarıştı.
D S Q	Yves Parlier		Aquitaine Innovations (1996) Finot & Conq Composite Aquitaine & Thierry Eluère	Kırık Pala (Perth) Gayriresmi yarıştı.
D N F	Bertrand de Broc		Votre nom autour du monde (1989) Philippe Briand ATA Jeanneau	Alabora
D N F	Tony Bullimore		Exide Challenge (1992) Noble & Smith Wesley Massam	Alabora
D N F	Thierry Dubois		Pour Amnesty International (1989) Joubert & Nivelte Chantier Hervé et Pinta	Alabora
D N F	Nándor Fa		Budapest (1996) Nándor Fa Fa Hajo Kft	Salma hasarı & kargo gemisiyle çatışma
D N F	Didier Munduteguy		Club 60° Sud (1990) Philip Morrison Rowcell & Morrison	Direk kaybı & yapısal problemler
D N F	Raphaël Dinelli		Algimouss (1988) Lombard Jeantot Marine	Alabora Gayriresmi yarıştı.
D N F	Patrick de Radiguès		Afibel (1989) Harlé & Mortain Garcia	Ara istasyon ardından karaya oturma
D N F	Gerry Roufs		Groupe LG2 (1995) Finot & Conq Mag & JMV Industries	Denizde kayboldu.

2.4 2000 - 2001: Michel Desjoyeaux ve Ellen MacArthur Efsanesi

Yaklaşmakta olan Vendée Globe öncesi, Gerry Roufs'un hazin hikayesini hala hafızalarında yaşatan yarışçılar, daha sıkı güvenlik ve yapım kuralları getirilmesi konusunda IMOCA'ya çağrıda bulunurlar. 24 yarışçının kayıt yaptırdığı bu edisyonda yalnızca iki sporcunun kadın olması oransal olarak dikkat çeker. Bu sporculardan ilki, bir önceki Vendée Globe'u 6. sırada bitirmiş, aynı zamanda Vendée Globe finish hattını kesen ilk kadın olan Catherine Chabaud'dan başkası değildir; diğeri ise, henüz sadece 24 yaşında olmasıyla dikkat çeken Ellen MacArthur'dur. İlk başta 5 Kasım 2000 için planlanan start günü, Biscay Körfezi'ni vuran çok şiddetli bir fırtına sonucu organizatörler tarafından ertelenir. Takvimler 9 Kasım'ı gösterdiğinde, 24 yelkenci Les Sables-d'Olonne'dan ayrılarak kendilerini gecikmeli de olsa bu serüvenin içinde bulurlar.

Roland Jourdain ve Michel Desjoyeaux tarafından başlangıç temposu oldukça yüksek seviyelere çekilen yarışta kıyasıya bir mücadele başlar. Bir yandan onları kovalamakta olan MacArthur, bu zorlu mücadele sırasındaki tekne yaşamını video ve ses kaydına almayı ihmal etmez. MacArthur'un tekne yaşamından paylaştığı bu kesitler halk tarafından oldukça ilgi görür ve ilerideki yarışlar için yarışmacılar ve takipçiler arasında daha sofistike iletişim kanallarının kurulmasına öncülük eder.

Yarışın ilk iki haftası boyunca birçok yelkenci yarışı terk etmek durumunda kalır: Teknesi devrildiği sırada bayılan Patrick de Radiguès, teknesinin süreklenerek büyük bir şans sonucu Portekiz'deki bir sahile oturması üzerine Roufs benzeri bir felaket yaşamadan yarışa veda eder. Bernard Stamm, direksiyon ve otopilot problemlerinin ardından yarıştan çekilir. Pala hasarı alan Eric Dumont ve arma hasarı alan Richard Tolkien, yarışı bırakan diğer isimler olurlar.

Aralık'ın 1'ine gelindiğinde, Uruguay açıklarında konumlanan liderler arasında çekişme son sürat devam eder. Parlier, Desjoyeaux ve Jourdain'in önüne geçmeyi başarır; MacArthur ise 4. sırada takibini sürdürmektedir. Ümit Burnu'nu dönen Parlier için Hint Okyanusu etabı, parkurun başında olduğu kadar iyi gitmez. Kendisini istemsiz bir şekilde sakın hava koşullarında bulan Parlier, liderliği Desjoyeaux'ya kaptırır. Yarışın ilerleyen zamanlarında direğinin üçe ayrılacağı düşünüldüğünde bu, Parlier'in başına gelen en kötü şey değildir. Direğini gerçekten kötü bir şekilde kaybeden Parlier, yine de yarışı bırakmak istemez. Yeni Zelanda'nın güneyindeki Stewart Adası'na demirleyerek burada Vendée Globe tarihine geçecek bir onarıma imza atar ve yarışa tekne üzerindeki imkanlarla yaptığı direğiyle devam eder! Dubois ise, elektroniklerinde yaşadığı arızayı çözmek adına Yeni Zelanda'da durmak zorunda kalır ve gerekli onarımları yaptıktan sonra resmi olmayan bir şekilde yarışa geri döner.














Yeni yılın ilk günü, Desjoyeaux için oldukça kötü başlar. Pasifik'in ortasında seyrederken motorunu çalıştırmayı başaramaz ki bu, otopilot ya da diğer aletler için güç kaynağının yok olması anlamına gelir. Vendée Globe'da otopilotun çalışmaması ise en hafif şekliyle yarışı kazanma umudunun kalmaması demektir. Bu durumu oldukça farkında olan Desjoyeaux, teknesinin bumbasına bağladığı bir makara sistemi ve şok yaratacak ani bir kavança ile motoru yeniden çalıştırmayı başarır ve yarışa kaldığı

yerden devam eder. Yarışın iddialı isimlerinden olan Jourdain, ana yelken rayında meydana gelen bir hasar sonucu camadanlı bir ana yelkenle seyretmek durumunda kalır. Daha sonrasında Caleta Martial koyunda durup hızlı bir tadilat gerçekleştirmek durumunda kalacak Jourdain'ın bu durumu, MacArthur'un ikinci sıraya yükselmesine imkan tanır. Ekvator'u geçtikten sonra, Desjoyeaux ve MacArthur arasında süren birincilik savaşı, daha güçlü bir hava durumu stratejisi izleyen Michel'in avantajına döner. 10 Şubat 2001'de, Michel Desjoyeaux, 93 günlük bir devrialem rekoruyla Les Sables-d'Olonne'a geri döner ve Vendée Globe'un yeni şampiyonu olur. Onu, henüz 24 yaşında olan Ellen MacArthur izler. MacArthur'dan daha iyi sürelerde yarış bitiren kadın sporcular olsa da, hala MacArthur'un 2.lik derecesine ulaşabilen bir kadın yelkenci olmamıştır. Solo bir yelkencinin ilk defa 100 günden kısa bir sürede dünya turunu tamamlamayı başardığı bu edisyonda, 24 yarışçıdan 15'i finish hattını kesmeyi başarır (*The Legend 2000-2001; 2000-2001 Vendée Globe*).



Fotoğraf 33. Michel Desjoyeaux ve Ellen MacArthur, 24 saat arayla Les Sables-d'Olonne'a vararak Vendée Globe 2000-2001 podyumunda yerlerini alıyorlar.

Tablo 4: 2000 - 2001 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni
1	Michael Desjoyeaux		PRB (2000) Finot & Conq Mag	93 g 03 sa 57' 32" (Yeni Rekor)
2	Ellen MacArthur		Kingfisher (2000) Humphreys & Owen Marten Marine	94 g 04 sa 25' 40"
3	Roland Jourdain		Sill Matines La Potagère (1999) Lombard Mag	96 g 01 sa 02' 33"
4	Marc Thiercelin		Active Wear (1998) Finot & Conq JMV Industries	102 g 20 sa 37' 49"
5	Dominique Wavre		Union bancaire Privée (1999) Finot & Conq JMV Industries	105 g 02 sa 45' 12"
6	Thomas Coville		Sodébo (1998) Finot & Conq Kiere & Thierry Eluere	110 g 07 sa 24'
7	Mike Golding		Team Group 4 (1998) Finot & Conq JMV Industries	110 g 16 sa 22'
8	Bernard Gally	 	Voilà.fr (1994) Finot & Conq JMV Industries	111 g 16 sa 07' 11"
9	Josh Hall		Gartmore (1998) Finot & Conq JMV Industries	111 g 19 sa 48' 02"
10	Joé Seeten		Nord-pas-de-Calais / Chocolats du Monde (1991) Harlé & Mortain CDK	115 g 16 sa 46' 50"
11	Patrice Carpentier		VM Matériaux (1996) Adrian Thompson	116 g 00 sa 32' 48"
12	Simone Bianchetti		Aquarelle.com (1989) Philippe Briand Jeanneau JTA	121 g 01 sa 28'

Tablo 4: 2000 - 2001 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
13	Yves Parlier		Aquitaine Innovations (1996) Finot & Conq Thierry Eluere & Composites Aquitaine	126 g 23 sa 36'
14	Didier Munduteguy		DDP / 60è Sud (1990) Phil Morrison Rowcell & Morrison	135 g 15 sa 17' 55"
15	Pasquale de Gregorio		Wind Telecomunicazioni (2000) Umberto Felci Dolphin (Rome) & SC (Latina)	158 g 02 sa 37' 25"
D S Q	Catherine Chabaud		Whirlpool - Europe 2 (1998) Lombard Mag	Direk kaybı
D S Q	Thierry Dubois		Solidaires (1999) Joubert & Nivelte Thierry Dubois ve Ekibi	Elektronik problemleri
D S Q	Raphaël Dinelli		Sogal Extenso (1996) Nandor Fa Fa Hajo Kft.	Pala hasarı
D N F	Fyodor Konyukhov		Modern University for The Humanities (1989) Harlé & Mortain Garcia	Yarıştan çekildi.
D N F	Javier Sansó		Old Spice (1992) Ricardo Texedo Talinco Composite	Yarıştan çekildi.
D N F	Eric Dumont		Euroka Un univers de Services (1992) Finot & Conq CDK Technologies	Pala hasarı
D N F	Richard Tolkien		This Time (1992) Bouvet & Petit Mag	Arma hasarı
D N F	Bernard Stamm		Armor - Lux / foies Gras Bizac (1998) Pierre Roland Bernard Stamm	Dümen kontrol ve otopilot problemleri
D N F	Patrick de Radiguès		Libre Belgique (2000) Berret & Racoupeau FK Boats	Karaya oturma (Portekiz)

2.5 2004 - 2005: “King Jean” ve “Vincent the Terrible” Düellosu

Vendée Globe’un 5. edisyonu için 7 Kasım 2004’te 20 yelkenci Les Sables-d’Olonne koyundaki start hattında yerlerini alırlar. 20 Vendée Globe yarışçısına destek amacıyla liman tarafında 300.000’in üzerinde seyirci yerlerini alır. Bu sayı, Vendée Globe’un gündün güne küresel ölçekte artan şöhretini ve Fransız toplumu için bu yarışın önemini özetler niteliktedir. Geçmiş tüm Vendée Globe edisyonlarına nazaran hava durumu oldukça elverişli koşullarda bir starta olanak tanır. Biscay Körfezi boyunca rüzgaraltı koşullarda gerçekleşen yarış, Finisterre Burnu açıklarında küçük bir alçak basınç alanına ev sahipliği yapar. Ticaret rüzgarlarının Portekiz açıklarında iyi konumlanmasıyla beraber düşünüldüğünde tüm bu koşullar Vendée Globe yarışçıları için hızlı bir başlangıç demektir. Nitekim öncü altı tekne, denizde geçen dört günün ardından Kanarya Adaları’nı arkada bırakırken Ekvator’u ise yalnızca on günde geçer. Vincent Riou, Jean Le Cam ve Mike Golding’in aralarında bulunduğu bu öncüler, filonun diğer üçte ikisine göre doldruumlardan daha iyi şartlarda geçmeyi başarırlar.

Güney Yarım Küre’ye gelindiğinde, Vincent Riou ve Jean Le Cam, St. Helen yüksek basınç alanı etrafındaki dönüşlerini oldukça başarılı yönetirler. Ümit Burnu hattına geldiklerinde, ki bu yarışın 6000 millik bir kısmının kat edildiği anlamına gelmektedir, onları izleyen Sébastien Josse and Roland Jourdain’dan 300 mil öndedirler. Bu sıralarda Hervé Laurent, pala hasarı sebebiyle yarıştan çekilir. Patrice Carpentier ise, kırık bumbasını onarmak amacıyla durmak durumunda kalır. Carpentier, bu onarımı yaptıktan sonra yarışa gayriresmi devam edecektir.

Yarışçılar Kükreyen Kırklar civarında seyretmeye başladığında, talihsiz hasarlar baş gösterir. Alex Thomson, bumbasını direğe sabitleyen aparatın, kazboynu olarak da bilinir, kopması ve güvertesinde bir delik meydana gelmesi sebebiyle rotasını değiştirmek ve yarıştan çekilmek zorunda kalır. Norbert Sedlacek ise, salmasında meydana gelen problemler sebebiyle yarışı bırakır. Riou ve Le Cam, Hint Okyanusu sularında hızla seyredip filoya önderlik ederken, filonun gerisi farklı hasarlarla boğuşmaya devam eder. Roland Jourdain, salmasını tutan civataların çatlaması üzerine salmasını kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalır ve çaresiz bir şekilde Tazmanya’ya yönelerek yarıştan çekilir. Marc Thiercelin ise teknik problemler sebebiyle Yeni Zelanda’da ara istasyon yapmak zorunda kalır ve bu sebeple yarışa veda eder. Sébastien Josse ise, teknesi VMI ile bir buzula çarpar ve bu çarpışma sonucu VMI’nin civadrası* kırılır. Bu hasar sonucu Josse, yarışmaya devam eder, ancak çok daha düşük bir hız ve performansla... Bu hasarlar yaşanırken Riou ve Le Cam arasındaki sıkı rekabet sürmekte; Le Cam, kendisine en yakın iki rakibi Mike Golding ve Vincent Riou için takma isimler üretmektedir: Golding için “Goldfinger (Altınparmak)”, Riou için ise “Vincent The Terrible (Korkunç Vincent)”.

Boynuz Burnu’nu ilk kesen yarışçı olarak Riou ile aralarındaki sıkı rekabetten galip çıkan “King Jean (Kral Jean)”, ne yazık ki Güney Atlantik’i tırmanırken yüksek ba-

* Cıvadra veya civadra, yelkenli gemilerde geminin pruvasından ileriye doğru eğimli olarak uzanan bir direktir. Pruva direği ile çubuklarının ıstralyaları buraya bağlanır.

sınc alanlarına yakalanır. Mike Golding arayı kapatır ve Vincent Riou ise yarışı domine etmeye başlar. Öte yandan, berideki yarışçılarla aralarındaki mesafe git gide artmaktadır: Golding, Le Cam ve Riou üçlüsü Ekvator'u ikinci kez geçtiklerinde, Karen Leibovici için Pasifik Okyanusu etabının yarısından fazlası durmaktadır. Yine de Leibovici'nin yavaş ancak istikrarlı ilerleyişinin, Nick Moloney'den daha şanslı olduğunu düşünülebilir. Zira, Moloney, Güney Atlantik sularında seyrederken salma problemleri yaşar ve havlu atmak zorunda kalır. Brezilya'ya yönelen Moloney için Vendée Globe serüveni biter.

Adım adım Les Sables-d'Olonne'a yaklaşmakta olan filoda bundan sonra iki önemli olay kayda geçecektir: Bunlardan ilki, Mike Golding'in salmasını kaybetmesi olacaktır. Bu ciddi kayba rağmen, Golding yarıştan çekilmeyecek ve teknesini bir sandalmışçasına idare ederken yelken açmaya devam edecektir. Bir diğeri ise, Riou'nun Les Sables-d'Olonne'a dönmek için oldukça kuzeyli ve nispeten uzun bir rota izlemesi olacaktır. Riou'nun bu rota tercihi, yarışı takip edenleri çok daha alışıldık ve daha kısa bir rota izleyen Le Cam'in galibiyetine inandırsa da işler takipçilerin tahmin ettiği gibi ilerlemez. Çünkü, Riou'nun rotası aslında optik bir yanılsamadır: Daha uzundur, evet; ancak aynı zamanda daha hızlıdır! Nitekim, Riou, denizde geçen 87 gün 10 saat ve 45 dakikanın ardından Vendée Globe finish hattını yeni bir rekorla keser. Onu, yaklaşık yedi saatlik bir delyayla Jean Le Cam izler. Salmasını kaybetmesine rağmen pes etmeyen Mike Golding üçüncü sıraya yerleşerek olağanüstü çabasının karşılığını alır. Golding'i sırasıyla Dominique Wavre, Sébastien Josse ve Jean-Pierre Dick izler. Josse'nin, buzulla çarpıştıktan sonra aldığı hasarın onu ciddi ölçüde yavaşlattığını hatırlarsak, bu, oldukça iyi bir derecedir. Sonuç olarak, yola çıkan 20 yelkenciden 13'ü finish hattını kesmeyi başarır. Bu edisyona katılan kadın sporcu sayısı oldukça düşük olmasına rağmen, yarışa katılan iki kadın sporcu, Anne Liardet ve Karen Leibovici, yarışı tamamlamayı başarır. PRB ekibi ise, 2001'de Michel Desjoyeaux'nün ve 2005'te Vincent Riou'nun şampiyonluğunun ardından, iki Vendée Globe şampiyonuna sponsorluk etmiş tek ekip olarak kayda geçer (*The Legend 2004-2005; 2004-2005 Vendée Globe*).










Fotoğraf 34. "Vincent the Terrible", düelloyu kazanan isim olarak Les Sables-d'Olonne'a dönüyor.

Tablo 5: 2004 - 2005 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Vincent Riou		PRB (2000) Finot & Conq Mag	87 g 10 sa 47' 55" (Yeni Rekor)
2	Jean Le Cam		Bonduelle (2004) Marc Lombard JMV Industries	87 g 17 sa 20' 08"
3	Mike Golding		Ecover 2 (2003) Owen Clarke Design Southern Ocean Marine	88 g 15 sa 15' 13"
4	Dominique Wavre		Temenos (1999) Finot & Conq JMV Industries	92 g 17 sa 13' 20"
5	Sébastien Josse		VMI (1998) Finot & Conq Kirié & Éluère	93 g 00 sa 02' 10"
6	Jean-Pierre Dick		Virbac - Paprec (2003) Farr Yacht Design Cookson Boats	98 g 03 sa 49' 38"
7	Conrad Humphreys		Hellomoto (1998) Finot & Conq JMV Industries	104 g 14 sa 32' 24"
8	Joé Seeten		Arcelor - Dunkerque (1998) Finot & Conq JMV Industries	104 g 23 sa 02' 45"
9	Bruce Schwab		Ocean Planet (2001) Thomas Wylle Schooner Creek Boat	109 g 19 sa 58' 57"
10	Benoît Parnaudeau	 	Max Havelaar - Best Western (1991) Rowell & Morisson Rowell & Morisson	116 g 01 sa 06' 54"
11	Anne Liardet		ROXY (1989) Lombard & Briand Mag	119 g 05 sa 28' 40"
12	Raphaël Dinelli		Akena Vérandas (1996) Nándor Fa Nándor Fa Chantier	125 g 04 sa 07' 14"
13	Karen Leibovici		Benefic (1991) Harlé & Mortain CDK Technologies	126 g 08 sa 02' 20"

Tablo 5: 2004 - 2005 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
D S Q	Marc Thiercelin		Pro-Form (1998) Lombard Mag	Teknik problem sebebiyle ara istasyon yaptı. (Yeni Zelanda)
D S Q	Patrice Carpentier		VM Matériaux (1999) Joubert & Nivel Thierry Dubois ve Ekibi	Bumba kırılması sebebiyle ara istasyon yaptı. (Yeni Zelanda)
D N F	Alex Thomson		Hugo Boss (1998) Lombard Mag	Güvertede delik (Cape Town)
D N F	Hervé Laurent		UUDS (1994) Finot-Conq JMV Industries	Pala problemi (Cape Town)
D N F	Norbert Sedlacek		Brother (1995) Nivel Chantier Norbert Sedlacek	Salma problemleri (Cape Town)
D N F	Roland Jourdain		Sill et Véolia (2004) Lombard & Kouyoumdjian JMV Industries	Salma problemleri (Tazmania)
D N F	Nick Moloney		Skandia (2000) Owen Clarke Design Marten Yachts	Salma kaybı (Brezilya)

2.6 2008 - 2009: Desjoyeaux'nun Destansı Şampiyonluğu

9 Kasım 2008'deki startından önce bile, Vendée Globe'un 6. edisyonu hakkında gazeteler "Yüzyılın Yarışı" olarak manşet atar. Rekor sayıdaki katılımcıların arasında ikinci şampiyonluklarını almak amacıyla yelken açacak Vincent Riou ve Michel Desjoyeaux göze çarpar. Yarışın ilk birkaç saatinden itibaren, gazete manşetlerinin hakkını verircesine bir atmosfer oluşur. Biscay Körfezi'nde esmekte olan şiddetli fırtına tüm yarışçıları sert bir şekilde vuracak ve erkenden tekne hasarlarıyla ilgili raporlar yağmaya başlayacaktır.

Beş yelkenci, yarışın henüz ilk birkaç saatinde aldıkları hasarlar üzerine Les Sables-d'Olonne'a dönmek durumunda kalır. Bu yelkenciler arasında önceki şampiyonlardan Michel Desjoyeaux da vardır. Onarımlarını tamamlamayı başarıp yarışın orijinal startından yaklaşık 41 saat sonra tekrar yola çıkan Desjoyeaux için iki günlük bu gecikme oldukça umut kırıcıdır. Yine de, iki günlük bir gecikme yarışın henüz ikinci gününde yarışa tamamen veda etmekten kesinlikle daha iyi bir durumdur. Kito de Pavant, Alex Thomson ve Yannick Bestaven yarışın henüz ikinci gününde çeşitli sebeplerle yarışı terk etmek zorunda kalan isimler olurlar. Bir sonraki gün ise Marc Thiercelin, direğini kaybederek bu edisyona tamamen veda eder. Filo, birbiri ardında dökülmektedir.

Yarışın oldukça kötü koşullarda başlayan ilk günlerini geride bırakan filo Ekvator'a yaklaştığında, Ekvator'u ilk kesen yarışçı olarak filonun liderliğini Loïck Peyron üstlenmektedir. Onu, doldrumların yarattığı tuzaklarda cebelleşen şu beşli takip etmektedir: Sébastien Josse, Jean-Pierre Dick, Armel Le Cléac'h, Vincent Riou ve Yann Eliès. Bu lider grup arasındaki sıralama, St. Helen yüksek basıncı etrafında ilerlerken değişir. Liderliği Sébastien Josse ele geçirir, ancak aralarındaki mesafe oldukça azdır. Kükreyen Kırklar civarında seyretmeye başladıklarında neredeyse birbirlerinin görüş mesafesi içindedirler. Loïck Peyron ve Sébastien Josse arasındaki liderlik mücadelesi bir süre devam eder. Hint Okyanusu'na gelindiğinde liderliği tekrar Josse ele geçirir. Daha gerilerde ise, starttan neredeyse 2 gün sonra tekrar yola çıkan Michel Desjoyeaux, sınırlarını zorlayarak lider grubun 100 mil berisine kadar yaklaşmayı başarır.

Takvimler aralık ayını gösterdiğinde, yarışçılar için oldukça zorlu bir süreç başlamak üzeredir. Hint Okyanusu, şiddetli rüzgarları ve tekne-kıran acımasız sularıyla, yarışçılara nefes alma fırsatı dahi vermeyecek, birçoğunu ise oldukça kötü koşullarla sınayarak yarıştan defedecektir. Loïck Peyron ve Mike Golding için bu serüven, direklerini kaybetmeleriyle beraber son bulur. Bernard Stamm, bazı onarımlar gerçekleştirmek üzere ara istasyon yapacağı Kerguelen Adaları'nda, kayaların üzerine süreklenecek karaya oturur. Dominique Wavre, bazı salma problemleriyle boğuşur. Yann Eliès'in başına gelenler ise bu olayları gölgede bırakacak cinstendir. 18 Aralık günü, yarışın liderliğini yürüten grupta olan Eliès, Avustralya'nın 800 mil açığında teknesi Generali'nin başındayken manevra yapar. Bu manevra sırasında uyluk kemiğini ve pelvisini kırar. Teknesinin başından içine gitmek için o haliyle olağanüstü bir çaba gösterir. Teknesinde acıdan kıvranan Eliès'e yardım etmek için rakibi Marc Guillemot yola koyulur. Nihayet, acıyla geçen 2 günün ardından Avustralya Donanması Eliès'i kurtarır. Ameliyat ve uzun bir fizyoterapi dönemi ardından Eliès sağlığına kavuşur. Öte






yandan, teknesi Generali okyanusta kaybolur. Bu kaza, karadakiler için oldukça sarsıcı olur ve medyada eşi benzeri görülmemiş bir şekilde yer bulur.

Kalan yarışçılar Pasifik sularında hızla ilerlerken Michel Desjoyeaux imkansız denilen şeyi başarır ve 2 gün geç startına rağmen filonun yeni lideri olur. Yarışın lider grubundaki bir diğer isim olan Sébastien Josse, tekne kıracak cinsten bir dalgayla karşı karşıya gelir ve ciddi şekilde hasar alır. Josse'nin yarıştan çekilmesiyle beraber yarışta 16 yelkenci kalır. Yarışın mucize lideri Michel Desjoyeaux hızla seyrederken, sadece Roland Jourdain ve Jean Le Cam ona kısmen yetişebilir. 31 Aralık'a gelindiğinde, Jean-Pierre Dick'in teknesi Paprec - Virbac 2 bir buzulla çarpışır. Bu çarpışma sonucu teknesine ciddi bir hasar alan Dick, yarıştan çekilmek zorunda kalır. Vendée Globe'un yılbaşı hediyesi tercihiyle ilgili kesinlikle ciddi bir problemi var.
















Yarıştan geçen 56 günün ardından, Michel Desjoyeaux Boynuz Burnu'nu keserek Pasifik etabını geride bırakır ve liderliğini sürdürür. Ancak hemen arkasındaki Roland Jourdain ile arasında sadece birkaç saat fark söz konusu olduğundan, bu liderlik her an elinden kayıp gidebilecek bir konumdadır. Desjoyeaux ve Jourdain arasındaki bu kıyasıya rekabet süredursun, yarışın neredeyse yarısını eleyen talihsizlikler zincirine bir yenisi eklenir. Jean Le Cam, Boynuz Burnu'nun 200 mil açığında, üçüncü sırada seyrederken alabora olur. Le Cam'den haber alınmaz. Yarış Komitesi, bu olay üzerine Armel Le Cléac'h ve Vincent Riou'yu, Le Cam'in son koordinatlarına yönlendirir. Olay yerine ilk ulaşan Riou, Le Cam'in teknesi VM Matériaux'yu salmasının torpilini kaybetmiş ve ters kapak bir şekilde bulur. Hala teknede olan Le Cam'i büyük zorluklarla kurtarır, ancak bu kurtarma görevi sırasında kendi teknesine ciddi bir hasar verir. Tüm onarım girişimlerine rağmen Riou, PRB'nin direğindeki hasarı gideremez ve ertesi gece direğini kaybederek yarıştan çekilmek zorunda kalır. Ancak, bir kurtarma görevi sonrası böyle bir hasar alarak yarışa veda etmekle yarış sırasında bir hasar alarak yarıştan çekilmek elbette aynı şey değildir. Bunu gayet farkında olan jüri, Riou'yu yarış sonrasında yarıştı tamamlayamamış olmasına rağmen 3.lük ile ödüllendirecek ve bu tazminat yarış tarihine geçecektir.

Yarışı terk eden isimlere bir yenisi eklendursun, bu sıralarda lider grup Atlantik'i tırmanmak üzere seyre devam eder. Jourdain bir balınaya çarpmasına rağmen yarışa tüm motivasyonu ile devam ederek Desjoyeaux'ya soluk aldırılmaz. Ancak yarışın 81. gününde, salma torpilini kaybeden Jourdain, yarıştan çekilmek durumunda kalır. Bu veda, Desjoyeaux için şampiyonluğun yolunu açar. Finish hattını 84 gün 3 saat 9 dakika ve 8 saniye ile kesen Desjoyeaux, sadece 2008-2009 Vendée Globe şampiyonu olmakla kalmaz, aynı zamanda yarış tarihinde iki kez şampiyon olan tek isim olarak yeni bir rekora imza atar. Bugün hala bu rekoru elinde tutmaktadır. Buna ek olarak, Vincent Riou tarafından bir önceki edisyonda kırılan bitiş süresi rekorunu da 3 gün öne çekerek tekrar kırmış olur. Desjoyeaux'nun tüm bu rekorları yarışa 41 saat geç başlayarak kırdığı göz önüne alırsak, yaptığı işe bir kez daha hayranlık duyarız. Desjoyeaux'nun ardından, finish hattını sırasıyla Armel Le Cléac'h ve Marc Guillemot keser. Marc Guillemot 3.lük derecesini jüri tarafından onursal olarak 3.lükle ödüllendirilen Vincent Riou ile paylaşır. Yarışa katılan 30 yarışçıdan sadece 11'i bu edisyonda dereceye girer. Samantha Davies ve Dee Caffari, yarışa katılan 30 sporcu arasındaki tek kadın sporcular olarak, finish veren 11 sporcu arasında yer alırlar (*The Legend 2008-2009; 2008-2009 Vendée Globe*).

Tablo 6: 2008 - 2009 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Michel Desjoyeaux		Foncia (2007) Farr Yacht Design CDK Technologies	84 g 03 sa 09' 08" (Yeni Rekor)
2	Armel Le Cléac'h		Brit Air (2007) Finot & Conq Multiplast	88 g 21 sa 39' 35" (Düzeltilmiş) 89 g 09 sa 39' 35"
3	Vincent Riou		PRB (2006) Farr Yacht Design CDK Technologies	Direk kaybı sebebiyle DNF. Kurtarma görevi nedeniyle düzeltme.
3	Marc Guillemot		Safran (2007) VPLP / Verdier Larros - Thierry Eluère	95 g 03 sa 19' 36" (Düzeltilmiş)
4	Samantha Davies		ROXY (2000) Finot & Conq Mag & Fontenay le Comte	95 g 04 sa 39' 01" (Düzeltilmiş)
5	Brian Thompson		Bahrain Team Pindar (2007) Juan Kouyoumdjian Cookson Boats	98 g 20 sa 29' 55"
6	Dee Caffari		Aviva (2008) Owen Clarke Design Group Hakes Marine	99 g 01 sa 10' 57"
7	Arnaud Boissières		Akena Vèrandas (1998) Finot & Conq Kirié	105 g 02 sa 33' 50"
8	Steve White		Toe in the Water (1998) Finot & Conq JMV Industries	109 g 00 sa 36' 55"
9	Rich Wilson		Great American III (1999) Nivelt Thierry Dubois	121 g 00 sa 41' 19"
10	Raphael Dinelli		Foundation Océan Vital (1996) Nándor Fa Fa Ayo	125 g 02 sa 32' 24"
11	Norbert Sedlacek		Nauticsport-Kapsch (1995) Joubert & Nivelt & Sedlacek Garcia & N. Sedlacek	126 g 05 sa 31' 56"
D N F	Roland Jourdain		Véolia Environnement (2004) Lombard JMV Industries	Salma torpili kaybı (Azorlar)
D N F	Jean Le Cam		VM Matériaux (2004) Lombard JMV Industries	Salma torpili kaybı ardından alabora (Boynuz Burnu)
D N F	Jonny Malbon		Artemis (2008) Rogers Yacht Design Hutton	Ana yelken delaminasyonu (Yeni Zelanda Açıkları)

Tablo 6: 2008 - 2009 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
D N F	Jean-Pierre Dick		Paprec - Virbac 2 (2007) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	Buzulla çarpışma sonrası iskele pala kaybı (Pasifik)
D N F	Derek Hatfield		Algimouss - Spirit of Canada (2007) Owen Clarke Design Group Ocean Challenges	Gurcataların kırılması & alabora (Avustralya'nın Güneyi)
D N F	Sébastien Josse		BT (2007) Farr Yacht Design Offshore Challenge	Kırık dümen- pala sistemi
D N F	Yann Eliès		Generali (2007) Finot & Conq Multiplast	Kırık uyluk kemiği (Leeuwin Burnu)
D N F	Mike Golding		Ecover 3 (2007) Owen Clarke Design Group Hakes Marine	Direk kaybı (Leeuwin Burnu)
D N F	Jean-Baptiste Dejeanty		Groupe Maisonneuve (2005) Angelo Lavranos & Artech Design Team Artech	Hatalı mandarlar & oto-pilot arızası
D N F	Loïck Peyron		Gitana Eighty (2007) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	Direk kaybı (Kerguelen Adaları)
D N F	Bernard Stamm		Cheminées Poujoulat (2003) Farr Yacht Design Cookson Boats	Karaya oturma (Kerguelen Adaları)
D N F	Dominique Wavre		Temenos II (2006) Owen Clarke Design Group Ocean Challenges	Salma kasası hasarı (Kerguelen Adaları)
D N F	Unai Basurko		Pakea Bizkaia (2005) Murray-Burns & Dovell Jarkan - Kanga Birtles	Hatalı sancak dümen kasası (Güney Atlantik)
D N F	Jérémic Beyou		Delta Dore (2006) Farr Yacht Design JMV Industries	Arma / direk hasarı (Recife / Brezilya)
D N F	Alex Thomson		Hugo Boss (2007) Finot & Conq Carrington / Hutton	Gövdede çatlak ve diğer problemler (Biscay Körfezi)
D N F	Yannick Besaven		Energies Autour du Monde / aquarelle.com (1996) Finot & Conq Thierry Eluère	Direk kaybı (Biscay Körfezi)
D N F	Marc Thiercelin		DCNS (2008) Finot & Conq Multiplast & Chantier Naval de Larros	Direk kaybı (Finisterre Burnu)
D N F	Kito de Pavant		Groupe Bel (2007) VPLP / Verdier Indiana Yachting	Direk kaybı (Biscay Körfezi)

2.7 2012 - 2013: Vendée Globe'un En Genç Şampiyonu: François Gabart

Tarih 10 Kasım 2012'yi gösterdiğinde 20 yarışçı Vendée Globe'un 7. edisyonu için start hattında yerini alır. Yarışın başlamasından kısa bir süre sonra, Bertrand de Broc bir çatışma sonrası teknesine hasar alır. Hasarı onarmak amacıyla limana geri dönen yelkenci, gerekli onarımların ardından tekrar start işlemlerini gerçekleştirir. Yarıştaki beşinci saatini devirdikten sonra, teknesi Safran'ın salmasını kaybeden Marc Guillemot için ise, ne yazık ki, yarışa dönmek mümkün olmayacaktır. François Gabart, Armel Le Cléac'h, Jean-Pierre Dick ve Bernard Stamm'ın başı çektiği filo, Biscay Körfezi boyunca hızla ilerler. Yarışçıların Biscay Körfezi'ndeki balıkçı tekneleriyle imtihanı çok gecikmeden başlar: İlk önce Kito de Pavant, ardından Louis Burton balıkçı teknesiyle çarpışma sonucu yarıştan çekilmek durumunda kalır. 15 Kasım'a gelindiğinde ise, yarışın tek kadın sporcusu Samantha Davies, direğini kaybederek yarışa veda eder. 18 Kasım'da ise Jérémie Beyou, salma sistemindeki bir parçanın kırılması üzerine erken hasarlar sonucu yarışa veda eden isimlere bir yenisi olarak eklenir.

Filo Kanarya Adaları civarında seyrederken, önceki öncül dörtlüye Vincent Riou ve Alex Thomson da katılır. Bu grubu, 300 millik bir farkla Mike Golding izler. Armel Le Cléac'h, Ekvator'a ulaştığında ise berisindeki François Gabart, Jean-Pierre Dick ve Vincent Riou'ya sadece beş saatlik bir mesafedir. 21 Kasım'da Gutkoswki'nin otopilot sorunları sebebiyle yarışı terk etmesiyle beraber, henüz on günün devrildiği yarışta yarışçıların dörtte birinden fazlası yarışı terk etmiş olur. Jean Le Cam, Dominique Wavre ve Mike Golding'den oluşan üçlü, öndeki altıyı yaklaşık 300 millik bir mesafeden takip ederken yeni bir talihsizlik gündeme gelir. Vincent Riou, Brezilya açıklarında seyrederken denize doğru sürüklenen bir işaret şamandırasına çarpar. Teknesine hasar alan Riou, takvimlerin 24 Kasım'ı gösterdiği o gün yarışa veda etmek durumunda kalır.

Filo liderlerinin her gün yaklaşık 500 millik bir yol kat etmesini sağlayan rüzgar koşulları, filoyu resmen üçe böler: Filoya öncülük eden Gabart, Le Cléac'h, Dick, Stamm ve Thomson; liderleri kovalayan Le Cam, Wavre ve Golding; ve arkadan gelen Boissières, Sanso, de Broc, de Lamotte ve di Benedetto. Armel Le Cléac'h, Ümit Burnu hattına geldiğinde filo lideri konumundadır ve 22 gün 23 saatlik bir süreyle Ümit Burnu'nu keserek yeni bir rekora imza atar. Bu sırada, kendisine en yakın rakipleri olan Dick'ten 3, Gabart'tan 4, Stamm'den ise 6 saatlik bir uzaklıktadır.

Hint Okyanusu etabına gelindiğinde, lider grup arasındaki rekabet yüksek hızlarda devam etmektedir. 10 Aralık'ta François Gabart, gün içinde 534 mil kat ederek yeni bir rekor kırar. Le Cléac'h ve Gabart, sonrasında daha elverişli bir hava sistemine girerek dört gün içerisinde 300 mile ulaşacak bir fark açarlar. Aralarındaki düello Avustralya'nın güneyinde iyice kızışırken gerilerinde bıraktıkları filo yanık bir havada seyretmek durumunda kalır. Hemen arkalarındaki Jean-Pierre Dick ile aralarındaki mesafe 600 mile çıkarken, Dick'i izleyen Stamm ve Thomson ile aralarındaki mesafe 900 mile ulaşır. Fark bu kadar açıldığı sırada, Stamm hidro-jenaratörlerinde meydana gelen bir problemi çözmek için Auckland Adaları'nda bir ara istasyon yapmak durumunda kalır. Ne yazık ki, bıraktığı çapanın taraması üzerine bir Rus araştırma gemisinin yanına gitmek durumunda kalır. Stamm'in herhangi bir talebi olmamasına rağmen, bu araştırma

gemisinde bir yelkenci teknesinin güvertesine atlar. Jüri, bu hareketi “yardım” olarak değerlendirir ve bu sebeple Stamm’i diskalifiye eder. Stamm, gerekli onarımları yaptıktan sonra yarışa devam eder ve sonrasında birkaç ara istasyon yaparak da olsa yarışı gayriresmi bir şekilde bitirmeyi başarır.

Pasifik etabı geride bırakıldığında, yarışı ilk dörtte bitirecek isimler belli olur. 1 Ocak itibarıyla, François Gabart, Armel Le Cléac'h'in yalnızca 80 dakika önünde Boynuz Burnu'nu döner. 3. sıradaki Jean-Pierre Dick bir buçuk günlük, 4. sıradaki Alex Thomson ise iki günlük bir mesafeyle liderleri takip etmektedirler. Filo liderleri Atlantik’i tırmanmaya başladığında, Pasifik’in ortasında altı tekne vardır. İki tekne Pasifik geçişine henüz yeni başlarken Alessandro di Benedetto ise Avustralya’nın güneyinde en geridedir. Yeni yılın ilk haftası, yarıştaki dengeleri değiştirecek bazı gelişmelere sahne olur. Bunlardan ilki, Armel Le Cléac'h'in asimetrik balonundaki teknik bir problem sebebiyle rakibine karşı birkaç mil kaybetmesi ve ardından Batı’ya tramola attığı bir taktikle bu farkı kapatmaya çalışmasıdır. Nitekim, François Gabart bu ani hamle karşısında sarsılmaz. Gabart, hatasız bir şekilde hızla Brezilya kıyılarına doğru seyrederek ve git gide açılan bir farkla liderliği elinde tutmaya devam eder. Azor yüksek basınç alanına yaklaştığında, Armel Le Cléac'h farkı ancak 90 mile indirmeyi başarır. 22 Ocak’a gelindiğinde Jean-Pierre Dick, salmasını kaybeder; ancak yarışı terk etmez. Nitekim, Dick’in bu kaybı Alex Thomson için 3. sırayı garantiler. Öte yandan Alex Thomson, zorunda olmamasına rağmen, herhangi bir aksiliğe karşı tetikte olmak adına, salmasını kaybeden Dick’in yakınında seyretmek için rotasını değiştirir. Önde, Gabart ve teknesi Macif, son bin mil boyunca süren mücadele boyunca zirvedeki yerlerini korumayı başarırlar.










27 Ocak 2013’te, Gabart, Vendée Globe’un en genç şampiyonu (Vendée Globe finish hattını kestiğinde henüz 29 yaşındadır.) ve yarışı 80 günden kısa bir sürede (78 gün, 2 saat, 16 dakika ve 40 saniye) bitirmeyi ilk başaran yarışçı, dolayısıyla yeni bitiş süresi rekoru sahibi olarak Les Sables-d’Olonne’a geri döner. Ondan yalnızca üç saat sonra, Armel Le Cléac'h finish hattını keser ve Vendée Globe’u üst üste iki kez ikincilikle bitirmiş olur. Onları, Alex Thomson izler. Daha önce iki kez yarışı terk etmek zorunda kalmış Thomson için podyumdaki bu derece oldukça sevindiricidir. Jean-Pierre Dick ise, salmasını kaybetmesine rağmen yarışı 4. sırada bitirmeyi başarır. Bu sırada, Javier Sanso, Azorlar’da alabora olarak finish hattına oldukça yaklaşmışken yarışa veda etmek zorunda kalır. Bir önceki edisyonda alabora olmuş ve oldukça zorlu bir kurtarılma süreci yaşamış Jean Le Cam ise, 5. sırada yarışı tamamlayarak hala bu oyunda olduğunu herkese kanıtlar. Diskalifiye edilmesine rağmen yarışa resmi olmayan bir şekilde katılım gösteren Bernard Stamm ise, 88 gün 10 saat 27 dakika ve 50 saniyelik bir bitiş süresiyle yarışı tamamlar. 20 yarışçıdan 11’inin finish verdiği bu edisyon, Alessandro di Benedetto’nun 104 günün sonunda verdiği finish ile son bulur (*The Legend 2012-2013; 2012-2013 Vendée Globe*).

Tablo 7: 2012 - 2013 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	François Gabart		Macif (2011) Verdier / VPLP CDK Technologies & Green Marine	78 g 02 sa 16' 40" (Yeni Rekor)
2	Armel Le Cléac'h		Banque Populaire (2010) Verdier / VPLP CDK Technologies & Green Marine	78 g 05 sa 33' 52"
3	Alex Thomson		Hugo Boss (2007) Farr Yacht Design Offshore Challenge	80 g 19 sa 23' 43"
4	Jean-Pierre Dick		Virbac - Paprec 3 (2010) Verdier / VPLP Cookson Boats	86 g 03 sa 03' 40"
5	Jean Le Cam		SynerCiel (2007) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	88 g 00 sa 12' 58"
6	Mike Golding		Gamesa (2007) Owen Clarke Design Group Hake Marine	88 g 06 sa 36' 26"
7	Dominique Wavre		Mirabaud (2006) Owen Clarke Design Group Southern Ocean Marine	90 g 03 sa 14' 42"
8	Arnaud Boissières		Akena Vèrandas (2006) Farr Yacht Design CDK Technologies	91 g 02 sa 09' 02"
9	Bertrand de Broc		Votre Nom autour du Monde - EDM Projets (2007) Finot & Conq Multiplast	92 g 17 sa 10' 14" (Düzeltilmiş)* 92 g 05 sa 10' 14"
10	Tanguy de Lamotte		Initiatives Coeur (2010) Lombard Mag	98 g 21 sa 56' 10"
11	Alessandro di Benedetto		Team Plastique (1998) Finot & Conq Kirié	104 g 02 sa 34' 30"

* Acil su kaynağının açılması ve kullanılması sebebiyle 12 saat zaman cezası.

Tablo 7: 2012 - 2013 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
D N F	Javier Senso		Acciona 100% EcoPowered (2011) Owen Clarke Design Group Southern Ocean Marine	Alabora (Tekne daha sonra kurtarıldı ve Azorlar'a çekildi.)
D S Q	Bernard Stamm		Cheminées Poujoulat (2011) JKouyoumdjian Decision SA	Yardım aldığı için disqualifiye edildi. Ancak gayriresmi olarak yarışı bitirdi: 88d 10h 27' 50"
D N F	Vincent Riou		PRB (2010) Verdier / VPLP Shipyard of Larros & CDK Shipyard	Çatışma kaynaklı kırık çarım
D N F	Zbigniew Gutkowski		Energa (2007) Group Finot Jason Carrington & Neville Hutton	Otopilotun çalışmamasına sebep olan elektrik arızası
D N F	Jérémie Beyou		Maitre CoQ (2007) Farr Yacht Design CDK Technologies & Mer Agitée	Salma sisteminde kırık parça
D N F	Samantha Davies		Savéol (2004) Lombard & Kouyoumdjian JMV	Direk kaybı
D N F	Louis Burton		Bureau Vallée (2006) Farr Yacht Design JMV	Balıkçı teknesi ile çatışma
D N F	Kito de Pavant		Groupe Bel (2007) Verdier / VPLP Indiana Yachting	Balıkçı teknesi ile çatışma
D N F	Marc Guillemot		Safran (2007) Verdier / VPLP Chantier Naval de Laros	Salma hasarı

2.8 2016 - 2017: Sonunda Şampiyon: Armel Le Cléac'h

Vendée Globe'un 8. edisyonu, 29 yelkencinin katılımıyla 6 Kasım 2016'da başlar. Yarışçılar için oldukça ideal hava koşullarında gerçekleşen bu başlangıç, Biscay Körfezi'nden hızlı bir çıkış imkanı sunar. Bu zamana dek birçok yarışçının erken alınan hasarlar sebebiyle geri dönmek zorunda kaldığı bu etapta, bu sefer yalnızca Didac Costa Les Sables-d'Olonne'a geri dönmek durumunda kalır. Balast tüpündeki arızayı gidermek üzere karaya çıkan Costa, arızanın giderilmesinin ardından tekrar yola çıkar.

Ekvator'a doğru adım adım ilerleyen filo için hava koşulları elverişli durumunu korur. Genellikle rüzgaraltı seyir yapma olanağı tanıyan koşullarda seyreden yarışçılar için bu iniş, bol bol kavança atılan bir mücadeleye döner. Bu iniş sırasında, Cape Verde Adaları'na gelmeden önce ciddi bir hasar alarak yarışı bırakmak zorunda kalan yalnızca Tanguy de Lamotte olur. De Lamotte, direğinin başında meydana gelen bir hasarı tekne üzerindeki imkanlarla onarması mümkün olmayınca 28 Kasım'da yarıştan çekilir ve Les Sables-d'Olonne'a geri döner.

Doldrumların olduğu alana gelindiğinde, Alex Thomson diğer yarışçılara göre daha doğulu bir rota izleyerek riskli bir tercihte bulunur. Aldığı bu risk, onu, Güney Yarım Küre ticaret rüzgarlarından daha iyi yararlanabileceği bir açığa sokar ve böylece, Thomson, aradaki farkı açmaya başlar. Thomson'ı, Armel Le Cléac'h'nin başını çektiği bir grup izler. Bu grup Vincent Riou, Jérémie Beyou ve Sébastien Josse gibi kendini kanıtlamış eski Vendée Globe yarışçılarından yanı sıra Paul Meilhat ve Morgan Lagravière gibi hırslı çaylakları da içermektedir. Bu lider grup 20 knotun üzerine çıkan hızlarda seyrederken, filonun geri kalanı oldukça hafif hava koşullarında sıkışır. Bu durum iki grup arasındaki mesafenin iyice açılmasına sebep olur. Filo, Güney Atlantik'te ilerlerken yeni isimler yarışı terk etmek durumunda kalır. Bunlardan ilki tanımlanamayan bir cisme çarpması sonucu aldığı hasar sebebiyle yarışı terk eden Bertrand de Broc olur. Onu, salma mil yatağına hasar alan Vincent Riou ve palasını kaybeden Morgan Lagravière izler.

Ümit Burnu hattını ilk geçen yarışçı, Alex Thomson olur. Ancak, Armel le Cléac'h yaklaşık 5 saatlik bir mesafe uzaklıktan onu takip etmektedir. Öte yandan, arkadakilerle fark git gide açılmaktadır. Üçüncü sıradaki Sébastien Josse ile liderler arasında bir günden fazla bir mesafe varken bu fark, Paul Meilhat ve Jérémie Beyou ile iki güne, Thomas Ruyant ve Jean Le Cam ile beş güne çıkar. Takvimler 28 Kasım'ı gösterdiğinde Armel le Cléac'h, yarış boyunca bir daha bırakmamak üzere filo liderliğini Thomson'dan devralır. 30 Kasım'a gelindiğinde ise, iki lider Fransız firkateyni Nivôse'un devriye gezdiği Kerguelen Adaları açıklarında seyretmektedir. Güney Okyanusu sularını hızla yaran bu iki IMOCA'nın unutulmaz görüntüleri, firkateynden yollanan bir helikopter sayesinde kayda alınır ve yarışı heyecanla takip eden yüzbinlerce Vendée Globe hayranıyla paylaşılır. Bu sıralarda, filonun gerisinde yarıştan kopuşlar yaşanmaktadır: Kojiro Shiraishi, Ümit Burnu hattını kesmeden önce direğini kırar; Sébastien Josse foillerinden birine ciddi bir hasar alır; Kito de Pavant ise batmış bir nesneye çarparak batma tehlikesi geçirir. De Pavant, büyük bir şans eseri o sıralarda yakınında olan ve Fransız Austral Adaları için lojistik destek ve oşinografik araştırma hizmeti sunan Marion Dufresne gemisi tarafından kurtarılır. Ancak, La Réunion'da

(Madagaskar'ın doğusunda yer alan, Fransa toprağı ada) karaya çıkmadan önce, geminin Crozet, Kerguelen ve Amsterdam adaları rotasını takip etmek zorunda kalır.

Yarışçılar Pasifik sularında seyretmeye başladıklarında şartlar yeniden can sıkıcı bir hale evrilir. Thomas Ruyant, Stéphane Le Diraison, Paul Meilhat ve Enda O'Coineen, birbirleri ardına yarıştan çekilmek zorunda kalırlar. Boynuz Burnu'na ilk varan isim olan Armel Le Cléac'h ise en yakın rakibi Thomson'a iki günlük bir fark açmış durumdadır. Seleflerine göre çok daha rahat bir şekilde bu noktaya gelen Le Cléac'h için şampiyonluk ihtimali iyice artar, çünkü 2004-2005 edisyonu dışındaki tüm edisyonlarda Boynuz Burnu'na ilk varan isim, aynı zamanda şampiyonluk kupasını kaldıran isim olmuştur. Yine de, henüz bundan emin olmak için çok erkendir. Tierra del Fuego yakınlarına geldiğinde esen hafif rüzgarlar Cléac'h'm ilerleyişini oldukça yavaşlatır ve 29 Aralık'a gelindiğinde Thomson ile arasındaki mesafe 30 mile iner. Ancak, bu sefer esen hafif rüzgarlara sıkışıp kalma sırası Thomson'dadır. Yarışın iki lideri arasındaki mesafe git gide artmaya devam eder, ancak Le Cléac'h için son etapta rahat bir nefes almak mümkün olmaz. Onları takip eden Jérémie Beyou ise, Yann Eliès, Jean-Pierre Dick ve Jean Le Cam tarafından kovalanmasına rağmen, nispeten daha rahat bir konumdadır.















Finish hattının kesilmesine 24 saat kala, büyük bir hasar ya da kaza söz konusu olmadıkça, Armel Le Cléac'h'm şampiyonluğu kesinleşmiş gibidir, Zira, Alex Thomson artık ona yetişebilecek durumda değildir. Liderler finish çizgisine hızla yaklaşırken 7. sıradaki Louis Burton Ekvator'u, 8. sıradaki Nandor Fa ise Boynuz Burnu'nu keser. Tarihler 19 Ocak'ı gösterdiğinde Armel le Cléac'h, finish hattını 74 gün, 3 saat, 35 dakika ve 46 saniyelik bir sürede keserek yeni bir rekora imza atar ve daha önce iki kez elde ettiği ikincilik derecesinin ardından gelen bu şampiyonlukla beraber başarısını taçlandırmış olur. Yarış boyunca Le Cléac'h ile kıyasıya mücadele eden Thomson ise, 16 saatlik bir deltaıyla finish çizgisini kesen ikinci isim olur.

Sporcular art arda finish vermeye devam ederken, 11 Şubat'ta, o sırada Atlantik'i tırmanmakta olan Eric Bellion, ana yelken rayına hasar alır ve bu hasarına ardından sadece ön yelkeniyle yarışmak durumunda kalır. Yine aynı gün, Conrad Colman Portekiz açıklarında direğini kaybeder. Colman, Les Sables-d'Olonne'a bu kadar az mesafe kalmışken yarıştan çekilmeyi reddeder ve kendisine yeni bir direk inşa eder. Ancak, bu inşaat sırasında, yalnızca yenilenebilir enerji kaynağıyla çalışan teknesi, güneş panellerini ve hidrojenaratörlerini beslemek için gereken kritik hızdan yoksun kalır ve bu durum Colman'ın elektrik gücü açısından sıkıntı yaşamasına sebep olur. Tüm aksiliklere rağmen Colman, direğini kırdıktan iki hafta sonra finish verir ve Vendée Globe'u fosil yakıt kullanmadan tamamlayan ilk yelkenci olur. Yarışın şampiyonu Armel le Cléac'h'tan 50 gün sonra finish veren Sébastien Destremau ile Vendée Globe'un 8. edisyonu sona ermiş olur. 29 sporcudan 18'inin finish verdiği bu edisyon, en yüksek finish verme oranına sahip olarak kayda geçer (*The Legend 2016-2017; 2016-2017 Vendée Globe*).

Tablo 8: 2016 - 2017 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Armel Le Cléac'h		Banque Populaire VIII (2015) Verdier / VPLP CDK Technologies	74 g 03 sa 35' 46" (Yeni Rekor)
2	Alex Thomson		Hugo Boss (2015) Verdier / VPLP Green Marine	74 g 19 sa 35' 15"
3	Jérémie Beyou		Maître Coq (2010) Verdier / VPLP CDK Technologies	78 g 06 sa 38' 40"
4	Jean-Pierre Dick		StMichel-Virbac (2015) Verdier / VPLP Mutiplast	80 g 01 sa 45' 45"
5	Yann Eliès		Quéguiner – Leucémie Espoir (2007) Verdier / VPLP Eluère	80 g 03 sa 11' 09"
6	Jean Le Cam		Finistère Mer Vent (2007) Farr Yacht Design CDK Technologies	80 g 04 sa 41' 54"
7	Louis Burton		Bureau Vallée (2006) Farr Yacht Design JMV Industries	87 g 19 sa 45' 49"
8	Nándor Fa		Spirit of Hungary (2014) Nándor Fa & Attila Déry Nándor Fa	93 g 22 sa 52' 09"
9	Éric Bellion		Comme un seul homme (2008) Finot & Conq Mutiplast	99 g 04 sa 56' 20"
10	Arnaud Boissières		La Mie câline (2007) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	102 g 20 sa 24' 09"
11	Fabrice Amedeo		Newrest-Matmut (2007) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	103 g 21 sa 01' 00"
12	Alan Roura		La Fabrique (2000) Pierre Rolland Globe Surfer - Lesconil & Bernard Stamm	105 g 20 sa 10' 32"
13	Rich Wilson		Great American IV (2006) Owen Clarke Design Southern Ocean Marine	107 g 00 sa 48' 18"
14	Didac Costa		One Planet One Ocean (2000) Owen Clarke Design Marten Yachts	108 g 19 sa 50' 45"
15	Romain Attanasio		Famille Mary – Étamine du Lys (1998) Lombard Mag	109 g 22 sa 04' 00"

Tablo 8: 2016 - 2017 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lok.)
1 6	Conrad Colman		Foresight Natural Energy (2005) Artech Design Team Artech do Brasil	110 g 01 sa 58' 41"
17	Pieter Heerema		No Way Back (2015) Verdier / VPLP Persico Marine	116 g 09 sa 24' 12"
18	Sébastien Destremau		TechnoFirst-FaceOcean (1998) Finot-Conq JMV Industries	124 g 12 sa 38' 18"
D N F	Enda O'Coineen		Kilcullen Voyager – Team Ireland (2007) Owen Clarke Design Hakes Marine	Direk kaybı
D N F	Paul Meilhat		SMA (2010) Verdier / VPLP CDK Technologies	Hidrolik salmada çatlak
D N F	Stéphane Le Diraison		Compagnie du Lit-Boulogne Billancourt (2007) Finot & Conq Neville Hutton	Direk kaybı
D N F	Thomas Ruyant		Le Souffle du Nord pour Le Projet Imagine (2007) Verdier / VPLP Indiana Yachting	Çatışma kaynaklı gövde hasarı
D N F	Sébastien Josse		Gitana 16 – Edmond de Rothschild (2015) Verdier / VPLP Multiplast	Hidrofoil hasarı
D N F	Kito de Pavant		Bastide-Otio (2010) Verdier / VPLP Cookson Boats	İspermeçet balinası ile çarpışma sonucu salma hasarı
D N F	Kojiro Shiraishi		Spirit of Yukoh (2007) Bruce Farr Yacht Design Offshore Challenges	Direkte hasar
D N F	Tanguy de Lamotte		Initiatives-Cœur (2006) Farr Yacht Design CDK Technologies	Direkte hasar
D N F	Morgan Lagravière		Safran II (2015) Verdier / VPLP CDK Technologies	Pala hasarı (Cape Town)
D N F	Vincent Riou		PRB (2010) Verdier / VPLP CDK Technologies	Salma hasarı (Cape Town)
D N F	Bertrand de Broc		MACSF (2007) Finot & Conq Multiplast	Salma hasarı

2.9 2020 - 2021: Finish Hattına “5” Kala Heyecan Doruklarında

Vendée Globe'un son edisyonunu diğerlerinden ayıran belki de en büyük özellik yarış öncesindeki atmosferin tamamen bambaşka oluşudur. Dünya bir pandemiyle boğuşurken tek başına aylarca okyanusta olma fikri hiç bu kadar makul görünmemiştir. Öyle ki, yarış katılım rekoru kırar. 33 yarışçı, 8 Kasım 2020 günü karadaki hayatı durduran Covid-19'u geride bırakarak dünyanın en ıssız köşelerine doğru yelken açar. Normal şartlarda binlerce kişinin yarışçıları uğurladığı Les Sables-d'Olonne kanalında pandemi önlemleri gereği coşkulu bir kalabalık yerine duygusal bir boşluk vardır. Henüz start işlemlerine başlamadığı sıralarda, koyu oldukça yoğun bir sis sarar. Her ne kadar bu sis altında yol alan tekneler bulutların üstünde süzülüyormuşçasına büyümlü bir görüntü sunsa da, bu durum Yarış Komitesi'nin yarış startını 4 kez ertelemesine sebep olur. Sis kaybolduktan sonra 33 yarışçı Vendée Globe 2020-21 edisyonu için start alır. Yarışçılardan Louis Burton start hattını birkaç saniye erken keserek Yarış Komitesi tarafından 5 saatlik süre cezasına çarptırılır.

İlk hafta, rüzgar koşulları oldukça serttir. Skipperlar, tropikal fırtına da dahil olmak üzere, iki alçak basınç sisteminden geçmek durumunda kalırlar. Yer yer 50-60 knot hızlara ulaşan rüzgar hızı, yarışçılar için erken bir Güney Okyanusu provası gibidir. Tekne içinde durmak oldukça zordur. Ekvator'u geçen ilk isim Alex Thomson olur. Nitekim, Ekvator'u geçtikten üç gün sonra Hugo Boss'ta işler yolunda gitmemeye başlar. Teknede bir şeylerin yolunda gitmediğinden şüphelenen Thomson, teknesini baştan sona kontrol eder ve sonunda bir sorunla karşılaşır: Teknenin başında yapısal bir problem vardır. Teknenin karbon yapısında çatlaklar oluşmuş ve bütünlüğünü tehlike atmıştır. Karadaki tasarım ve teknik ekiplerine danışan Thomson bir an önce tadilata koyulur. Onarım süreci sırasında filo liderliğini kaybeden Thomson, iki günlük yoğun bir çalışmanın ardından yine de yarışa geri dönmeyi başarır. Ancak liderlik hayali bir daha gerçek olmayacaktır. Kükreyen Kırklar'da 11. sırada seyrederken teknesinin pala-dümen sistemine aldığı kritik bir hasar, onu yarışı terk etmeye zorlayacaktır. Vendée Globe, yarışın en dişli yelkencilerinden birine veda etmiştir. Thomson ile birlikte yarışın diğer favorileri arasında yer alan Jérémie Beyou da Les Sables-d'Olonne'a 600 mil uzaklıktayken arka arkaya aldığı erken hasarlar sonucunda start hattına geri dönmek zorunda kalır. Yarışın orijinal startından ancak 9 gün sonra tekrar yola çıkabilen Beyou için bu durum yarıştaki derece şansını kaybetmek demektir. Yine de, yarışmaya devam ederek Vendée Globe ruhunu yaşatır. Thomson ve Beyou gibi önemli favorilerin filo liderliğinden kopmasıyla dikkatler 61 yaşında olan ve 5. defa Vendée Globe'da yarışan Jean Le Cam'e çevrilir. Eski nesil, foilsiz bir tekneyle yarışmakta olan Le Cam, yeni nesil foilli tekneleriyle Atlantik'i geçmekte olan birçok genç yarışçıya hem fiziksel hem teknik performansı ile meydan okur, filoyu çeken lider grupta kalmayı başarır.

Tüm Vendée Globe tarihine damga vuracak bir kaza 30 Kasım 2020'de yaşanır. Kevin Escoffier, 41 derece Güney enleminde yaklaşık 27 deniz mili hızla ilerleyen teknesiyle büyük bir dalgaya girer. Bu dalganın ardından teknesi tam anlamıyla ikiye katlanır. Escoffier, iki dakika içerisinde hayatta kalma tulumunu giyer, bir acil durum radyo işareti alır ve can salına atlar. Escoffier'in acil durum çağrısını alan Organizasyon Komitesi, Escoffier'in bilinen son konumuna gitmek üzere en yakın yarışçılar

görevlendirir. Olay yerine ilk varan isim olan Jean Le Cam, zifiri karanlıkta minik bir ışıkla can salını aydınlatan Escoffier'i görür ve ardından başarılı bir kurtarma görevine imza atar. PRB sponsorluğunda yarışmakta olan Escoffier'i kurtarması sadece bir başarı değil aynı zamanda değişik bir tesadüftür; çünkü Le Cam, Vendée Globe 2008-2009'da Boynuz Burnu açıklarında alabora olduğunda onu kurtaran Riou da o zaman PRB sponsorluğunda yarışmıştır. Kurtarma görevinden 5 gün sonra Franız firkateyni Nivôse Escoffier'i alır ve bu korkunç kaza bir can kaybı yaşanmadan tamamen atlatılmış olur. Ancak, Escoffier'in teknesine bir daha ulaşamaz.

Yarıştı üç hafta geride kaldığında, rüzgarın 50 knot hıza ulaştığı, dalgaların 15 fit üzerine çıktığı Hint Okyanusu'na giren ilk kişi Charlie Dalin olur. Hint Okyanusu'nun hırçın sularının teknesinin iskele foilini gevşettiğini fark eden Dalin, yaklaşık 18 saat sürecek bir tadilata girişir. Bir karbon parçasını şekillendirerek, gevşek iskele foili için yeni bir alt destek üretir. Ancak bu soruna kısmi bir çözümdür, Dalin'in çok daha dikkatli seyretmesi gerecektir. Foiline hasar alan bir diğer isim de Thomas Ruyant olur. Ancak Ruyant, Dalin kadar şanslı değildir. İskele foiline hasar alan Ruyant, hasarın ikincil bir hasara sebep olmasını engellemek amacıyla foilin bir kısmını kesmek zorunda kalır ki bu teknenin performansı ciddi bir şekilde düşürecektir. Yine de, hem Dalin hem Ruyant, tüm bu aksiliklere rağmen lider gruptaki yerlerini yarışın kalanında koruyacaklardır.

Pasifik'e girerken, Yannick Bestaven, Dalin ve Ruyant'ın önüne geçer. Bu üçlüyü, Pasifik'i bir arka bahçeymişçesine küçük gösterecek bir yakınlıkta seyreden "Ünlü Beşli" izler. Le Cam, Herrman, Seguin, Burton ve Dutreux'den oluşan bu grup, bu nadir olayı droneleriyle ölümsüzleştirirler. Louis Burton, bu olay ardından teknesinde meydana gelecek irili ufaklı birçok hasara rağmen soğukkanlılığını ve taktiksel ciddiyetini korumayı başarır. 20 Aralık'ta otopilotu arızalanıp ana yelkenini direğe basmasını engellediğinde yarıştan çekilmenin eşiğinde Yeni Zelanda'nın güneyindeki Macquarie Adası'nda soluklanır. Burada arızayı gidermeyi başaran Burton, yarışa 11. sıradan devam eder. Yaklaşık 1 ay sonra Vendée Globe 2020-21'i üçüncü olarak bitireceğini göz önüne aldığımızda, Burton'un azmin timsali olduğunu söyleyebiliriz.

Yeni Zelanda ve Boynuz Burnu arasındaki Pasifik etabında liderliği Yannick Bestaven sürdürür. 55 günün ardından Boynuz Burnu'nu kestğinde, yaklaşık 15 saatlik bir farkla kendisini Dalin takip etmektedir. Filonun 11 kişilik lider grubunun iki gün arayla bu takibi sürdürmesi ise Vendée Globe tarihinde daha önce yaşanmamış bir şeydir. Boynuz Burnu'nu geride bırakarak Atlantik tırmanışına geçen filonun lideri hala Yannick Bestaven'dir; ancak değişken hava koşulları Charlie Dalin'in geri dönüş yapmasına izin verir. Bir süre sonra Bestaven kendisini 6. sırada, lider Dalin'in 120 mil gerisinde bulur. Vendée Globe finish hattına kalan mesafe azaldıkça işler daha da karışacak ve net bir lider tahmininde bulunmak zorlaşacaktır.

Filo liderleri Atlantik tırmanışlarını gerçekleştirirken, filonun gerisinde ciddi bir hasar daha yaşanır. Takvimler 6 Ocak'ı göstermektedir ve Pip Hare palalarından birine hasar almıştır. Ağırlığı 100 poundu (yaklaşık 45 kg) geçen palayı değiştirmek zorunda kalan Hare, ellerini kanatarak ve vücudunu zedeleyerek bu zorlu görevi başarır. Boynuz Burnu'na 150 mil kala, mutlulukla yarışa geri döner. Boynuz Burnu'nu 11. sırada dönen

Isabelle Joschke için ise işler tatsızlaşır. Joschke, teknesinin salmasına aldığı bir hasar sonucu üç burnu yuvarlamış olduğu ilk Vendée Globe’undan çekilmek zorunda kalır.

Finish hattının kesilmesine neredeyse 1 hafta kala, 5 tekne arasında hala net bir lider tahmini yapmak mümkün değildir. Kevin Escoffier’i kurtarma görevi sebebiyle Boris Herrmann’a 6 saat, Yannick Bestaven’e 10 saat 15 dakika, Jean Le Cam’e ise 16 saat 15 dakika tazminat süresi verildiği de hesaba katılınca işler iyice gri bir noktaya evrilir. Yannick Bestaven, Thomas Ruyant ile birlikte daha kuvvetli rüzgarlar bulmak amacıyla daha kuzeyli ama daha uzun bir rota izler. Boris Herrmann ve Charlie Dalin, finish hattına gitmek için daha güneyden bir rota çizerler. İki grubun ortasında kalan Louis Burton ise, sonradan Bestaven ve Ruyant’ın önünden kuzeyli rotaya dahil olacaktır.

27 Ocak sabahı, Charlie Dalin liderliğindeki filo süratle Les Sables-d’Olonne’a yaklaşmaktadır. 5 gündür fotoğraf paylaşımı dahi yapmayarak tüm konsantrasyonunu şampiyonluğa yönelten ve 80 günlük yarışın 37 gününü lider olarak sürdüren Dalin, 27 Ocak akşamında finish hattını kesen ilk isim olur. Ancak bu, onu şampiyon yapmaya yetmez. Yannick Bestaven, 8 saatten daha kısa bir süre içinde finish hattını keser ve tazminat süresi hesaba katıldığında Vendée Globe 2020-21’in şampiyonu olarak kupayı kaldırır. Düzeltilmiş süreye göre Dalin ve Bestaven arasında yalnızca iki buçuk saat fark olur ve bu süre 1. ve 2. arasındaki en az süre farkı olarak Vendée Globe tarihine geçer. Louis Burton ise 3. olarak podyumda Dalin ve Bestaven’e eşlik eden isim olur. Burton’ın ardından finish hattını kesen Thomas Ruyant, 4. finish vermesine rağmen Herrmann ve Le Cam’e verilen tazminat süreleri hesaba katıldığında yarışı resmi olarak 6. sırada tamamlamış sayılır.

Art arda verilen bu finishlerin ardından sırada Boris Herrmann vardır. Bir önceki gece, kısa uyku periyotlarından birindeyken bir trol teknesiyle çarpışan Herrmann, teknesine ciddi bir hasar almış ve bu hasar sonucu finish hattına çok daha yavaş gelmek durumunda kalmıştır. Son saatlerde yaşanan oldukça hayal kırıcı bu duruma rağmen Herrmann pes etmez ve yarışı 5. sırada tamamlayarak (tazminat süresi dahil edildiğinde) Vendée Globe’u bitiren ilk Alman yelkenci olarak tarihe geçer. Tarihe geçen bir diğer sporcu ise Damien Seguin olur. Kaptan Hook kostümüyle Les Sables-d’Olonne kanalına giriş yapan ve yarışı 7. sırada tamamlayan Seguin için uzun zamandır beklediği hayali gerçek olmuştur. Doğuştan sol eli olmayan Seguin, Vendée Globe’da yarışmış ve yarışı bitirmiş ilk paralimpik sporcudur artık! Aralık ayında teknesinin baş gövdesinin iç kısmı tabakalara ayrılmaya başlayan ve tadilatlar yapmasına rağmen bir buçuk ay boyunca bir saatli bombayla yelken açmaya devam eden ve bunu bir kurtarma göreviyle taçlandıran Jean Le Cam meşalesiyle limana girdiğinde ise, tam anlamıyla bir kahraman gibi karşılanır. Düzeltilmiş zamanla 4. sıraya yükselen “King Jean” kupayı olmasa da herkesin kalbini kazanmıştır. Yarışı 12. sırada bitiren Clarisse Crémer ise, kadınlar yarışı süre rekorunu Ellen MacArthur’dan 20 sene sonunda almayı başararak hafızalara kazınmıştır.

6 kadın ve 27 erkek olmak üzere 33 sporcunun start aldığı bu edisyon Vendée Globe tarihinin en hareketli ve başarılı yarışlarından biri olarak kayda geçmiştir. En fazla katılımcı, en fazla kadın katılımcı, en fazla finish sayısı ve en yüksek finish verme oranı

rekorlarına da sahip bu edisyon, pandemi sürecinde yelken-severlere heyecanın doruklarını yaşatmıştır (*A World Of Emotions - The Vendée Globe 2020 In 52 Minutes*).

Tablo 9: 2020 - 2021 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
1	Yannick Bestaven		Maître Coq (2010) Verdier / VPLP CDK Technologies	80 g 03 sa 44' 46" (Düzeltilmiş) 80 g 13 sa 44' 46"
2	Charlie Dalin		Apivia (2019) Guillaume Verdier CDK Technologies	80 g 06 sa 15' 47"
3	Louis Burton		Bureau Vallée 2 (2015) Verdier / VPLP CDK Technologies	80 g 10 sa 25' 12"
4	Jean Le Cam		Yes We Cam! (2007) Farr Yacht Design Port La Forêt	80 g 13 sa 44' 55" (Düzeltilmiş) 81 g 05 sa 59' 55"
5	Boris Herrmann		Sea Explorer - Yacht Club de Monaco (2015) Verdier / VPLP Multiplast	80 g 14 sa 59' 45" (Düzeltilmiş) 80 g 20 sa 59' 45"
6	Thomas Ruyant		Linkedout (2019) Guillaume Verdier Persico Marine	80 g 15 sa 22' 01"
7	Damien Seguin		Groupe Apicil (2008) Finot & Conq Multiplast	80 g 21 sa 58' 20"
8	Giancarlo Pedote		Prysmian Group (2015) Verdier / VPLP Vannes	80 g 22 sa 42' 20"
9	Benjamin Dutreux		Omia - Water Family (2007) Farr Yacht Design Offshore Challenges	81 g 19 sa 45' 20"
10	Maxime Sorel		V&B - Mayenne (2007) Verdier / VPLP Indiana Yachting	82 g 14 sa 30' 15"
11	Armel Tripon		L'occitane En Provence (2020) Sam Manuard Black Pepper Yachts	84 g 17 sa 07' 50"

Tablo 9: 2020 - 2021 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
12	Clarisse Crémer		Banque Populaire X (2011) Verdier / VPLP CDK Technologies	87 g 02 sa 24' 25"
13	Jérémie Beyou		Charal (2018) VPLP CDK Technologies	89 g 18 sa 55' 58"
14	Romain Attanasio		Pure - Best Western (2008) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	90 g 02 sa 46' 02"
15	Arnaud Boissières		La Mie câline - Artisans Artipôle (2007) Clarke Hakes Marine	94 g 18 sa 36' 06"
16	Kojiro Shiraishi		DMG Mori (2019) VPLP Multiplast	94 g 21 sa 32' 56"
17	Alan Roura		La Fabrique (2007) Finot & Conq Multiplast	95 g 06 sa 09' 56"
18	Stéphane le Diraison		Time for Oceans (2007) Finot & Conq Neville Hutton	95 g 08 sa 16' 00"
19	Pip Hare		Medallia (2000) Pierre Roland Bernard Stamm & Lesconil	95 g 11 sa 37' 30"
20	Didac Costa		One Planet One Ocean (1999) Humphreys & Clarke Marten Yachts / Marine	97 g 06 sa 27' 03"
21	Clément Giraud		Compagnie du Lit - Jiliti (2006) Farr Yacht Design JMV Industries	99 g 20 sa 08' 31"
22	Miranda Merron		Campagne de France (2006) Clarke Southern Ocean Marine	101 g 08 sa 56' 51"

Tablo 9: 2020 - 2021 Vendée Globe Katılımcılarına Dair Bazı Bilgiler - Devamı 2

	Skipper	Ülke	Tekne & (Üretim Yılı) Tekne Mimarı Tekne Üreticisi	Bitiş Süresi / Çekilme Nedeni (Çekildiği Lokasyon)
23	Manuel Cousin		Groupe Sétin (2007) Farr Yacht Design Southern Ocean Marine	103 g 18 sa 15' 40"
24	Alexia Barrier		TSE - 4myplanet (1998) Lombard Mag	111 g 17 sa 03' 00"
25	Ari Huusela		Stark (2007) Clarke Hakes Marine	116 g 18 sa 15' 46"
D N F	Sébastien Destremau		Merci (2005) Lavanos Artech do Brasil	Direksiyon problemine ek başka sebepler
D N F	Isabelle Joschke		MACSF (2007) Verdier / VPLP Chantier Naval de Larros	Salma mekanizmasında arıza Yarış gayriresmi bitirdi: 107 g 20 sa 54'
D N F	Fabrice Amedeo		Newrest - Art & Fenêtres (2015) Verdier / VPLP Persico Marine	Genel Bilgisayar Arızası
D N F	Samantha Davies		Initiatives-Cœur (2006) Verdier / VPLP CDK Technologies	Salma hasarı & yüzen bir cisimle çatışma Yarış gayriresmi bitirdi: 109 g 23 sa 40'
D N F	Sébastien Simon		Arkea - Paprec (2009) Juan Kouyoumdjian CDK Technologies	Sancak foil hasarını izleyen yüzen bir cisimle çatışma
D N F	Alex Thomson		Hugo Boss (2019) Verdier & Hobson Carrington Boats	Pala hasarı
D N F	Kevin Escoffier		PRB (2009) Verdier / VPLP CDK Technologies	Yapısal gövde problemi sonucu tekne battı.
D N F	Nicolas Troussel		Corum L'Épargne (2020) Juan Kouyoumdjian Mer Agitée & CDK Technologies	Direk kaybı.

3 VENDEE GLOBE'A DAİR BAZI İSTATİSTİKLER

3.1 Genel Yarış İstatistikleri

Tablo 10: Katılımcı Sayısının Start, Finish ve Cinsiyete Göre Dağılımı

		Total Start	İlk Defa Start	Total Finish	İlk Defa Finish	Total Start / Finish Oranı
1989-1990	K	0	0	0	0	-
	E	13	13	7	7	%54
	T	13	13	7	7	%54
1992-1993	K	0	0	0	0	-
	E	14	10	7	5	%50
	T	14	10	7	5	%50
1996-1997	K	2	2	1	1	%50
	E	13	10	5	5	%39
	T	15	12	6	6	%40
2000-2001	K	2	2	1	1	%50
	E	22	13	14	12	%64
	T	24	15	15	13	%63
2004-2005	K	2	2	2	2	%100
	E	18	10	11	8	%61
	T	20	12	13	10	%65
2008-2009	K	2	2	2	2	%100
	E	28	14	10	7	%36
	T	30	16	12	9	%40
2012-2013	K	1	0	0	0	%0
	E	19	5	11	5	%58
	T	20	5	11	5	%55
2016-2017	K	0	0	0	0	-
	E	29	14	18	11	%62
	T	29	14	18	11	%62
2020-2021	K	6	5	4	4	%67
	E	27	13	21	14	%78
	T	33	18	25	18	%76
Total	K	15	14	10	10	%67
	E	183	101	104	74	%57
	T	198	115	114	84	%56

* **K:** Kadın; **E:** Erkek; **T:** Toplam; **-;** Uygulanamaz.

* Yüzdeler değeri yuvarlanmıştır.

Tablo 11: Katılımcıların Yaş Karşılaştırması

	1989-1990	1992-1993	1996-1997	2000-2001	2004-2005	2008-2009	2012-2013	2016-2017	2020-2021	Ortalama
En Genç	27*	30*	28	24	29	25	27	23	27	27
En Yaşlı	46*	64*	57	59	49	58	57	66	61	57
Ortalama	38*	39*	38	39	39	41	42	44	43	40

* Bazı katılımcıların doğum tarihi bilinmemektedir.

Tablo 12: Ülkeler Göre Katılım

	1989-1990	1992-1993	1996-1997	2000-2001	2004-2005	2008-2009	2012-2013	2016-2017	2020-2021
ABD	1	1**			1	1		1.5*	
Almanya									1.5*
Avustralya					1			0.5*	0.5*
Avusturya					1	1			
Belçika			1	1					
Büyük Britanya		2	2	4	3	7	3	1	4
Finlandiya									1
Fransa	11	8.5*	11	12.5*	12.5*	17	12.5*	19.5*	22
Güney Afrika Cumhuriyeti	1								
Hollanda								1	
İrlanda								1	
İspanya		1		1		1	1	1	1
İsviçre		0.5*		2.5*	1	2	2	1	1
İtalya		1		2			0.5*		1
Japonya								1	1
Kanada			1		0.5*	1			
Macaristan		1	1					1	
Polonya							1		
Rusya				1					
Yeni Zelanda								0.5*	
Toplam	13	15	16	24	20	30	20	29	33

* Yarım puanlar çift vatandaşlığı olan yarışçıları belirtmek üzere kullanılmıştır.

** Mike Plant yarışa kayıt yaptırmasına rağmen start'tan önce denizde kaybolmuştur.

Tablo 13: 24 saatlik süre içerisinde alınan maksimum mesafe

Sene	Skipper	Deniz mili/24sa
1989-1990	Titouan Lamazou	304 nm
1992-1993	Alain Gautier	339 nm
1996-1997	Yves Parlier	374 nm
2000-2001	Dominique Wavre	430 nm
2004-2005	Roland Jourdain	439 nm
2008-2009	Michel Desjoyeaux	466 nm
2012-2013	François Gabart	534 nm
2016-2017	Alex Thomson	536 nm
2020-2021	Thomas Ruyant	515 nm

3.2 Kazananlara Dair İstatistikler

Tablo 14: Kazanan Yarışçıların Stratejik Noktalardan ve Finish Hattından Geçiş Süreleri

Sene	Skipper	Ekvator Geçişi	Ümit Burnu Geçişi	Leeuwin Burnu Geçişi	Boynuz Burnu Geçişi	Ekvator Geçişi (Dönüş)	Bitiş
1989-1990	Titouan Lamazou						109 g 08 sa 48 dk
1992-1993	Alain Gautier						110 g 02 sa 22 dk
1996-1997	Christophe Auguin						105 g 20 sa 31 dk
2000-2001	Michel Desjoyeaux						93 g 3 sa 57 dk
2004-2005	Vincent Riou	10 g 12 sa 13 dk	24 g 2 sa 18 dk	36 g 9 sa 48 dk	56 g 15 sa 13 dk	72 g 11 sa 24 dk	86 g 32 h 13 dk
2008-2009	Michel Desjoyeaux	13 g 15 sa 41 dk	27 g 00 sa 24 dk	37 g 31 sa 23 dk	56 g 15 sa 8 dk	71 g 17 sa 12 dk	84 g 3 sa 9 dk
2012-2013	François Gabart	11 g 00 sa 20 dk	23 g 02 sa 43 dk	34 g 10 sa 23 dk	52 g 06 sa 18 dk	66 g 01 sa 39 dk	78 g 02 sa 16 dk
2016-2017	Armel Le Cléac'h	09 g 09 sa 56 dk	18 g 03 sa 30 dk	28 g 20 sa 12 dk	47 g 00 sa 32 dk	61 g 12 sa 21 dk	74 g 03 sa 36 dk
2020-2021	Yannick Bestaven			35 g 01 sa 25 dk	55 g 00 sa 22 dk	69 g 13 sa 16 dk	80 g 03 sa 44 dk

Tablo 15: Kazanan Skipper'ların Önceki Katılımları ve Tekne Bilgileri

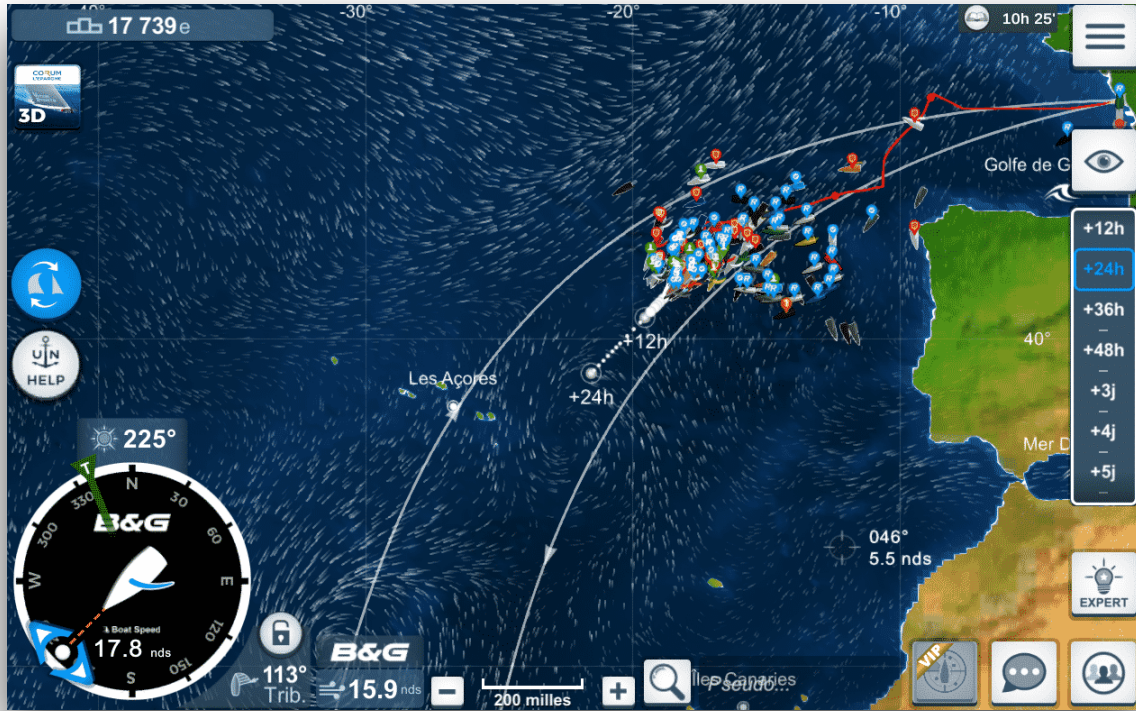
Sene	Skipper	Önceki (Start / Finish) Geçmiş En İyi Derece	Tekne	Tasarımcı	İnşa Eden	İnşa Yılı
1989- 1990	Titouan Lamazou	N/A N/A	Écureuil d'Aquitaine II	Bouvet-Petit	Chantier Capitaine Flint	1989
1992- 1993	Alain Gautier	(1 / 1) 6.	Bagages Superior	Finot-Conq	CDK Technologies (FRA)	1992
1996- 1997	Christophe Auguin	- -	Geodis	Finot-Conq	JMV Industries (FRA)	1994
2000- 2001	Michel Desjoyeaux	- -	PRB 2	Finot-Conq	Mag (FRA)	1999
2004- 2005	Vincent Riou	- -	PRB 2	Finot-Conq	Mag (FRA)	1999
2008- 2009	Michel Desjoyeaux	(1 / 1) 1.	Foncia	Farr Yacht Design	CDK Technologies (FRA)	2007
2012- 2013	François Gabart	- -	Macif	Verdier / VPLP	CDK Technologies (FRA) Green Marine (GBR)	2011
2016- 2017	Armel Le Cléac'h	(2 / 2) 2.	Banque Populaire VIII	Verdier / VPLP	CDK Technologies (FRA)	2015
2020- 2021	Yannick Bestaven	(1 / 0) -	Maître CoQ IV	Verdier / VPLP	CDK Technologies (FRA)	2015

4 VIRTUAL REGATTA: VENDEE GLOBE

Virtual Regatta tarafından düzenlenen sanal Vendée Globe yarışı, yarışa olan ilgideki artışı yansıtır veriler sunar. Bu edisyon sırasında, dört yıl önceki oyuncu sayısının (2016'da 456.000 oyuncu) iki katından fazla (+% 135) oyuncu start hattında yerini alır: Bir milyondan fazla oyuncu (1.068.908) Vendée Globe heyecanını paylaşmak üzere ekran başındadır!

Oyundaki katılımcıların yalnızca %25'i Fransa dışındandır. Fransa dışından oyuna katılanların büyük bir kısmını Almanya ve Birleşik Krallık'tan katılan oyuncular oluşturur. Yarışı kazanan kişi ise 69 gün 22 saat ve 16 dakikalık yeni bir rekorla Jean-Claude Goudan olur (*The 2020-2021 Vendée Globe much more than just a success*).

Virtual Regatta, orijinal yarışçıların eş zamanlı izledikleri rotaları görmek, değişen rüzgar koşullarını okuyarak onlara kafa tutmak, yarış rotasını anlamak ve tüm bunları fiziksel bir risk almadan yapabilmek adına oldukça eğitici bir yöne sahiptir. Antarktik Hariç Tutma Bölgesi'nde seyrederken bir buzdağına çarpmamak, uyuyakaldığınızda karaya çıksanız bile teknenize hasar almamak, hafif hava yelkenleriyle Kükreyen Kırklar'a girdiğinizde yelkenlerinizi yırtmamak... Tüm bunlar gerçek bir Vendée Globe için sahip olması imkansız şeylerdir.



Görsel 16. Virtual Regatta üzerinden Vendée Globe yarışçıları ve binlerce Vendée Globe hayranıyla beraber eş zamanlı yarışabilirsiniz.

Kaynakça

- “1989-1990 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 19 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/2020–2021_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “1992-1993 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 16 Şubat 2021, en.wikipedia.org/wiki/1992–1993_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “1996-1997 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 1 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/1996–1997_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “2000-2001 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 1 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/1996–1997_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “2004-2005 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 16 Şubat 2021, en.wikipedia.org/wiki/2004–2005_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “2008-2009 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 17 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/2008–2009_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “2012-2013 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 17 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/2012–2013_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “2016-2017 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 17 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/2016–2017_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- “2020-2021 Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 19 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/2020–2021_Vendée_Globe. Son Erişim 29.03.2021.
- 2021-2024 *Racing Rules of Sailing*, World Sailing (UK) Limited, Londra, Birleşik Krallık, Haziran 2020. (RRS olarak kısaltılıp, ilgili kurallara referans verilmiştir.)
- “Absolute Dreamer 3.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A28.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Absolute Dreamer 5.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A35%20Virbac.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- Abur, Gökhan. “Meteoroloji.” *Amatör Denizci Elkitabı*, Sezar Atmaca et al., 22. ed., Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF) Yayınları, 2016, pp. 153–163.
- “Acciona.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E51.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Alba Regia.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E12.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Alex Thomson Heads to Cape Town After Rudder Damage, His Vendée Globe Is Over.” *Vendée Globe*, 28 Kasım 2020, www.vendeeglobe.org/en/news/20626/alex-thomson-heads-to-cape-town-after-rudder-damage-his-vendee-globe-is-over. Son Erişim 29.03.2021.
- “Aliz VII.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F5.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Apivia Mutuelle.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A40.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Aqua Corum.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/50%27%20monos/C10%20Aqua.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Aquitaine Innovations.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F6.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Arkéa Paprec.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E53.htm. Son Erişim 17.04.2021.

- “Artemis Ocean Racing II.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E49.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Artic Tern.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E46.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Aviva.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E48.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Bagages Superior.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F3.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Banque Populaire VIII.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A32%20B%20Populaire.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Black Sambuca.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F16.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Bonduelle 2.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A22.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Boris Herrmann Reports on His Collision with a Fishing Boat in the Vendee Globe.” *Boris Herrmann Racing*, 28 Ocak 2021, www.borisherrmannracing.com/press-releases/boris-herrmann-reports-on-his-collision-with-a-fishing-boat-in-the-vendee-globe-en-ge-fr/. Son Erişim 15.04.2021.
- “Brit Air.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F17.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Budapest.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E23.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Caroline.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E45.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Catalunya.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E19.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Chaman 3.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F13.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Charal.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A38%20Charal.htm. . Son Erişim 17.04.2021.
- “Charente Maritime.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A7.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Cochise.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A27.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Corum Butler.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E54.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Credit Agricole IV.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A6.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “DCNS.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F18.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- Duchiron, Christophe, director. *A World of Emotions - The Vendée Globe 2020 in 52 Minutes*. *YouTube*, Vendée Globe TV, 18 Şubat 2021, www.youtube.com/watch?v=wK1F3qy8i80&feature=youtu.be. Son Erişim 17.04.2021.
- “Eclipse.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A5.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Ecureuil d’Aquitaine.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A2.htm. Son Erişim 17.04.2021.

- “Ecureuil d’Aquitaine 2.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A4.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Enif.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E15.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Fabrice Amedeo Is Heading Back to Les Sables d’Olonne for a Pit Stop.” *Vendée Globe*, 8 Kasım 2020, www.vendeeglobe.org/en/news/20106/fabrice-amedeo-is-heading-back-to-les-sables-d-olonne-for-a-pit-stop. Son Erişim 29.03.2021.
- “Fleury-Michon X.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A8.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Foncia.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E43.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Foncia.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A30.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Fujicolor III.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A11.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Galileo.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E36.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Gartmore Investment.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F9.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Generali.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F15.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Generali Concorde.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F1.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Gitana 16.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A34%20Gitana.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Global Challenger.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E17.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Grinaker.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E10.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Groupe Sceta.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F2.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Helvim.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A10.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “How Ice Gates Work.” *Vendée Globe*, 14 Eylül 2012, www.vendeeglobe.org/en/news/1396/how-ice-gates-work. Son Erişim 13.04.2021.
- “Hugo Boss.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A36%20Hugo%20Boss.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Hugo Boss.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A39.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Jack In The Box.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A41.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Jérémie Beyou (Charal) Is Heading Back to Les Sables D’Olonne.” *Vendée Globe*, 11 Kasım 2020, www.vendeeglobe.org/en/news/20200/jeremie-beyou-charal-is-heading-back-to-les-sables-d-olonne. Son Erişim 29.03.2021.
- “Kingfisher.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E26.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Le Pingouin.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A18.htm. Son Erişim 17.04.2021.

- “Les Mascareignes.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E40.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Lightning.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/50%27%20monos/C29%20Lightning.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- Lloyd, Barbara. “Solo Sailor Is Presumed To Be Dead.” *The New York Times*, 26 Kasım 1992, p. 21. www.nytimes.com/1992/11/26/sports/solo-sailor-is-presumed-to-be-dead.html. Son Erişim 04.04.2021.
- “Macif.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A31.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Made in America.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E28.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Mainsail Torn on Board of Kojiro Shiraishi.” *Vendée Globe*, 14 Kasım 2020, www.vendeeglobe.org/en/news/20286/mainsail-torn-on-board-of-kojiro-shiraishi. Son Erişim 29.03.2021.
- “Maître CoQ IV.” *IMOCA*, www.imoca.org/en/boats/maitre-coq-iv. Son Erişim 17.04.2021.
- “Maître CoQ - Le Monde Informatique.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A12.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Meet Clarisse Crémer.” *Vendée Globe*, 23 Temmuz 2020, www.vendeeglobe.org/en/news/19732/meet-clarisse-cremer. Son Erişim 14.04.2021.
- “Moana.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E16.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- Mullen, Tom. “The Insanity And Elegance Of The Vendée Globe Sailing Race.” *Forbes*, *Forbes Magazine*, 10 Kasım 2020, www.forbes.com/sites/tmullen/2020/11/09/the-insanity-and-elegance-of-the-vende-globe-sailing-race/?sh=2e597b6b554e. Son Erişim 14.04.2021.
- “Natche.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A43.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Neptune’s Express or/Ou Kiwi Express.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E5.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- Notice of Race Vendée Globe 2020-2021*, 2020, www.vendeeglobe.org/en/download/50097. Son Erişim 28.03.2021. (NOR olarak kısaltılıp, ilgili kurallara referans verilmiştir.)
- “OC7.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E44.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Ocean World.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E37.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Panic Major.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E9.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Pen Duick III.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A0%20Cacharel.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “PRB.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F7.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “PRB.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A29.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “PRB 2.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F14.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “PRB 3.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E41.htm. Son Erişim 17.04.2021.

- “Presentation - Vendée Globe.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/presentation. Son Erişim 28.03.2021.
- “Prevailing Winds.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 15 Şubat 2021, en.wikipedia.org/wiki/Prevailing_winds. Son Erişim 14.04.2021.
- “Rivages.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E50.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Roaring Forties.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 20 Ocak 2021, en.wikipedia.org/wiki/Roaring_Forties. Son Erişim 14.04.2021.
- “Safran.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A26.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Safran.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A33%20Safran.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Sceta Calberson.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F4.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Sill 2.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A23.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Sill Plein Fruit.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A20.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Sodebo Savourons La Vie.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F11.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Solidaires.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A17.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Solo.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A9.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Somewhere.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F12.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Soren Gold.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E35.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Soren Gold.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E47.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Spirit of Canada.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E39.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Spirit of Hungary.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E52%20Hungary.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Spirit of Minnesota.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E8.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Spirit of Yukoh V.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A42.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Strengthening The Mental Game.” *Vendée Globe*, 3 Kasım 2020, www.vendeeglobe.org/en/news/19934/strengthening-the-mental-game. Son Erişim 14.04.2021.
- “*Sunday Times* Golden Globe Race.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 7 Şubat 2021, en.wikipedia.org/wiki/Sunday_Times_Golden_Globe_Race. Son Erişim 28.03.2021.
- “Super Bigou.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A19.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Team Group 4.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/F10.htm. Son Erişim 17.04.2021.

- “Temenos.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E38.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “The 2020-2021 Vendée Globe Much More than Just a Success.” *Vendée Globe*, 15 Mar. 2021, www.vendeeglobe.org/en/news/22377/the-2020-2021-vendee-globe-much-more-than-just-a-success. Son Erişim 16.04.2021.
- “The Ice Wall.” *Vendée Globe*, 22 Ekim 2016, www.vendeeglobe.org/en/news/15419/the-ice-wall. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 1989-1990 .” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/1989-1990. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 1992-1993 .” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/1992-1993. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 1996-1997 .” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/1996-1997. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 2000-2001.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/2000-2001. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 2004-2005.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/2004-2005. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 2008-2009.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/2008-2009. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 2012-2013.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/2012-2013. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 2016-2017.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/2016-2017. Son Erişim 13.04.2021.
- “The Legend: 2020-2021.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/the-legend/1/2020-2021. Son Erişim 13.04.2021.
- “Thursday’ Child.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E2.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Trade Winds.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 25 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/Trade_winds. Son Erişim 14.04.2021.
- “Trimtastic.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E42.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “UAP Pour Medecins sans Frontières .” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A3.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Velux 5 Oceans Race.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 26 Şubat 2021, en.wikipedia.org/wiki/Velux_5_Oceans_Race. Son Erişim 28.03.2021.
- “Vendée Globe.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 21 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/Vendée_Globe. Son Erişim 28.03.2021.
- “Vento Di Sardegna.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A37%20Mura.htm.
- “Virbac.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/E34.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- “Westerlies.” *Wikipedia*, Wikimedia Foundation, 6 Mart 2021, en.wikipedia.org/wiki/Westerlies. Son Erişim 14.04.2021.
- “Wind 159.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/50%27%20monos/C30%20Wind.htm. Son Erişim 17.04.2021.
- Winston Nicklin, Mary. “Meet the Fearless Women Sailors Who Are Taking on the 'Everest of the Seas'.” *National Geographic*, 18 Kasım 2020,

www.nationalgeographic.co.uk/2020/11/meet-the-fearless-women-sailors-taking-on-the-everest-of-the-seas. Son Erişim 15.04.2021.

“Zen.” *Histoire Des 60'*, www.histoiredeshalves.com/Histoire%20des%2060%27/A15.htm. Son Erişim 17.04.2021.

Fotoğraflar (Metindeki sırayla referans verilmiştir.)

- Popperphoto. “Suhaili In The Atlantic.” *Getty Images*, 21 Nisan 1969, www.gettyimages.no/detail/news-photo/english-sailor-robin-knox-johnston-on-board-his-32-foot-news-photo/559721655. Son Erişim 17.04.2021.
- Express. “Robin Knox-Johnston.” *Getty Images*, 23 Nisan 1969, www.gettyimages.no/detail/news-photo/english-sailor-robin-knox-johnston-arrives-back-at-falmouth-news-photo/701623023?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Préau, Eric. “French Skipper Philippe Jeantot Wins Round the World Solo Yacht Race.” *Getty Images*, 9 Mayıs 1987, www.gettyimages.no/detail/news-photo/french-skipper-of-credit-agricole-iii-philippe-jeantot-wins-news-photo/543867658. Son Erişim 17.04.2021.
- Préau, Eric. “French Skipper Philippe Jeantot Wins Round the World Solo Yacht Race.” *Getty Images*, 9 Mayıs 1987, www.gettyimages.no/detail/news-photo/french-skipper-of-credit-agricole-iii-philippe-jeantot-news-photo/543867648?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Le Corre, Nicolas. “Départ Du Vendée Globe Challenge 1989.” *Getty Images*, 26 Kasım 1989, www.gettyimages.no/detail/news-photo/le-voilier-ecureuil-daquitaine-ii-de-titouan-lamazou-lors-news-photo/965529162. Son Erişim 17.04.2021.
- Perry, Frank. “French Skipper Titouan Lamazou Poses Onboard His ‘Ecureuil D’Aquitaine’.” *Getty Images*, 16 Mart 1990, www.gettyimages.no/detail/news-photo/french-skipper-titouan-lamazou-poses-onboard-his-ecureuil-news-photo/127980014?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Australian Navy. *Nautica Report*, www.nauticareport.it/dettnews/news/vende_globe__1996_and_all_that-3763-16322/. Son Erişim 17.04.2021.
- DPPI. *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/medias/02/24/22494/vendeeglobe-1996-1997-raphael-dinelli-r-1600-1200.jpg. Son Erişim 17.04.2021.
- Marine Chilienne. *Latitude 38*, 2009, www.latitude38.com/lectronic/le-cam-rescued/. Son Erişim 17.04.2021.
- Riou, Vincent. *Latitude 38*, 2009, www.latitude38.com/lectronic/le-cam-rescued/. Son Erişim 17.04.2021.
- Marine Nationale. “Kevin Escoffier Swimming towards the French Navy RIB.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/photos/. Son Erişim 17.04.2021.
- Le Cam, Jean. *Afloat*, 2020, afloat.ie/sail/events/vendee-globe/item/48540-relieved-escoffier-speaks-about-his-vendee-globe-rescue-by-jean-le-cam. Son Erişim 17.04.2021.
- Martinez, Thierry. *Thmartinez*, www.thmartinez.com/folio/339/yves-parlier-vendee-globe-exclusives-images.html. Son Erişim 17.04.2021.
- Martinez, Thierry. *Thmartinez*, www.thmartinez.com/folio/339/yves-parlier-vendee-globe-exclusives-images.html. Son Erişim 17.04.2021.
- Petit, Philippe. “Michel Desjoyeaux Wins Vendee Globe 2008-2009.” *Getty Images*, 1 Şubat 2009, www.gettyimages.com/detail/news-photo/michel-desjoyeaux-wins

- vendee-globe-2008-2009-a-bord-de-news-photo/162993449?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Petit, Philippe. “Michel Desjoyeaux Wins Vendee Globe 2008-2009.” *Getty Images*, 1 Şubat 2009, www.gettyimages.com/detail/news-photo/michel-desjoyeaux-wins-vendee-globe-2008-2009-a-bord-de-news-photo/162992758?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Venance, Loic. *Getty Images*, 9 Kasım 2020, www.gettyimages.com/detail/news-photo/french-skipper-fabrice-amedeo-reacts-in-front-of-his-imoca-news-photo/1229547093?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Venance, Loic. *Getty Images*, 9 Kasım 2020, <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/french-skipper-fabrice-amedeo-stands-in-front-of-his-imoca-news-photo/1229547179>. Son Erişim 17.04.2021.
- Salom - Gomis, Sebastien. *Getty Images*, 14 Kasım 2020, www.gettyimages.com/detail/news-photo/french-skipper-jeremie-beyou-waves-to-the-crowd-aboard-his-news-photo/1229614738?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Salom - Gomis, Sebastien. *Getty Images*, 14 Kasım 2020, <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/french-skipper-jeremie-beyou-hugs-a-member-of-his-team-in-news-photo/1229614676>. Son Erişim 17.04.2021.
- Shiraishi, Kohiro. *Facebook*, Sailing Team DMG MORI, 14 Kasım 2020, www.facebook.com/311738519419577/photos/a.334059053854190/745950232665068/. Son Erişim 17.04.2021.
- Shiraishi, Kohiro. *Facebook*, Sailing Team DMG MORI, 20 Kasım 2020, www.facebook.com/311738519419577/posts/news-from-kojiro-shiraishi-today-will-be-the-day-kojiro-on-board-of-dmg-mori-glo/750073795586045/. Son Erişim 17.04.2021.
- Thomson, Alex. *Sailweb*, 25 Kasım 2020, www.sailweb.co.uk/2020/11/25/vendee-globe-final-repairs-video-from-alex-thomson/. Son Erişim 17.04.2021.
- Thomson, Alex. *Vip Boat Yacht Club*, 2020, vipboat.es/broken-alex-thomson-retires-from-2020-vendee-globe-after-rudder-damage/. Son Erişim 17.04.2021.
- Venance, Loic. *Getty Images*, 22 Ekim 2020, www.gettyimages.no/detail/news-photo/picture-shows-the-imoca-60-of-the-skippers-at-the-starting-news-photo/1229234482. Son Erişim 17.04.2021.
- Venance, Loic. *Getty Images*, 8 Kasım 2020, www.gettyimages.no/detail/news-photo/competitors-take-the-start-of-the-solo-round-the-world-news-photo/1229528562. Son Erişim 17.04.2021.
- Keruzoré, Martin. *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/news/19732/meet-clarisse-cremer. Son Erişim 17.04.2021.
- Alex Thomson Racing*, www.alexthomsonracing.com/the-hub/gallery/hugo-boss-onboard/. Son Erişim 17.04.2021.
- Archyde*, 2021, <https://www.archyde.com/an-indisputable-winner-king-of-the-globe-yannick-bestaven-is-in-the-vein-of-great-sailors/>. Son Erişim 17.04.2021.
- Mahe, Stephane. *National Geographic*, www.nationalgeographic.co.uk/2020/11/meet-the-fearless-women-sailors-taking-on-the-everest-of-the-seas. Son Erişim 17.04.2021.
- Littleton, Philip. *Getty Images*, 29 Kasım 1989, <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/picture-taken-29-december-1989-shows-the-capsized-fleury-news-photo/127979974?adppopup=true>. Son Erişim 17.04.2021.

- Huguen, Philippe. *Getty Images*, 26 Kasım 1989, www.gettyimages.com/detail/news-photo/french-skipper-guy-bernardin-takes-the-start-on-board-his-news-photo/156846709?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.
- Lange, Jacques. *Getty Images*, 11 Şubat 2001, <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/vendee-globe-challenge-2000-2001-la-course-en-solitaire-news-photo/161561252?adppopup=true>. Son Erişim 17.04.2021.
- Petit, Philippe. *Getty Images*, 2 Şubat 2005, www.gettyimages.com/detail/news-photo/arrival-of-vendee-globe-2004-vendee-globe-2004-larrivee-du-news-photo/162991822?adppopup=true. Son Erişim 17.04.2021.

Görseller (Metindeki sırayla referans verilmiştir.)

- “Jury Hearing Decisions.” *Vendée Globe*, 24 Aralık 2020, www.vendeeglobe.org/en/download/57117/. Son Erişim 17.04.2021.
- ESA, www.esa.int/ESA_Multimedia/Images/2021/01/Evolution_of_the_Antarctic_Exclusion_Zone_for_the_2020-2021_Vendee_Globe_Race. Son Erişim 17.04.2021.
- “Antarctic Exclusion Zone - V5.” *Vendée Globe*, 28 Aralık 2020, www.vendeeglobe.org/en/download/57463/. Son Erişim 17.04.2021.
- “Vendée Globe Route.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/public/docs/web1/presentation/carte-parcours-vg2020-en-edfc05de80.pdf. Son Erişim 17.04.2021.
- “Yeryüzündeki Basınç Kuşakları Ve Daimi Rüzgarlar.” *KurşunKalem*, www.kursunkalem.com/-iklimin-elemanlari-basinc-ve-ruzgarlar/#gsc.tab=0. on Erişim 17.04.2021.
- “Kuzey Yarım Küre Kışında Okyanus Akıntıları.” Britannica, cdn.britannica.com/91/53891-050-3CDF0E7C/ocean-systems-world.jpg. Son Erişim 17.04.2021.
- “Les Sables’ d-Olonne - Cape Verde İnişi.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/tracking-map. Son Erişim 17.04.2021.
- “Windy Üzerinden Atlantik’te Yer Alan Doldrumlara Bir Bakış.” *Windy*, www.windy.com/?1.626,-35.244,4. Son Erişim 17.04.2021.
- “Bestaven’in Ekvator’dan Boynuz Burnu’na Kadar İzlediği Rota.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/tracking-map. Son Erişim 17.04.2021.
- “Kükreyen Kırklar, Öfkeli Elliler Ve Çığırın Altmışlar Enlemleri.” *Aomi Sailing*, en.aomi-sailing.com/bws/bluwater-story02.html. Son Erişim 17.04.2021.
- “Nemo Noktası’nın Bazı Kara Parçalarına Uzaklığı.” *Blogspot*, 1.bp.blogspot.com/-i8YcuXF9bIY/Xh6Dbn38JnI/AAAAAAAAAdTo/dNLaa9YBrZQ2WdNPIec-7lvckAxjANTvwCEwYBhgL/s1600/Point%2BNemo-4.jpg. 17.04.2021.
- “Bestaven’in Boynuz Burnu - Ekvator Arasında İzlediği Rota.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/tracking-map. Son Erişim 17.04.2021.
- “Bestaven’in Atlantik Tırmanışında İzlediği Rota.” *Vendée Globe*, www.vendeeglobe.org/en/tracking-map. Son Erişim 17.04.2021.
- “Vendée Globe 2020-21’de Yer Alan IMOCA60 Sınıfı Bazı Tekneler.” *IMOCA*, www.imoca.org/en/boats. Son Erişim 17.04.2021.
- “Virtual Regatta: Vendée Globe.” *Altair 5G Theatre*, altairtheatre.com/2021/01/05/cape-horn/. Son Erişim 17.04.2021.