

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ

YELKEN TAKIMI



America's Cup

3* Yelkenci Makalesi

Baransel Soysal

Eylül 2014

Başlarken	3
1. Giriş	4
1.1. America's Cup'ın Doğuşu	4
1.2. Deed of Gift	5
2. America's Cup Serüveni.....	7
2.1. Tarihte İlk America's Cup Yarışı	7
2.2. İlk Meydan Okumalar	7
2.3. Lipton Devri	8
2.4. Savaş Sonrası Dönem.....	8
2.5. 12 Metre Çağı.....	9
2.6. Kupa NYYC'yi Terk Ediyor	10
2.7. Kupa Amerika'ya Geri Dönüyor	11
2.8. 1988 Deed of Gift Yarışı ve 12 Metre Çağının Sonu	12
2.9. 1992 Yarışı	13
2.10. Kiwiler Sahneye Çıkıyor.....	13
2.11. Amerika'nın Kupası Avrupa'ya Geliyor	15
2.12. 2007 – Alinghi Kupayı Koruyor	16
2.13. 2010 – Golden Gate Challenge.....	17
2.14. 2013 – Oracle'ın Efsanevi Geri Dönüşü	18
3. 35. America's Cup.....	20
4. Sonsöz.....	21
Kaynakça.....	21

Başlarken

Yelken sporuyla üniversitenin ilk senesinde tanıştığım için, yat yarışları hakkındaki bilgim teorik ve pratik eğitimlerde konuşulanlardan ileri gitmiyordu. Ancak bahar gezisinde eğlencesine yaptığımız yarışlar bile o kadar ilgimi çekmişti ki, bir şekilde bu olayın daha da içine girmem gerektiğini hissetmiştim. Başta ilk gezimdeki kaptanım Dicle Türe olmak üzere, takımdaki birçok kişiye, yarışmak için yaptığım yoğun baskı sonuç vermişti. Henüz 2 yıldız eğitimimi alırken IRC 1 sınıfında yarışan bir teknedeki ekip ihtiyacı için beni yönlendirmişlerdi. Iskota, mandar, orsa, pupa kavramları henüz kafamda tam oturmamışken, ciddi bir ekipte görev almak müthiş bir şanstı, denemek istemiştim. O günden başlayarak yarışmak benim için bir tutkuya dönüştü ve çok geç tanıştığım bu sporda kendimi geliştirmek adına karşıma çıkan her fırsatı hala heyecanla değerlendirmeye çalışıyorum. Yarışçılığın benim için bir hayat tarzı olmasını sağlayan, bildiği her şeyi aktarmaya çalışan, birlikte yarışma şansı yakaladığım herkese sonsuz teşekkür ederim.

Yarışçılığa bu denli olan ilgimden dolayı araştırma konumu da bu doğrultuda seçmeye karar verdim. Günümüzde bu sporun geldiği en uç nokta olan ve aslında ülkemizde o kadar da tanınmayan America's Cup'ı incelemeye karar verdim.

Bir sporun kitlelere ulaşabilmesi için izlenilir olması ve içindeki heyecanın izleyiciye aktarılması gerekir. America's Cup da yıllardır yelken sporunun heyecanının izleyiciye en başarılı şekilde aktarıldığı platformdur. 2013'teki kupa finaliyle birlikte bu heyecan başka bir boyuta taşındı. Canlı anlatımlar, çok sayıda kamerayla çekilmiş tekrar gösterimler ve anlık grafiklerle, yelkenin de toplu sporlar gibi keyifle izlenebilecek bir spor olduğu görülmüş oldu. Dünya genelinde kupaya artan bu ilgi, gelecek için gerçekten heyecan verici. Ben de yazarken büyük keyif aldığım bu yazıyla, bu kupaya ve genel olarak yelken yarışçılığına olan ilgiyi bir nebze de olsa yukarı çekmeyi amaçlıyorum. Umarım siz de okurken keyif alırsınız...

1. Giriş

America's Cup, Türkçe ismiyle Amerika Kupası dünyanın en eski ve en zorlu uluslar arası spor müsabakalarından biridir. Öyle ki, tarih boyunca en çok önem arz eden uluslar arası spor organizasyonu Olimpiyat Oyunları 1896 yılında Atina'da ilk defa düzenlendiğinde America's Cup, 9 kez kazananının ellerinde yükselmişti bile. 1851 yılında İngiltere'nin Cowes limanında tohumları atılan bu prestijli yarış, her defasında değişen kurallar ve gelişen teknolojilerle mükemmelere biraz daha yaklaşmış ve son tahlilde yelken sporunun varlığından bile haberdar olmayan birini ekran başına hapsedebilecek seviyeye gelmiştir.

1.1. America's Cup'ın Doğuşu

Bu yarışın doğuşuna önyak olan etmen, bir grup New York Yacht Club (NYYC) üyesinin yelkenli bir tekneyle İngiltere'ye ulaşma isteğiydi. Bu doğrultuda kulübün komodoru John Cox Stevens ve arkadaşları amaçlarına uygun bir tekne inşa ettiler. İngiltere'ye ulaştıklarında öncelikli hedefleri Amerika'nın tekne üretimindeki hünerlerini sergilemek ve bunun yanında yarışlara katılarak para kazanmaktı. Sonraları bu yarışa adını verecek olan "America" yatı 30 Temmuz 1851 yılında 9 kişilik ekibiyle Cowes kentindeki Royal Yacht Squadron (RYS)'a ulaştı. Zaten İngilizler uzun



Resim 1 - America

süredir "America" yatının inşasını hayranlık ve biraz da merakla takip etmekteydi. Ekip RYS'nin misafirperverliğini tadarken, Stevens kendine rakip olabilecek bir tekne arıyordu. Sonunda İngilizler'in "America"nın karşısına rakip olarak çıkarabileceği en iyi yatı olan "Laverock"u buldu. Ancak o bile "America" ile kıyaslanabilecek seviyede değildi. Zaten Stevens'in bildirdiği üzere Amerikanlar 31 Temmuz'da gerçekleşen yarışı oldukça rahat kazanmıştı. Bu sonuç üzerine iki ay boyunca kimse Amerikanların karşısına çıkmaya cesaret edemeyince "America" yatı yarışmadı. Ta ki RYS'nin geleneksel olarak düzenlediği ve sadece üyelerinin katılabildiği 53 DM'lik "One Hundred Guinea Cup"ın son gününe kadar. "America" yatının da katılabilmesi için yarış tüzüğüne "Her ulustan tekne katılabilir" ibaresi konuldu ve böylece aynı yılın 22 Ağustos'unda "America" yatı yedi uskuna ve sekiz kotra tipi armaya sahip tekneyle birlikte start hattındaki yerini aldı. İzlediği rota çok tartışmalara yol açsa da "America" yatı tüm İngilizleri geride bırakarak finiş hattını ilk kesen tekne oldu.

Yarış bittiğinde Kraliçe Victoria yanındakilere dönüp ikinci olan yatı sordu. Buna karşılık şu cevabı aldı "İkinci olan herhangi bir yat yok majesteleri". Efsaneye göre gerçekleşen bu diyalog hala America's Cup rekabetinin mükemmeliyetini en iyi özetleyen cümle olarak tarihte yerini almıştır.

“America”nın kazandığı kupa, bir yat yarışı birinciliğinden çok daha fazlasını simgeliyordu. Bu aynı zamanda Yeni Dünya’nın Eski Dünya’ya karşı kazandığı bir zaferdi. Dünyanın tartışmasız en sağlam deniz gücüne sahip İngiliz hükümdarlığının sonu demektir. Kupanın kazanılmasından kısa bir süre sonra Komodor Stevens ve ekibi tekneyi satarak evlerine kahraman olarak döndüler. Kupayı NYYC’ye “Bağış Sözleşmesi” (Deed of Gift) adını verdikleri belirli kurallar çerçevesinde bağışladılar. Anlaşmaya göre bu kupa, uluslar arasında kalıcı bir dostluk mücadelesinin başlangıcı olacaktı. Kupanın ismi artık “America” Kupası’ydı. “Deed of Gift” ile, meydan okuyan (Challenger) – koruyucu (Defender) kavramları doğdu. Kupanın ilk defender’ı RYS kupayı ilk challenger olan NYYC’ye kaptırmıştı. NYYC ise 132 yıl boyunca kupayı korumayı başararak herhangi bir spor dalında, süre bazında tarihteki en uzun yenilmezlik serisine imza atacaktı.

1.2. Deed of Gift

NYYC ekibi “America” teknesiyle kupayı kazandığında kupanın akıbetinin ne olacağına dair anlaşmazlıklar vardı. Ekibin beş üyesi kupanın eritilip madalya yapılmasından yanaydı. Böylece ödül, teknede yarışan herkese eşit şekilde dağıtılabilecekti. Ancak ekip üyelerinden George L. Schuyler buna kesinlikle karşı çıktı. Kupanın kulübe bağışlanarak, kulübün düzenleyeceği uluslar arası bir yarışın kazananına verilmesi ve bunun geleneksel hale getirilmesinin en doğru karar olduğunu savundu. Schuyler’in bu fikri nihayet kabul görünce kupayla ilgili tüzüğün yazılması görevi ona verildi. Bu tüzük yıllar içerisinde yapılacak birkaç düzenlemeyle değiştirilse de aslına sadık kalacak, adına da “Deed of Gift” denilecekti.

The Deed of Gift (8 Temmuz 1857):

Sözleşme şu cümleyle başlıyordu “Herhangi bir ülkenin herhangi bir resmi yat kulübü her zaman defender olan yat kulübüne yarış için meydan okuma hakkına sahiptir. Meydan okuyan teknenin ağırlığı 30 ile 300 ton arasında olmalıdır.” O dönemde yarış teknikleri ve teknolojileri çok gelişmediği için tekne tasarımında başka herhangi bir kısıtlama yoktu. Aynı şekilde yarışın yapılacağı yer ve rotası için de kesin çizgiler söz konusu değildi. Bu durum sözleşmede şu şekilde belirtilmişti: “Kupayı kazanmayı arzulayan kulüpler mutabakata vardıkları sürece istedikleri biçimde eşleşip yarışabilirler. Ancak herhangi bir anlaşmazlık olduğu takdirde yarış, defender olan kulübün düzenlediği diğer yarışların kuralları çerçevesinde ve alışlagelmiş rotasında olacaktır. Meydan okuyan kulüp, defender’a yarışmak istedikleri tarihi altı ay öncesinden yazılı olarak bildirmek durumundadır. Bu bildiride yarışacakları teknenin adı, ölçüleri ve donanımı ile ilgili bilgiler de yer almalıdır.”

America’s Cup’un ortaya çıkış amacı, rekabetin yanında uluslar arası bir dostluk karşılaşması olmasıdır. Bu nedenle Schuyler bu sözleşmeyi yazarken, sonradan oluşacak sorunları önlemek ve kupanın amacına hizmet ettiğinden emin olmak için şu maddeyi de eklemiştir: “Şu açıkça anlaşılmalıdır ki kupanın sahibi kulüplerdir. Herhangi bir kulüp üyesi veya kazanan teknenin sahibine ait olamaz.”

İlk Düzeltme (2 Şubat 1882):

1851'de düzenlenen ilk yarıştan sonra "America" yatının ekibinden hayatta kalan tek kişi olan Schuyler'den "Deed of Gift" in yeniden gözden geçirilmesi ve belirli maddelerin eklenmesi talep edildi. Uzlaşmalar sonucu eklenen maddeler şunlardı:

1. Challenger tekne sadece tek bir defender tekneyle karşılaşacaktır.
2. Challenger tekne, temsil edeceği ülkenin sınırları içinde üretilmiş olmalıdır.
3. Challenger tekne denize kıyısı olan bir yat kulübünün olmalıdır ve tıpkı "America"nın kupayı kazandığında yaptığı gibi, yarışın yapılacağı bölgeye yelken yaparak gelmelidir.
4. Bir kez yarış kaybeden tekne bir daha yarışamayacaktır.
5. Meydan okumanın geçerli olması için, challenger'ın yabancı bir ülkenin yat kulübü olması gerekmektedir.

Bu maddeler arasında 3 numaralı madde dikkat çekmektedir. Bu kurala uymak durumunda olan İngiltere gibi okyanus aşırı ülkeler dalgaya ve sert havalara dayanıklı yüksek bordalı ve ağır teknelerle yarışmaya zorlandılar. Buna karşılık ev sahibi Amerikanlar daha hafif ve performansı yüksek kıyı tekneleri üreterek avantajlarını koruyabilecekleri.

İkinci Düzeltme (24 Ekim 1887):

1887 yılında meydan okuyan "Thistler" teknesinin gövde boyu kurallarda belirtilen üst limiti aşıyordu. "Thistler" teknesinin boyundan kaynaklanan avantajını ortadan kaldırmak için NYYC günümüzdeki handikap puanlarına benzeyen bir cezalandırma sistemiyle şartları eşitlemeyi hedefledi.

Üçüncü Düzeltme (17 Aralık 1956):

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından yaşanan siyasal ve ekonomik sorunlar nedeniyle kupa uzun bir süre düzenlenemedi. Hiçbir yat kulübü yarış masraflarını karşılayamadığı için meydan okuyamadı. Bunun üzerine "Deed of Gift"te bir değişikliğe gidildi ve minimum uzunluk olan 20 metre, 13 metreye düşürüldü. Böylece "12 Metre Sınıfı" adı verilen dönemin popüler teknelerinin de meydan okuyabilmesinin yolu açıldı. 12 Metre Sınıfı adından anlaşıldığı gibi teknenin boyuna göre değil, belirli bir formülün üst limitine göre adlandırılmış bir sınıftır.

Challenger teknenin, yarışın olacağı yere yelken yaparak gelme koşulu da kaldırıldı ve teknenin ulaşım şekli tamamen serbest bırakıldı.

Dördüncü Düzeltme : (5 Nisan 1985)

1983 yılında kupayı kazanan Avustralya, 1987 yılında ilk kez kupaya ev sahipliği yapma hakkını elde etti. Avustralya, güney yarımkürede olduğu için yarışın güney yarımkürede de yaz aylarında düzenlenmesini sağlayan yeni bir madde eklendi.

2. America's Cup Serüveni

2.1. Tarihte İlk America's Cup Yarışı

22 Ağustos 1851'de "America" start hattındaki yerini aldığı yedi uskuna ve sekiz kotra armalı tekne de ona eşlik ediyordu. Teknik bir sorun yaşayan "America" ekibi oldukça yavaş bir start aldı ve sorun çözülene kadar geride kaldı. Yaklaşık yarım saatlik bir süre geçtiğinde "America" yatı beşinci sıradaydı, ancak hızla yükselmekteydi.

Wight Adası'nın doğusunda bulunan sığlık kısma Nab Kayalıkları adı veriliyordu. Geleneksel olarak yarışan yatlar bu sığlığın kıyısını işaretleyen fenerin doğusundan geçiyorlardı. Ancak "America" ekibi, daha detaylı bir pilota ve gelişmiş navigasyon tekniklerine sahip oldukları için fenerin batısından (yani fenerle anakara arasından) geçerek rotayı büyük ölçüde kısalttılar. Bu taktikle birinci sıraya geçen "America" teknesi, liderliğini yarışın sonuna dek korudu. Ekip hatasından dolayı flock bumbası kırılan "America" yatı, bir süre hız kaybetse de 15 dakika içinde sorunu giderdi. "America", ikinci gelen "Aurora" yatının 18 dakika önünde yarışı bitirdi ve birinci oldu.

Yarıştan sonra "America"nın uyguladığı rotayla ilgili protestolar oldu. Sonuçta uzun yıllardan beri yapılan bir yarışın tarihinde ilk defa böyle bir durum gerçekleşmişti. Ancak resmi kurallarda fenerin hangi tarafından geçileceği belirtilmediği için protestolar geçerli olmadı ve "America"nın zaferi meşrulaştı.

2.2. İlk Meydan Okumalar

Kupa tarihinde ilk meydan okuma 1870 yılında Royal Thames Yacht Club adına İngiliz James Ashbury'den geldi. America's Cup'ın günümüzdeki alışıldık formatının aksine Ashbury, NYYC'den bir filoya karşı yarıştı. Yarışın adaletsiz olduğunu düşünen Ashbury'nin formatla ilgili yaptığı itirazlar sonuçsuz kaldı. Ashbury, "Cambria" yatıyla on yedi tekne içinde onuncu oldu. Sonuçtan tatmin olmayan ve sistemin değişmesi gerektiğini savunan Ashbury 1871 yılında yeni bir meydan okumayla Amerikanların karşısına çıktı.

1871 yılındaki yarış, ileriki yarışların formatını büyük ölçüde belirleyecek bir değişikliğe sahne oldu. Ashbury; şiddetle sadece bir tekneye karşı yarışması gerektiğini, filoya karşı yarışmasının haksız bir rekabet yarattığını savundu. Avukatlarına da danıştıktan sonra puanlama sistemi ve rotayla ilgili itirazlarını yarış komitesine sunan Ashbury oldukça şikayet etse de evine yine eli boş döndü. Ancak bu yıldan sonra yapılacak challenger-defender mücadeleleri hep iki tekne ile yapıldı.

2.3. Lipton Devri

Ashbury'nin üst üste aldığı yenilgilerden sonraki iki meydan okuma Kanada'dan geldi. Amerikanlarla kıyaslanamayacak derecede zayıf olan Kanadalıların, 1876 ve 1881 yıllarındaki iki meydan okuması da başarısızlıkla sonuçlandı.

Yüzyılın bitiminden önceki altı meydan okuma İngiltere'nin değişik yat kulüplerinden geldi. İngilizler bu serilerin hiçbirinde tek bir yarış dahi kazanamadılar ve Amerikanların ezici üstünlüğü devam etti. Ancak bu altı yarışın sonuncusu olan 1899 yılındaki yarış 19. yüzyılı noktalarken yeni bir devrin başlangıcı oldu: Lipton Devri.

İskoç/İrlandalı bir çay sanayi devi olan Sir Thomas Lipton 1899 ve 1930 yılları arasında kupayı kazanmak için toplam beş defa meydan okudu. 1899 yılında "Shamrock" teknesi ile başlayan macerası 1930 yılında "Shamrock V" teknesiyle son buldu. Lipton, beş farklı tekneyle beş kez meydan okuduğu kupayı hiçbir zaman kazanamadı. Buna rağmen sportmen kimliği ve cana yakın kişiliğiyle kendi ülkesinde olduğu gibi Amerikanların da gönlünde taht kurdu. Kupayı kazanmak için gösterdiği çaba ve yaptığı yatırımlar boşa gitse de, kendisi için özel olarak tasarlanmış "En İyi Kaybeden" kupasına layık görüldü.

Sir Thomas Lipton kupayı kazanamasa da spor oyunları tarihinde yeni bir sayfa açtı. America's Cup'un kazanılması için müthiş bir yatırım yapan Lipton'un amacı sadece kupayı kazanmak olsa da, daha sonra bütün spor tarihini etkileyecek "sporda sponsorluk" fikrini ortaya çıkarmış oldu. America's Cup'a yıllarca meydan okuduktan sonra, "Lipton" markası Amerika'da da yoğun ilgi görmeye başladı. Başta yatçılık olmak üzere, futbol ve kürek sporlarına da maddi destek veren Lipton'un yaptığı reklam ve elde ettiği gelir başka iş adamlarına da ilham kaynağı oldu.

2.4. Savaş Sonrası Dönem

Sir Thomas Lipton America's Cup tarihine sadece sponsorluk fikrini katarak damga vurmadı. 1930 yılındaki America's Cup için ürettirdiği "Shamrock V" teknesi de kupa tarihinde bir dönüm noktası oldu. "J-Class"ın ilk tasarımı olan tekne performansının yanında estetik açıdan da bir başyapıt olarak



Resim 2 - Endeavour

gösterilir. 1930 sonrası yapılan 1934 ve 1937 yılındaki yarışlarda

hem İngilizler hem Amerikanlar J-Class sınıfı tekne kullandı. Sir Thomas Sopwith bu yıllarda "Endeavour" ve "Endeavour II" tekneleriyle RYS'yi temsilen NYYC'ye meydan okudu. Amerikanlar iki

yarışta da kupayı korumayı başardı. Bu yarışların ardından İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bütün dünya genelinde girilen siyasi ve ekonomik bunalımdan America's Cup da olumsuz etkilendi ve kupa takip eden 19 yıl boyunca yapılamadı.

2.5. 12 Metre Çağı

50'li yılların sonlarına doğru NYYC kupaya verilen uzun aranın sonlanması için çalışmalara başladı. özümü ise çok büyük ve maliyetli tekneler olan J-Class sınıfı yerine daha ekonomik teknelerin kullanılmasında buldu. Seçenekler arasından 12 metre sınıfı teknelerde karar kılındı. Yeni sınıf kuralları dahilinde ilk meydan okuyan yine İngilizlerin RYS kulübü oldu. Birkaç tekne içinden David Boyd'un "Sceptre" yatı challenger olarak seçildi. Büyük umutlarla Amerika'ya getirilen "Sceptre" yatı, Amerikanların "Columbia" yatı karşısında seriyi 4-0 kaybetti. "Columbia" yatının kaptanı ise zamanın ünlü araba yarışçısı, üreticisi ve koleksiyoncusu Briggs Cunningham'dı. Daha sonraları yelkenle ilgilenmeye başlayan Briggs Cunningham yarıştırdığı teknelerin süratini artırmak için yoğun çaba sarf etti. Kendisi, günümüzde de hala kullanılan, ana yelkenin orsa yakasının gerginliğini ayarlayan keningam sisteminin mucididir.

1962 yılı dünyanın diğer ucundan bir meydan okumaya sahne oldu. Royal Sydney Yacht Squadron, "Gretel" yatıyla Avustralya'yı temsil etmek üzere Amerikanlara meydan okudu. Avustralyalılar, Kanada ve Britanya'dan (İrlanda, İngiltere, Kuzey İrlanda) sonra kupaya meydan okuyan üçüncü ülkeydi. NYYC, defender'ı belirlemek amacıyla "Weatherly" ve "Columbia" yatları arasında bir yarış düzenledi. Kazanan "Weatherly" yatı Avustralyalılara karşı yarıştı. Tecrübeli Amerikanlar Avustralyalıları 4-1 yenerek, güney yarımküreye eli boş gönderdi. "Gretel", Avustralya'nın tasarladığı ilk 12 metre sınıfı yatıydı.

1964 ve 1967 yıllarında sırasıyla İngiltere ve Avustralya'dan gelen meydan okumalar başarısızlıkla sonuçlandı ve Amerikanlar iki yıl da 4-0 kazanarak kupayı korumayı başardı. Özellikle Avustralyalıların katkısı, kupaya olan ilgiyi oldukça yükseltti ve daha küresel bir hale getirdi. İlk defa 1970 yılında birden fazla yat kulübünün meydan okumasıyla, kupa yönetimi yarış sistemini gözden geçirmeye başladı. Sonuç olarak meydan okuyacak kulübün hangisi olacağına karar vermek için bu yatlar arasında ayrı bir yarış düzenlenmesine karar verdi. Amerikanlara meydan okuyan kulüpler, Fransa adına Cercle de la Voile de Paris yat kulübü ve Avustralya adına Royal Sydney Yacht Squadron'du. "France" ve "Gretel II" yatları arasında geçen mücadeleyi "Gretel II" kazandı ve Amerikanlara karşı yarışma hakkını elde etti.

"Gretel II"ye karşı NYYC "Intrepid" yatıyla yarıştı ve NYYC 4-1'lik sonuçla kupayı korumayı bir kez daha başardı. 1970 America's Cup ile başlayan challenger seçme serileri geleneksel bir hale geldi ve sonraları Louis Vuitton Cup adını aldı.

2.6. Kupa NYYC'yi Terk Ediyor

Avustralya takip eden 1974, 1978 ve 1980 senelerinde de challenger seçme serilerinin kazananı olsa da NYYC kupayı her defasında korumayı başararak çok uzaklardan gelen misafirlerini bozguna uğrattı.

1983 yılında ilk kez challenger seçme serileri, Louis Vuitton sponsorluğunda yapıldı. Son yıllara damgasını vuran Avustralyalılar bu yılki seçme serilerine üç tekneyle katıldı. Seriler sonucunda; İngiliz, İtalyan, Fransız, Kanadalı ve diğer Avustralyalı rakiplerini çok rahat geride bırakan “Australia II” yatı Amerikanlara meydan okuma hakkını elde etti. Avustralyalılar daha önceki altı meydan okumasında başarısız olmuştu ve tekrar aynı hüsranı yaşamamak için Amerikanların



Resim 3 – “Australia II” ve Kanatlı Salması

karşısına uzun bir hazırlık sürecinin ardından iddialı çıkacaklardı.

1983 yarışının ilkleri Louis Vuitton'un sponsor olmasıyla sınırlı değildi. Avustralyalılar bu yarış için Ben Lexcen'in önderliğinde, tasarım ve üretimini kapalı kapılar ardında tamamladığı, literatüre “winged keel” olarak geçen kanatlı salmayı tasarladı. O kadar radikal ve iddialı bir tasarımdı ki, tekne her karaya çekildiğinde kimsenin salmayı görmemesi için bordadan yere kadar tekneyi brandalarla çevrelediler.

NYYC'nin yaptığı seçmeler sonucu “Liberty” yatıyla Dennis Connor, Mr. America's Cup, defender olarak yarıştı. Royal Perth Yacht Club adına yarışan “Australia II” yatının dümeninde ise John Bertrand vardı. 1983 yazı ilginç bir şekilde tüm Amerika ve Avustralya'da bu kupanın konuşulduğu bir yaz oldu. Yazılı ve görsel medya America's Cup'ı her fırsatta en ön plana çıkartıyordu. Yarış sabahı geldiğinde Avustralyalıların baş ıstralyalarına dev bir “Boks Yapan Kanguru” (Boxing Kangaroo) bayrağı asmış olması bütün dünyada müthiş bir yankı uyandırdı. Zaten sonraları bu kanguru figürü tüm Avustralya'da yaygınlaşacak ve milli bir figür haline gelecekti.

Favori gösterilen Avustralya için seri, bekledikleri gibi başlamadı. Teknik aksaklıklar yaşayan Avustralya ilk iki yarışı kaybederek 2-0 geriye düştü. Üçüncü ve dördüncü yarışları sırasıyla Avustralya ve Amerika kazandı ve durum 3-1'e geldi. Bu yıla kadar hiçbir challenger'ın bir yarıştan fazla kazandığı görülmemişti. Avustralya bunu bir adım daha öteye taşıyıp beşinci ve altıncı yarışları kazanarak seriyi 3-3'e getirdi. Serinin yedinci yarışı kupa tarihinin en heyecanlı ve en sembolik yarışlarından biri oldu. Start 8 knot esen rüzgarda müthiş bir psikolojik savaş içinde verildi. Start

tipik bir match race startına benzemiyordu. Connor'ın sonradan yaptığı açıklamaya göre iki ekip de risk almak ve protesto duruşmasına girmekten kaçınıyordu. Sonuç olarak iki tekne birbirinden oldukça uzak durdu ve Amerika, Avustralya'nın 8 saniye önünde start aldı. İki teknenin de orsa hızları neredeyse eşit olduğu için orsa kolları tramola savaşı şeklinde geçti. Tüm yarış boyunca liderlik üç kez el değiştirdi. Son balon kolunda üstünlüğü alan Avustralya orsa kolu boyunca liderliğe tutununca finiş hattını rakibinin 41 saniye önünde kesti. Bu sonuçla kupa 132 yıl sonra NYYC'nin müzesinden çıkarak diğer yarımkürede bulunan Royal Perth Yacht Club'ın müzesine taşındı.

Yarışın sonucu iki ülkede iki ayrı sükse yarattı. Avustralya halkı, şafak vaktinde gelen zaferi kent meydanlarına dökülerek kutladı. Avustralya'nın batısında Claremont'ta kutlamalara katılan başbakan Bob Hawke verdiği röportajda "Bugün işe gitmediği için çalışanı kovan bir patron ...dir." dedi. Başta Connor olmak üzere bütün Amerika'da ise matem havası hakimdi. Kupanın kaptırılmasını ülkenin yelken tarihi açısından bir utanç olarak görüyorlardı. Eleştirilerin odağındaki Connor nasıl hissettiği sorulduğunda "Berbat bir duyguydu. Ertesi gün yataktan kalkmak istemedim. Hayat ve enerji dolu birisiyimdir, ancak kupayı kaybettikten sonra tek istediğim şey saklanmak ve saklanmaktır." diye cevap verdi. "Australia II" teknesinin sahibi Avustralyalı bir iş adamı olan Alan Bond da canlı yayında "Amerika'nın kupası artık Avustralya'nın!" diyerek durumu özetledi.

2.7. Kupa Amerika'ya Geri Dönüyor

Avustralya'nın kupaya ev sahipliği yapacak gelişmişlikte bir limanının olmaması, ilk başlarda yer seçimini zorlaştırdı. Üç aday liman arasından Fremantle limanı ev sahibi olarak seçildi. 24.000'den az bir nüfusa sahip bir ticaret ve liman kenti olan Fremantle, kupaya ev sahipliği yapacağına açıklanmasıyla birlikte Avustralya'da yatırımın merkezi oldu. Fremantle'da marina ve demiryolu projeleri başta olmak üzere birçok yeni proje hayata geçti. Şüphesiz bu yatırımlar karşılığını alacaktı.

Amerika dışından bir ülkenin kazanmasıyla kupa artık tamamen uluslar arası bir boyuta taşınmıştı. Bunun sonucunda 1987 Louis Vuitton Cup'a katılmak için 6 Amerikan, 2 Fransız, 2 İtalyan, 1 Kanadalı, 1 İngiliz ve 1 Yeni Zelandalı yat kulübü başvuruda bulundu. On üç yat kulübünün toplam yirmi beş teknesi Ekim 1986'da Louis Vuitton Cup için Fremantle'a gelmişti. Avustralya'nın defender olmaya aday dört teknesini de sayarsak birkaç yıl önce küçük bir kasaba olan Fremantle, yirmi dokuz tane 12 metre sınıfı tekneyi ve değişik ülkelerden yarışı takip etmek için gelen on binlerce insanı ağırlayan devasa bir yarış üssüne dönüştü.

Kupa güney yarımkürenin yaz dönemine denk gelecek şekilde düzenlendi. 6 Ekim 1986 – 23 Ocak 1987 tarihleri arasında yapılan seçme serilerini kazanan kulüp "Stars & Stripes" yatıyla San Diego Yat Kulübü oldu. Amerika 1851 yılından bu yana ilk defa challenger koltuğunda oturacaktı. Royal Perth Yacht Club'ın defender seçme yarışını kazanan tekne ise Iain Murray dümençiliğindeki "Kookaburra III" yatıydı. Amerika bir hafta içinde yapılan dört yarışı da kazanarak zor kaptırdığı kupayı kolay bir şekilde geri aldı. Bu sonuçla "Stars & Stripes"ın dümenindeki Dennis Connor kupayı ülkesine geri getirmiş oldu.

2.8. 1988 Deed of Gift Yarışı ve 12 Metre Çağının Sonu

Dennis Connor önderliğinde yurda kupayla dönen Amerikanlar, tıpkı 1851 yılındaki gibi kahraman olarak karşılandı. Yeni defender Amerika'nın, bir sonraki yarışın organizasyonuna başlamak için hiç acelesi yoktu. Connor ve ekibi daha America's Cup'ı gündemine bile almamışken, eski yüzyılda kalan Deed of Gift'teki bir açığı bulan Yeni Zelanda 1988 yılında acele bir meydan okumayla Amerikanların kapısını çaldı.

Kupa yaklaşık yirmi yıldır, üç yılda bir düzenleniyordu ve birden fazla kulüp meydan okuduğu için challenger seçmek üzere ayrı bir yarış serisi yapılıyordu. 1987 yılının Temmuz ayında Yeni Zelandalı bir iş adamı olan Michael Fay, San Diego Yacht Club'ı ziyaret ederek Mercury Bay Boating Club of New Zealand adına meydan okuduğunu yazılı olarak bildirdi. Meydan okumasında dayanak olarak sadece Deed of Gift'i gösteriyor ve altı ay içinde yarışın bu iki kulüp arasında düzenlenmesi gerektiğini belirtiyordu. Fay'e göre America's Cup'ta yarışacak teknelerin özellikleri de Deed of Gift'in orjinaline sadık kalacak şekilde belirlenmeliydi. Yani Fay'e göre, yarışacak tekneler için tek kısıtlama tek direkli ve 90 fitten kısa olmalarından ibaretti. San Diego Yacht Club'a yaptığı açıklamada, yarışta 90 fitlik bir tekne kullanacağını da belirtmişti.

Kupanın 12 metre sınıfı teknelerle sürmesini isteyen San Diego Yacht Club, bu meydan okumayı reddetti. Bu durumu kabullenmeyen Fay, hakkını yasal yollarla aramaya karar verdi ve olayı New York Eyalet Yüksek Mahkemesi'ne taşıdı. Dava 25 Kasım 1987'de Michael Fay lehine sonuçlandı. San Diego Yacht Club yarışmak durumundaydı ve hazırlık için sadece altı ayı vardı.

Yeni Zelandalıların bu alışmışın dışındaki meydan okuması aynı şekilde sıra dışı bir cevapla karşılık buldu. Deed of Gift'teki başka bir açıktan faydalanan Amerika, yarışta bir katamaran kullanacağını açıkladı. Sözleşmeye göre yarışacak tekne, tek direkli ve 90 fitten küçük olmalıydı. Teknenin gövde sayısı ile ilgili herhangi bir açıklama yoktu. 5 Mayıs



Resim 4 – “KZ1” ve “Stars & Stripes H3”

1988'de Michael Fay katamaranın geçersiz bir tekne olduğunu savunarak durumu bir keza daha mahkemeye taşıdı. Mahkeme bu defa itirazı reddetti ve yarışın mevcut şartlarla Deed of Girt'e bağlı kalarak yapılmasına, yapılacak tüm itirazların yarıştan sonra görüşülmesine karar verdi.

Amerikanlar finalde kullandıkları “Stars & Stripes H3” isimli katamaranı Scaled Composites isimli uçak fabrikasına yaptırdılar. “Wing Mast” adı verilen ve uçak kanadına benzer bir dizayna sahip olan yelkenleriyle müthiş hızlara ulaşabiliyordu. Yeni Zelandalıların 90 fitlik “KZ1” teknesini ise günümüzdeki çoğu yarış teknesinin tasarımcısı Bruce Farr tasarlamıştı. Ne var ki Dennis Connor

dümenciliğindeki “Stars & Stripes H3”, David Barnes dümenciliğindeki “KZ1” yatına kıyasla çok süratliydi. 7 ve 9 Eylül 1988’de yapılan iki yarışı da farkla kazanan Amerikanlar kupayı korumuş oldu.

Yarış bitse de yankıları uzun süre devam etti. Denizde sadece iki gün kozlarını paylaşan ekiplerin mahkeme salonlarındaki mücadelesi birkaç ay daha devam etti. 28 Mart 1989 günü sonuçlanan bir dava, tek gövdeli bir tekneyle bir katamaranın mücadelesinin adaletsiz olduğunu savunarak kupanın Yeni Zelanda ekibine verilmesi gerektiğini bildirdi. Ancak 26 Nisan 1990’da New York Temyiz Mahkemesi kararı bozdu ve kupa bir daha değişmemek üzere Amerikanlarda kaldı. 1988 yarışı sportmenlik açısından tarihte derin yaralar bıraksa da sonuç olarak güzel bir fikrin doğmasını sağladı. Bundan böyle 12 metre dönemi kapanmıştı ve kupa ilerleyen yıllarda International America’s Cup Class (IACC) olarak adlandırılan yeni bir sınıfa ait teknelerle yapılacaktı.

2.9. 1992 Yarışı

IACC sınıfı box design teknelerle ilk yarış 1992 yılında yapıldı. San Diego Yacht Club’ın defender seçme serilerinden Bill Koch ve Buddy Melges ortaklığında yarıştıran “America³” teknesi birinci çıktı. Aynı yıl yine San Diego’da düzenlenen Louis Vuitton Cup’ı kazanan Compagnia della Vela di Venezia yat kulübü adına yarışan “Il Moro di Venezia” takımı oldu. Üç ay süren seçme serilerinde “Il Moro di Venezia” dışında Avustralyalı Cruising Yacht Club of Australia ve Darling Harbour Yacht Club, İspanyol Monte Real Club de Yates de Bayona, Fransız Yacht Club de Sete, Japon Nippon Ocean Racing Club, Yeni Zelandalı Mercury Bay Boating Club ve İsveçli Stenungsbaden kulüplerinden yedi tekne daha yarıştı.

Yarışların başlayacağı mayıs ayı geldiğinde Paul Cayard dümenciliğindeki İtalyan takımı favori gösteriliyordu. Ancak Bill Koch liderliğindeki “America³” yatı final serisini 4-1’lik sonuçla kazanarak kupayı başarılı bir şekilde korudu.

2.10. Kiwiler Sahneye Çıkıyor

1995 yılındaki Louis Vuitton Cup, beş ülkeden yedi kulübün katılımıyla gerçekleşti. 1 Fransız, 1 İspanyol, 1 Japon, 2’şer Avustralyalı ve Yeni Zelandalı yat kulübü 12 Ocak’tan 21 Nisan’a kadar süren serilerde kozlarını paylaştı. Yeni Zelanda adına yarışan “Black Magic” teknesi ve Avustralya adına yarışan “OneAustralia” teknesi rakiplerine göre çok üstündü ve diğer



Resim 5 – OneAustralia

rakiplerini geçerek finalde karşılaşma hakkı elde ettiler. Royal New Zealand Yacht Squadron’u temsil eden “Black Magic” teknesinin dümencisinde sonraları kupanın önemli

isimlerinden olacak Russel Coutts vardı. Southern Cross Yacht Club'ın "OneAustralia" teknesinin dümeninde efsanevi 1983 yarışını kazanan John Bertrand vardı. Eşleşmede, kupa tarihinde yaşanmamış bir olay gerçekleşti ve serilerin dördüncü yarışında "OneAustralia" teknesi ortadan kırılarak hızla su almaya başladı. İki dakika içinde tekne Pasifik'in sularında tamamen kayboldu. Tekne batmadan önce bütün ekibin suya atlayarak kurtarılması faciayı önledi. Serinin geri kalan yarışlarında Avustralya pes etmeyerek yedek teknesini yarıştırdı. Yeni Zelanda ekibi kalan yarışlarda da üstünlüğünü korudu ve 5-1'lik sonuçla challenger olmaya hak kazandı.

San Diego Yacht Club'ın düzenlediği defender seçme serilerini kupanın gediklisi Dennis Connor'ın ekibi kazandı. Denis Connor serileri "Stars & Stripes" yatıyla kazansa da finalde geçtiği "Young



Resim 6

America" yatının daha hızlı olduğunu savunuyordu ve America's Cup finallerine "Young America" teknesiyle girmeyi talep etti. Nitekim Dennis Connor ve ekibinin talebi görüşmeler sonucunda kabul gördü. Dennis Connor, Yeni Zelandalılar'ın karşısına Amerika'nın en hızlı teknesiyle çıksa da Kiwiler beş yarışın tamamını kazanarak seriyi rahat bir şekilde 5-0'a getirdi. Amerikanların tarihlerinde ikinci kez koruyamadıkları kupa yine güney yarımküreden bir ülkeye, bu sefer Yeni Zelanda'ya gitti.

Son iki America's Cup serüveninde, Team New Zealand takımını ülkenin efsanevi yelkencilerinden Sir Peter Blake finanse etti. 1992 yarışında kullandıkları teknenin (NZ-20) tasarımını tamamen Bruce

Farr'a emanet eden Blake, "Black Magic" için kalabalık bir tasarım ekibi oluşturdu. Teknede yarışan ekibin büyük bir kısmının da tasarım sürecine dahil olması, kullanıcıya özgü müthiş bir yarış makinesi ortaya çıkardı.

Kiwiler yurda kupayla döndüklerinde, Peter Blake ve ekibi bir sonraki yarış için defender seçme serisinin yapılmaması yönünde karar aldı. Böylece takımın dümencisi Russell Coutts elindeki genç, dinamik ve geniş kadroyla sadece antrenman yapmaya odaklanarak sınırları zorlayabilecekti.

Kupanın hemen ardından NYYC'den gelen meydan okuma Yeni Zelanda tarafından kabul edildi. Kupa takvimi de hızla belirlendi: Louis Vuitton Cup 1999'da, America's Cup da onu takiben 2000 yılında yapılacaktı. Normalde üç yılda bir olan kupanın ertelenmesinin sebebi ise günümüzde Volvo Ocean Race olarak devam eden 1997-1999 Whitbread Round the World yarışıdır. Böylece kupanın düzenleneceği Auckland şehrine altyapı hazırlıkları için yeterli süre verilmiş oldu.

1999 yılı geldiğinde Louis Vuitton Cup'a katılmak için on altı kulüpten başvuru vardı. Hong Konglu, Rus ve Britanyalı kulüplerin başvurularını son anda geri çekmesiyle, yedi ülkeden on bir yat kulübünün takımları challenger olmak için kozlarını paylaşacaktı. Bu takımlar arasında en dikkat çekenleri şüphesiz Punta Ala Yacht Club adına Prada sponsorluğunda yarışan "Luna Rossa" ve St. Francis Yacht Club adına yarışan "AmericaOne" takımlarıydı. "Luna Rossa"nın dümeninde Admiral's Cup başta olmak üzere birçok sınıfta dünya şampiyonluğu bulunan Francesco de Angelis vardı. Diğer tarafta "AmericaOne"ın dümenini tutan Paul Cayard'ın Whitbread Round the World yarışını

kazanmasının üstünden sadece bir yıl geçmişti. Ekim 1999'da başlayan seriler büyük çekişmeye sahne olsa da, beklenildiği gibi finale "Luna Rossa" ve "AmericaOne" kaldı.

Dokuz yarış üzerinden gerçekleşen finali 5-4'lük sonuçla "Luna Rossa" takımı kazandı. Serinin tüm yarışları heyecan içinde geçti ve tekneler birbirlerinden birkaç metreden fazla uzaklaşmadı. Hem yarışlarda hem serilerde liderlik sürekli el değiştirse de nihayetinde "Luna Rossa" takımı challenger olmaya hak kazandı. 2000 Louis Vuitton Cup finali America's Cup tarihinin en heyecanlı haftalarından biri olarak akıllara kazındı. Ayrıca 1999 Louis Vuitton Cup, sonraları America's Cup'ın gediklisi olacak James Spithill'in kupa serüvenine ilk adımını attığı yarıştır. Seçme serilerinde eski bir tasarım olan "Young Australia"nın dümenini tutan 19 yaşındaki Spithill, on bir takım arasından onuncu olsa da heyecan yaratmayı başardı.

America's Cup, seçme serilerinde yaşanan heyecanın çok uzağında geçti. Russel Coutts ve Dean Barker'ın işbirliğinde "Team New Zealand" beş yarışın tamamını da kazanarak 5-0'la kupayı korumayı başarırken 26 yaşındaki Dean Barker kupayı kazanan en genç dümenci ünvanını elde etti. Ayrıca 2000 America's Cup yarışı tarihte Amerikanların yarışmadığı ilk America's Cup oldu.

2.11. Amerika'nın Kupası Avrupa'ya Geliyor

Yeni Zelanda'nın 2000 yılında kupayı korumasının ardından tüm dünyada oluşan algı, kupanın Kiwilerin müzesinde uzun yıllar kalacağı yönündeydi. Ülkede yelkene müthiş bir yatırım yapılıyordu. Böylece genç ve yetenekli yelkenci yetiştirme konusunda hiç sıkıntı çekmiyorlardı.

Defender "Team New Zealand"ın 2003 yarışı için ilk meydan okuyan "Luna Rossa" ile yaptığı protokolden, "Hiçbir takım ekibinde kendi ülkesinin vatandaşı olmayan birini bulunduramaz." ibaresi çıkarıldı. Bu serbestliği avantaja çevirmek isteyen ve Yeni Zelandalıların yelkendeki mutlak güç olduğunu fark eden İsviçreli girişimci iş adamı Ernesto Bertarelli, Yeni Zelandalıların merkezinde olduğu çok uluslu bir takım kurmak için hazırlıklara başladı. İlk önce "Team New Zealand"ın son iki America's Cup zaferinde takımın kaptanı olan Russel Coutts "Alinghi"ye katıldığını açıkladı. Coutts'u Yeni Zelanda'nın yetiştirdiği önemli yelkencilerden Brad Butterworth ve Grant Simmer takip etti.



Resim 7

Bertarelli'nin Soci t  Nautique de Geneve (SNG) kulübü çatısı altında kurduğu ve yüksek bir bütçe ayırdığı Alinghi projesi çıtayı oldukça yükseltmiŐti. İtalyan moda devi Prada'nın CEO'su Patrizio Bertelli "Luna Rossa"ya verdiği desteğin devam ettiğini ve daha güçlü bir Şekilde döneceklerini söyledi. Üç tane güçlü Amerikan takımı da kupaya

meydan okuduklarını açıkladı. Bunlardan ilki Microsoft'un kurucularından Paul Allen'ın kısmi

desteğini arkasına almış Seattle Yacht Club'ın "OneWorld" takımıydı. Diğeri ise dünyanın en zenginlerinden Oracle'ın CEO'su Larry Ellison'ın sırtladığı Golden Gate Yacht Club adına yarışacak "Oracle BMW Racing" idi. Sonucusu ise dokuz kez üst üste America's Cup serüveninin içinde yer almış, dört kupa sahibi Dennis Connor'ın ekibiydi. İsveç, Fransa ve 16 yıl aradan sonra Britanya'dan yat kulüpleri de meydan okumuştı.

Louis Vuitton Cup'ın finalinde Chris Dickson liderliğindeki "BMW Oracle Racing" ve Russel Coutts liderliğindeki "Alinghi" karşılaştı. Beklenildiği gibi diğer rakiplerini rahat bir şekilde geride bırakan iki takım finalde de başa baş mücadele etti. Challenger olma hakkını seriyi 5-1'lik sonuçla kazanan "Alinghi" elde etti. 5-1'lik sonuç çok net gibi görünse de aslında oldukça yanıltıcı bir sonuçtu. Neredeyse birbirine eş olan iki teknenin her yarışı saniyelerle sonuçlandı. Hatta "Alinghi"nin üstünlüğüyle biten altıncı yarışta iki tekne arasındaki fark sadece 1 saniyeydi.

2003 yılındaki kupa finali Russel Coutts'la öğrencisi Dean Barker'ı karşı karşıya getirdi. Dört ay süren Louis Vuitton Cup'taki üst düzey mücadele ve yarış kalitesi "Alinghi"yi karşı konulamaz bir challenger haline getirmişti. Buna "Team New Zealand"ın yaşadığı ciddi ekipman problemleri ve taktik hataları da eklenince "Alinghi" seriyi 5-0'la sonuçlandırdı. Böylece kupa, tarihte ilk kez Avrupa kıtasından bir ülkeye taşınmış oldu.

2.12. 2007 – Alinghi Kupayı Koruyor

SNG'nin kupayı müzesine götürmesinin hemen ardından ilk meydan okuma Golden Gate Yacht Club'tan geldi ve iki kulüp protokol üzerine çalışmalara başladı. İlk iş olarak sıradaki yarış ve yarışın seçme serileri ile ilgili her şeyi organize etmek üzere America's Cup Yönetim birimi kuruldu. Bu birimin hayata geçirdiği en önemli proje IACC(International America's Cup Class) serisi yarışlar oldu. Dört yıllık bu proje kapsamında 2004-2007 yılları arasında Avrupa'nın birçok şehrinde IACC sınıfı teknelerle filo ve match race yarışları düzenlendi. Böylece bütün dünyada kupaya olan ilgi gözle görülür seviyede arttı. Bu serilerde Güney Afrika ve Çin takımları da ilk defa yarıştı. Kupaya artan ilgi, America's Cup yönetimine müthiş gelir kazandırdı.

İsviçre denize kıyısı olmayan bir ülke olduğu için yarışın nerede yapılacağı uzun süre tartışma konusu oldu. Yer ve koşulları belirlemek defender'ın inisiyatifindeydi. SNG en sonunda Louis Vuitton Cup seçme serilerinin ve America's Cup'ın Valencia'da yapılacağını açıkladı.

On ülkeden on bir yat kulübünün temsil edildiği Louis Vuitton Cup 25 Nisan – 11 Haziran 2007 tarihleri arasında gerçekleşti. 2004 yılındaki hezimetten sonra takımı Grant Dalton'ın patronluğunda yeniden yapılandırılan "Team New Zealand", Fly Emirates'in de sponsorluk desteğini arkasına aldı. Kiwiler seçme serilerini domine etti ve finalde de "Luna Rossa"yı 5-0'la geçerek "Alinghi"nin karşısına challenger olarak çıkmaya hak kazandı.

Yeni Zelandalılar seride 2-1 öne geçse de Bertarelli'nin "Alinghi" yatı üst üste dört yarış kazanarak seriyi 5-2'ye getirdi ve kupayı başarıyla korudu. Serinin yedinci yarışında, finiş hattının hemen önünde ceza dönüşünü tamamlayan "Team New Zealand" hafif havada hızlanamayınca, arkadan

yetişen “Alinghi” yarışı sadece 1 saniyelik bir farkla kazandı. Neredeyse fotofinişle biten bu yarış kupa tarihinin en özel anlarından biridir.

2.13. 2010 – Golden Gate Challenge

“Alinghi”nin kazandığı 32. America’s Cup finalinden kısa bir süre sonra SNG, Club Nautico Espanol de Vela’nın (CNEV) meydan okumasını kabul etti. İspanyol CNEV kulübü açık bir şekilde sadece America’s Cup’a meydan okuyabilme amacıyla kurulmuştu ve kupayı Valencia’da tutmayı amaçlıyordu. SNG ve CNEV’nin hazırladığı protokol açıklandığında, anlaşmanın şartları üzerinde ciddi tartışmalar başladı. Birçok yat kulübü bu protokolü tarihin en kötü protokolü olarak değerlendirmiyordu. Larry Ellison önderliğinde Golden Gate Yacht Club, İspanyol kulübün Deed of Gift’te belirtilen şartları sağlamadığını, dolayısıyla challenger olamayacağını savunarak yürütmenin durdurulması için dava açtı. 2 Nisan 2009 ‘da sonuçlanan uzun bir yasal sürecin ardından Golden Gate Yacht Club, SNG ile birlikte protokolü belirleyecek iki kulüpten biri olarak kabul edildi.



Resim 8 – BOR 90

Protokolü hazırlamak için masaya oturan GGYC ve SNG bir türlü uzlaşamayınca 2010 yarışı, tıpkı 1988 yarışı gibi başka hiçbir ülkenin katılmadığı bir “Deed of Gift” yarışı oldu. 1988 senesinden dersini alan iki kulüp de yarışa katılabilmek için çok gövdeli tekneler üretti. “Alinghi”nin bastonuyla 120 fite ulaşan su hattında 90 fitlik dev katamaranına karşılık “BMW Oracle Team” yine 90 fitlik bir trimaranla yarışacaktı. Yarışa ev sahipliği yapacak Valencia’nın ortalama rüzgarının düşük olduğu hesaba katıldığında,

trimaranın katamarana kıyasla çok ağır kalacağı ve dezavantajlı olacağı düşünülüyordu. Amerikanlar trimaran için iki tip yelken üretmişti. Standart ana yelkeninin yanında özel tasarım bir de kanat yelken opsiyonu vardı. Kanat yelkenle çıktıkları hiçbir antrenmanı kazasız atlatamamışlardı. Bu nedenle Valencia’ya geldiklerinde kanat yelkeni kullanmamaya karar vermişlerdi. Ancak teknik bir sorun nedeniyle antrenmanların son gününde normal ana yelkenleri kullanılamayacak duruma gelince, kanat yelkeni ve onun direğini donatmak zorunda kaldılar.

Büyük baskı altında hatasız yarışan “BMW Oracle”ın kanat yelken sistemi “Alinghi”nin baş edemeyeceği kadar yüksek performanslıydı. John Kostecki ve Jimmy Spithill komutasındaki Amerika takımı Bertarelli’nin “Alinghi”sini iki yarışta da farklı geçerek kupayı 2-0’lık sonuçla kazandı. Amerika’nın kupası 15 yıl aradan sonra evine dönmüş oldu.

2.14. 2013 – Oracle’ın Efsanevi Geri Dönüşü

GGYC’nin kupayı müzesine götürmesinin ardından birçok yat kulübü Amerikanlara meydan okudu. İki kulübün meydan okuması kupa yönetimi tarafından kabul edilmedi ve on kulüp çeşitli nedenlerden ötürü geri çekildi. Sonuç olarak Louis Vuitton Cup’a katılacak sadece üç kulüp kalmıştı: İsveçli Kungliga Svenska Segelsällskapet, İtalyan Circolo della Vela Sicilia ve Yeni Zelandalı Royal New Zealand Yacht Squadron. Kupaya ilk meydan okuyan kulüp Club Nautico di Roma (CNR) ile GGYC arasında yapılan protokole göre 2013 yarışı AC72 adındaki yeni bir tasarım olan kanat yelkenli katamaranlarla yapılacaktı. Devrim niteliği taşıyan bu tasarımla yeni tekneler ortalama otuz knot hızla gidecek, apaz seyrinde kırk knota kadar ulaşabilecekti. Bu demek oluyordu ki AC72’ler rüzgar hızının 1.8 ila 2.0 katı büyüklüğünde bir hızla seyredecekti.

Protokolün hazırlanmasından birkaç ay sonra CNR finansal sebeplerden ötürü çekilince challenger hak ve sorumlulukları ikinci sırada meydan okuyan İsveçli “Artemis Racing” ekibine devredildi.

AC72’lerin tasarım sırasında hedeflenen ve polar diagramlarında görünen hızlara ulaşabilmesi için



Resim 9 – Dean Barker ve James Spithill

ekiplerin yeni tasarlanan “hydrofoil” sistemini kusursuz kullanması gerekiyordu. Bu sisteme göre tekne yüksek hızlara ulaştıkça gövdesi sudan kesilecek ve suda sadece “hydrofoil” adı verilen kanat şeklindeki parçaları kalacaktı. Bu yeni tasarıma en çabuk alışan ve sistemi en başarılı kullanan ekip “Emirates Team New Zealand” oldu. Seçme serilerinde İsveçli ve İtalyan

rakiplerini kolayca geçmeyi başaran Kiwiler 34. America’s

Cup’ta “Oracle Team USA”e meydan okumaya hak kazandı. “Artemis” ekibinde yarışan İngiliz olimpiik yelkenci Andrew ‘Bart’ Simpson’ın Louis Vuitton Cup antrenmanları sırasında “capsize” olan teknenin altında kalarak yaşamını yitirmesi kupa tarihine damga vuran üzücü olaylardan biri oldu.

Eylül 2013’teki America’s Cup finalinin, daha çok seyircinin kolayca yarışı takip edebileceği bir yer olan San Francisco koyunda yapılması kararlaştırıldı. America’s Cup canlı takip edilen en popüler spor organizasyonlarından biri haline gelmişti. Arka plandaki Golden Gate Köprüsü ve Alcatraz Adasıyla, yarışın rotası seyir zevkini en üst seviyeye taşıyacak şekilde planlanmıştı. Her bir yarışın rotası birebir aynı olmamakla birlikte ortalama on mil olarak ayarlandı. Final maksimum on yedi yarış olacak şekilde düzenlendi (dokuz galibiyete ulaşan ilk takım kupayı kazanır). Yarışların ortalama yirmi beş dakika sürdüğü düşünülüğünde, daha kısa ve çok sayıda yarış, daha çok start ve finiş

heyecanı anlamına geliyordu. Ayrıca yarışların ilk haftasında koyda etkili olan kuvvetli gelgit akıntıları da taktiksel anlamda ekipleri zorlayan bir o kadar da heyecanı artıran bir faktör oldu.

“Oracle Team USA”, kupaya hazırlık niteliği taşıyan America’s Cup World Series yarışlarının son ayağında kurallara aykırı davrandığı gerekçesiyle disiplin kuruluna sevk edildi. Ekstra ağırlık yapması için teknenin belirli bölgelerine kurşun yerleştirdiği ortaya çıkan ekipten 3 kişi men edildi ve takım 250.000\$ para cezasına çarptırıldı. Daha da önemlisi final serisinde kazanacakları ilk 2 yarış için puan alamayacaklardı. Yani “Oracle”ın kupayı koruyabilmesi için artık on bir galibiyete ihtiyacı vardı.



Resim 11 – Emirates Team New Zealand

Dean Barker’ın dümencisi olduğu “Emirates Team NZ” ekibi, Avustralyalı trimci Glenn Ashby haricinde tamamen Yeni Zelandalılardan kuruluydu. Jimmy Spithill dümenciliğindeki Amerikan takımında, birçok ülkeden yarışçı olmakla beraber ekibin yarından fazlası Avustralya ve Yeni Zelandalıydı.

İlk üç yarış gününde yapılan beş yarışın dördünü “Team New Zealand”, birini ise

“Oracle Team USA” önde bitirdi.

Amerikanların cezası dolayısıyla galibiyetlerine

puan verilmeyince skor Kiwiler lehine 4-0 görünmekteydi. Hatta 5. yarışta Dean Barker’ın ekibi o kadar ezici bir üstünlük sağladı ki, Amerikanlar tek yarış erteleme haklarını kullanarak, günün ikinci yarışının ertelenmesini talep ettiler.

Dördüncü yarış günü ilginç bir gelişmeyle başladı. Uzun yıllardır “Oracle” ekibinin taktisyeni olan ve San Francisco koyunu çok iyi tanıyan John Kosteckı’nın kadro dışı kaldığı ve yerine ekibin yedek dümencisi İngiliz Sir Ben Ainslie’nin getirildiği açıklandı. İlk üç güne kıyasla rüzgârın çok hafif esiyor olması da bir başka değişik etmendi. Serinin altıncı yarışı tıpkı önceki yarışların bir kopyasıydı. Jimmy Spithill önde start alıp, pupa kolunu da önde götürdü. Ancak orsada yetişip üstüne farkı açan Dean Barker’ın ekibi yarışı açık ara önde bitirdi. Günün ikinci yarışını da rahat kazanan Kiwiler seride durumu 6-0’a getirdi. Final serisinin üçte ikilik kısmı bittiğinde “Team New Zealand” kupaya oldukça yakın görünüyordu.



Resim 10 - Oracle Team USA

Beşinci yarış gününden başlayarak “Oracle” ekibi, yeni taktisiyle birlikte daha güçlü bir görüntü sergiledi. Özellikle tramolalarda teknenin hızını eskisine göre daha yüksek tutmayı başarıyorlardı. Bu da orsa kolunun daha yakın geçmesi yani tüm yarışın başa baş sürmesi anlamına geliyordu. Ne var ki Dean Barker ve Ray Davies komutasındaki Yeni Zelandalılar, Sekizinci yarış günün sonunda seride 8-1 üstün durumdaydı. “Oracle Team USA” spor tarihindeki en büyük geri dönüşlerden birine imza atarak, takip eden sekiz yarış da kazanarak, genelde 9-8’lik sonuçla kupayı korumayı başardı. Böylece 2013 America’s Cup hem gün bazında hem de yarış sayısı bazında tarihin en uzun final serisi oldu.

3. 35. America’s Cup

Kupanın on yedinci ve son yarışının tamamlanmasından dakikalar sonra, Avustralya adına “Hamilton Island Yacht Club” (HIYC) Amerikalılara meydan okudu. Böylece HIYC, kupayı korumayı başaran GGYC ile protokol üzerine çalışmalara başladı. 2014 yılının haziran ayında iki kulübün çalışmaları sonucunda hazırlanan protokol açıklandı. Ancak protokolün açıklanmasından 1 ay sonra, “Team Australia”nın CEO’su Avustralyalı milyarder Bob Oatley, finansal gerekçelerle kupadan çekildiklerini açıkladı.



Resim 12

Kural ve prosedürlerin açıklanmasının ardından meydan okumalar gelmeye başladı. 34. America’s Cup’ı taktisyen olarak kazanan Sir Ben Ainslie bu kez kendi ülkesi adına kupaya meydan okudu. İngiliz hükümeti “Ben Ainslie Racing” takımını finansal olarak destekleyeceğini açıkladı.

Bir önceki kupa serüveninde başarısız olan İtalyan “Luna Rossa” ekibi bu kez Max Sirena

ve Chris Draper önderliğinde kupaya meydan okudu. Bir önceki kupaya kıyasla daha iddialı olan İtalyanlar, Cagliari’deki antrenman üslerinde hazırlıklara başladılar.

Bir önceki kupa elemelerinde katamaran tecrübesini yaşamış İsveç ekibi “Artemis Racing” de kupaya meydan okudu. Ekibin liderleri olimpiyat ve dünya şampiyonlukları bulunan yelkenciler İngiliz Iain Percy ve Avustralyalı Nathan Outteridge olacak.

Çok gövdeli tekne tasarımında lider ülke olan Fransa, “Team France” ekibiyle uzun bir aradan sonra kupaya meydan okuduğunu açıkladı. Ekibi Fransız yelken tarihine damga vurmuş 3 isim kuracak: Son

“Volvo Ocean Race” şampiyonu Franck Cammas, “Vendée Globe” yarışını 2 kez kazanan tek yelkenci olan Michel Desjoyeux ve 2 kez “Jules Verne Trophy”yi kazanan Olivier de Kersauson.

34. America’s Cup’ın finalinde, Amerikanlara dramatik bir şekilde kaybeden Team New Zealand da kupaya meydan okuduğunu açıkladı. Takımın patronu bir kez daha Grant Dalton olacak. Kiwiler, 2017’deki büyük finalde “Oracle Team USA”ın rakibi olabilmek için mücadele edecek beş ekip içinde şüphesiz en hırslı ekip olacak.

4. Sonsöz

Amerika kıtasından İngiltere’ye bir keşif gezisi sırasında doğan America’s Cup’ın heyecanı yıllar içerisinde bir çok kıtaya ve ülkeye yayıldı. Umarım bir gün kupaya meydan okuyan bir Türk ekip sayesinde biz de bu heyecana ortak oluruz.

Bitirirken, bu araştırma süresince beni motive eden ve her türlü desteği sağlayan mentorum Faruk Kuşcan’a ve biz daha America’s Cup’ın A’sını bilmezken tüm yarışları canlı izleyen ve bizi de izlemeye teşvik ederek güzel bir farkındalık yaratan Cem Okucu’ya çok teşekkür ederim.

Kaynakça

[1] Resim 1 - America

[http://en.wikipedia.org/wiki/America_\(yacht\)#mediaviewer/File:Schooner_America.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/America_(yacht)#mediaviewer/File:Schooner_America.jpg)

[2] Resim 2 – Endeavour

http://www.nauticadecor.com/img/cms/endeavour_real.jpg

[3] Resim 3 – “Australia II” ve Kanatlı Salması

https://c1.staticflickr.com/5/4110/5025076887_da9af76876.jpg

[4] Resim 4 – “KZ 1” ve “Stars & Stripes H3”

http://www.maritimeproductions.tv/attachments/440x300_0x0/1988-amcup-start-race-1-dn-cropped-1_big.jpg

[5] Resim 5 – OneAustralia

<http://www.livesaildie.com/wp-content/uploads/2013/06/One-Australia-1995-SanD.jpg>

[6] Resim 6

<http://www.newzeal.com/steve/images/s012.jpg>

[7] Resim 7

http://news.bbcimg.co.uk/media/images/67557000/jpg/_67557029_ac15.jpg

[8] Resim 8 – BOR 90

<http://74fdc.files.wordpress.com/2012/02/bor90.jpg>

[9] Resim 9 – Dean Barker ve James Spithill

http://www.charterworld.com/news/wp-content/uploads/2013/09/m5802_americas-cup-september-showdown-665x475.jpg

[10] Resim 10 – Oracle Team USA

<http://1.bp.blogspot.com/-COJcQmlQBik/UjtOIQPFLkl/AAAAAAAAAgY/5B-EM9-3n7M/s1600/AC72.jpg>

[11] Resim 11 – Emirates Team New Zealand

<http://www.charterworld.com/news/wp-content/uploads/2013/05/Emirates-Team-New-Zealand.jpg>

[12] Resim 12

http://www.americascup.com/en/news/110_Six-line-up-to-battle-for-sailings-greatest-prize.html

[13] Web Site

<http://www.americascup.com>

[14] Web Site

<http://www.americanheritage.com/content/%E2%80%9Cah-your-majesty-there-no-second%E2%80%9D>

[15] Web Site

http://en.wikipedia.org/wiki/Louis_Vuitton_Cup

[16] Web Site

<http://www.archive.org/stream/americascuphowi00coffgoog#page/n32/mode/2up>

[17] Web Site

http://www.herreshoff.org/achof/george_I_schuyler.html

[18] Web Site

<http://www.cupinfo.com/en/ac34-americas-cup-2013-deed-of-gift-01.php>

[19] Web Site

http://en.wikipedia.org/wiki/America's_Cup