

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ YELKEN TAKIMI

Başüstünün El Kitabı



Faruk Kuşcan

Şubat 2012

Başüstünün El Kitabı

İçindekiler

Önsöz	3
1. Giriş	4
1.1. İçerik	4
1.2. İstasyonlar ve Görevlerin Önemi	5
1.3. Başüstü Görevi	5
1.4. Başüstü Görevinin Önemi	6
2. Başüstü Elemanı	6
2.1. Başüstü Elemanının Görevleri	6
2.2. Başüstü Elemanının Sahip Olması Gereken Özellikler	7
2.3. Başüstünün Sahip Olması Gereken Özelliklerin Önemi	9
2.4. Başüstü Elemanının İletişim İçinde Olduğu Görevler	9
3. Start Hattında Başüstü	11
3.1. Start Hattını Takip Etmek	12
3.2. Diğer Teknelere Göre Pozisyon	12
3.3. Zamanlama	13
3.4. İletişim	13
4. Başüstü Yelkenleri	13
4.1. Cenova	14
4.2. Balon	14
4.3. Başüstü Yelkenlerini Basmak ve İndirmek	15
5. Balon Çeşitleri	16
5.1. Simetrik Balon	17
5.1.1. Tek İskotalı Simetrik Balon	17
5.1.2. Çift İskotalı Simetrik Balon	20
5.2. Asimetrik Balon	22
5.2.1. Göndersiz Asimetrik Balon	23
5.2.2. Gönderli Asimetrik Balon	25
5.2.3. Bastonlu Asimetrik Balon	28
6. Peeling	30
6.1. Cenova	30
6.2. Balon	31
7. Şamandıraya Yaklaşırken	33
7.1. Orsa Şamandırası	33
7.2. Pupa Şamandırası	33
7.3. İspanyol Mayna	34
Sonsöz ve Kaynakça	34

Önsöz

Başüstünün El Kitabı'nda yelkenli teknelerde önemli bir görev elemanı olan başüstü elemanı ile ilgili bildiklerimi ve araştırdıklarımı anlatmaya çalıştım. Beni dolaylı olarak, bu konuda bir makale yazmaya iten kişi uzun süre Korza'nın başüstünde görev yapan mentorum Mete Mutlu'dur. Takımdaki ilk senemin sonunda 2 yıldız bröveni aldım ve yarış ekibinin genç üyelerinden biri oldum. Bu yarış ekibinde başüstüne dair hemen hemen hiçbir şey bilmezken, başüstünde görev aldım. O zamanın yönetim kurulunda da olan mentorum Mete Mutlu, ben başüstüdeyken hemen arkamda trim yapıp bana başüstünün temellerini öğretmiş ve bundan da öte bana başüstünü sevdirmişti.

Genellikle başüstü görevinden çekinilir, korkulur. Başüstünün zor ve riskli bir görev olduğu doğrudur. Ancak teknenin en eğlenceli görevlerinden de biridir. Zaman zaman dümencinin en çok bağırdığı eleman olsa da, teknenin başının kaptanı da başüstü elemanıdır. Yelken yapmaktan her zaman keyif aldım, ancak en çok keyif aldığım zamanlar da başüstünde yarıştığım, yelken yaptığım zamanlardı. Bu yüzden başüstünün üzerindeki sorumluluklar, yapacağı hataların tekneyi ciddi anlamda etkileme olasılığı gibi genellemeler yüzünden oluşmuş başüstü korkusunu, takımımızdan uzaklaştırmak adına bu makaleyi yazdım. Tabii bunun yanında başüstü görevi ile ilgili yazılı Türkçe kaynakların olmaması da makale konumu belirlememde ciddi bir sebep oldu. Başüstü ile ilgili sorularımın cevabını hep başka yelkencilerden almak zorunda kaldım. Bu yüzden yazılı kaynaklara bir katkı sağlamak için bu konuyu seçtim.

Hemen hemen her teknenin başüstünde kurallar farklıdır. Gelişen teknoloji ile tasarlanan farklı balon ve başüstü donanımları bulunmakta. Bunlara gelecekte ne gibi yenilikler ekleneceğini tahmin edemiyorum. Ancak bugüne kadar gördüğüm, öğrendiğim kadarıyla teknedeki kurallardan tekneye değişen bu kuralları ortak bir makalede toplamaya çalıştım.

Öncelikle yelken ile tanıştığım ilk gün sadece üç saat içerisinde bana yelkeni sevdiren ilk eğitimcim Eren Özda'ya, sırasıyla gezilerimde bana kaptanlık yapmış olan insanlardan, ilk kış gezimde beni zodyakla yedek demir atmaya yollayan Oytun Babacan'a, bana yavaş yavaş ayrılma hakkında en çok şey öğreten Sena Özşeker'e, teknede ekibin sorumluluğunu almamı sağlayan ve aslında bir başüstü de olan Dicle Türe'ye, birine bir şey öğretmeyi öğreten Neslihan Gerek'e, ilk gezimde bana izbarço, kazık, camadan gibi zaten bilmem gereken düğümleri öğreten İpek Bahçeci'ye, dünya turu hayallerimi ciddi anlamda destekleyen tek kişi olan Ferit Öztürk'e, beni lazeriyle astronomiyle tanıştıran Özcan Vardar'a, yelkene başladığımdan beri birlikte yol aldığım arkadaşım Efe Can Saka'ya, bir tesadüf eseri de olsa beni takımla tanıştıran ağabeyim Uğur Kuşcan'a, eğitimin en başında salmanın ne işe yaradığını dahi öğreten Okan Akdağ'a, Platu'daki dümencim Yiğit Can Altan'a, Campus Cup'taki kaptanım Mert Yaşar Tavşancı'ya bana öğrettikleri her şey için ve tüm destekleri için teşekkür ederim.

Bulduğum tüm yönetim kurullarında birlikte çalıştığım Melis Eldem, Özlem Akbaş, Derya Kondumer, Işıl Necef, Yalçın Özhabes, Dilara Beyler, Emre Türkmen, Özgen Çetinkaya'ya teşekkür ederim. Her koşulda ve zamanda bana her konuda destek olan Alize Marangoz'a sonsuz teşekkür ederim.

Takımla birlikte gittiğim ilk gezimde kaptanlığımı yapan, 2 yıldızımı daha yeni aldığımda ilk gezimde kağıt üzerinde gönderli asimetrik balon donanımını ben anlayana kadar anlatan, bana başüstünü sevdiren ve öğreten, bu makaleyi yazabilmem için beni sürekli sıkıştırıp bana destek olan mentorum Mete Mutlu'ya çok teşekkür ediyorum.

Faruk Kuşcan

1. Giriş

1.1. İçerik

Yat sınıfına giren teknelerde bilindiği üzere takım olmak, ekip çalışmasını düzenli olarak sürdürmek oldukça önemlidir. Yarışlarda ve diğer yelken seyirlerinde hem kazanmak hem de güvenlik için ekibin önemi büyüktür. Teknede, tekne üzerindeki istasyonlarda belirli görevlerden sorumlu olan ekip elemanları bulunur.

Makalemde bu istasyonlardan biri olan “başüstü istasyonu”nda görev alan “başüstü elemanı”nın görevine dair bilgileri bugüne kadar öğrendiklerim, araştırdıklarım doğrultusunda anlatmaya çalıştım.

Başüstü elemanı yelkenli bir teknede oldukça önemli görevler alır. Özellikle geniş seyirlerde kullanılan başüstü yelkenlerinin değiştirilmesinde, donatılmasında, basılmasında, indirilmesinde, manevralarında ve bu gibi durumlarda aktif rol oynar. Başüstü elemanının, yarışta görevini yerine getirirken yapacağı bir hata yarışı kaybettirebileceği gibi, doğru zamanda görevini doğru yapması takımı bir adım öne taşıyabilir. Başüstü görevinde yapılacak hatalar, diğer görevlerde yapılan hatalardan oldukça farklıdır. Örneğin bir ana yelken trimcisi, ana yelken arabasını hakim olan rüzgarda biraz daha alınık kullanması gerekirken boş kullanıyorsa, bu durum yarışın o ekip için akıbetini ciddi anlamda etkilemez. Trimde yapılan hataların telafisi için var olan zaman daha fazladır. Ancak bu gibi görevlerde yapılan hataları görmek de daha zor olabilir. Bir ana yelken trimcisi arabasının olması gerekenden boş olduğunu 5-10 dakika fark etmemiş olsa bile tekne seyrine çok az daha yavaş da olsa devam eder. Bir hata fark edildiğinde o hatayı gidermek için kısıtlı zaman yoktur. Başüstü görevinde yapılan hatalar ise daha kritik ve yarışın akıbeti için daha belirleyici olabilir. Örneğin, başüstünün balonu mayna ederken yapacağı bir hata ile balonun suya kaptırılması, teknenin altına veya salmaya takılması, sekiz çıkan bir balon, balon mandarının direk tepesine kaçırılması ve bunun gibi türlü çaparizler gerçekleştiğinde bu durumun geç fark edilmesi gibi bir durum mümkün değildir. Başüstünde yaşanan bu tip aksaklıkların oluşturacağı dezavantaj genellikle ufak çaplı olmaz. Teknenin yarışa, seyrine devam edebilmesi için sorunun en kısa süre içerisinde giderilmesi gerekir. Aksi takdirde seyrin güvenliği, yarışın devamlılığı tehlikeye girer. Bu gibi sebeplerden ötürü, başüstü yelken sporunda oldukça kritik bir görevdir.

Bu makalede başüstü öğrenmek, bir teknede başüstü olarak yarışmak gibi istekleri olan yelkencilere bilmeleri gereken önemli noktaları, sade ve anlaşılır bir dil ile anlatmaya çalıştım. Makalem ince detay bilgilerdense, bilinmesi gereken daha genel konuları içermektedir.

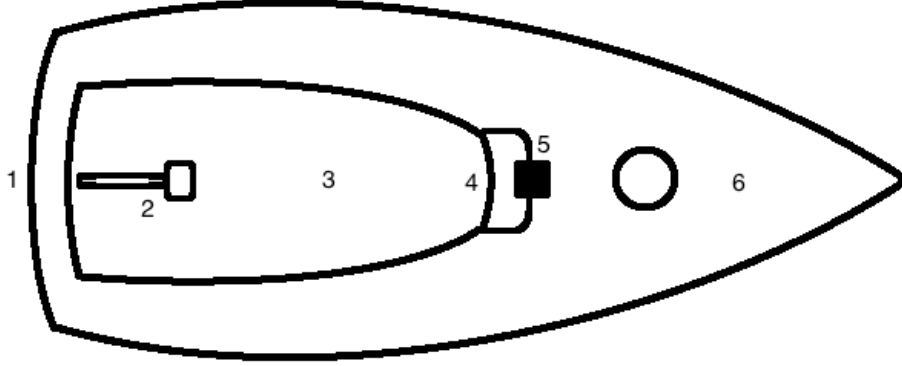
Başüstü görevinin tanımı, sorumlulukları, önemi, başüstü olacak kişinin sahip olması gereken özellikleri içermektedir. Başüstü elemanının bir yarış esnasında yapması gerekenler, dikkat etmesi gerekenler anlatılmıştır. Başüstü yapacak kişi için çok önemli olan çeşitli balon donanımları hakkında bilgi sahibi olmak için bazı balon çeşitleri ve bu balonların basılması, indirilmesi, donatılması, kavaça edilmesi, olası çaparizleri gibi bilgiler anlatılmaya çalışılmıştır. Her farklı teknenin başüstü, o teknenin donanımları sebebi ile aslında birbirinden çok farklı olabilir. Ancak, belirttiğim gibi bu konular hakkında genellenmiş bilgiler anlatılmıştır.

Başüstü elemanının teknedeki en kritik elemanlardan biri olduğunu yineliyorum. Bu sebepten ötürü, özellikle yelkene yeni başlamış, yarışmaya yeni başlamış kişilerde başüstü görevine karşı bir çekince oluşabilir. Başüstünün kritik, riskli bir görev olduğu aslında doğrudur. Ancak, seyrin veya yarışın devamlılığında önemli bir rol oynayan başüstü görevinin çekinilecek bir yanı olmadığı, aksine oldukça eğlenceli bir görev olduğu fikrini merak edenlere aşlamak amacıyla bu makaleyi yazdım. İleriki bölümlerde şu ana kadar bahsettiğim noktaları anlatmaya çalıştım.

Başlangıç olarak tekne üzerindeki istasyonlar ve bu istasyonlardaki görevleri tanıyacağız. Bu görevlerin önemini ve başüstü elemanı ile olan iletişimini inceleyeceğiz. Makalenin geri kalanında da başüstü elemanının görevlerini inceleyeceğiz.

1.2. İstasyonlar ve Görevlerin Önemi

Resim 1' de numaralandırılmış istasyonlar hemen hemen her yat sınıfı teknede bulunan önemli bölgelerdir.



Resim 1

1 numaralı bölge kıç istasyonu; teknede genellikle taktisyen, kaptanın bulunduğu istasyondur. 2 numaralı istasyon dümence; dümencinin bulunduğu ve tekneyi kullandığı istasyondur. 3 numara ise ekibin büyük kısmının bulunduğu istasyon olan kokpit veya diğer adıyla havuzdur. Ana yelken, cenova, balon trimcileri, vinççiler bu istasyonda görev yapar. Tekneyi yürütücü kuvvetler bu istasyondaki ekip elemanları tarafından kontrol edilir. 4 numara; piyano. Piyano ekibi genellikle bir kişiden oluşur. Teknenin boyuna, piyanoya gelen ip sayısına göre iki kişilik bir istasyon da olabilir. Başüstü elemanının en önemli yardımcısı piyano elemanıdır. 5 numaralı istasyonun adı direk dibi. Direk dibi, yelkenlerin basılmasında görev alır. Başüstü elemanı ile sürekli koordineli çalışmalıdır.

Başüstü elemanı 6 numaralı başüstü istasyonunda görevini yapar. Başüstü, özellikle büyük teknelerde, teknenin ön tarafının sorumlusudur. Sürekli koordine halinde olması gereken diğer ekip üyelerini dümencinin istekleri doğrultusunda yönlendirir. Teknenin baş kısmına yakın ve kendisi ile birlikte iş yapan ekip elemanlarına liderlik yapar.

Tekne üzerindeki her istasyonda görev alan ekip elemanı tekne için vazgeçilmezdir. Özellikle yarışlarda bir tanesinin bile görevini tam anlamıyla yerine getiremiyor olması diğer istasyonlardaki ekibi etkiler. Çünkü tüm ekip elemanları yaptıkları görev ile ya bir başka ekip elemanına yardımcı olur, ya da direk teknenin ilerlemesini sağlayan aktif bir rol oynar. Bu yüzden herhangi bir ekip elemanının oluşturacağı aksilik kısa zamanda ekibe yansır. Bu gibi durumlarda hataların bir an önce giderilmesi gerekir.

Örneğin, bir piyano elemanı görevini yanlış yaparak başüstü elemanının gereğinden fazla güç harcamasına sebep olabilir. Aslında zor olmayan bir manevrayı başüstü için zorlaştırabilir. Bir elemanın işini yanlış yapması yüzünden bir başka ekip elemanı işini yapamaz hale gelebilir veya yapmakta zorlanabilir. Bu gibi örnekler teknenin pek çok istasyonları arasında bulunabilir. Bu yüzden yarışta ve seyirde de tekne üzerindeki ekibin işini doğru yapması, teknede neleri, kimleri etkilediğini düşünerek yapması önemlidir.

1.3. Başüstü Görevi

Başüstü elemanı teknenin baş istasyonunda görev alan ve önemli sorumlulukları olan bir görevdir. Başüstü elemanının sorumlu olduğu görevler teknedeki tekneye değişebilir. Kimi teknelerde başüstünün işi oldukça karışık olabilir. Kullandığı balon donanımlarının kolaylığına veya zorluğuna göre bazı ekstra sorumluluklar alabileceği gibi bazen de görevinin bir kısmını başka bir ekip elemanından yardım alarak

yerine getirebilir. Örneğin, bazı asimetrik balon çeşitlerinin donatılması, basılması, kavaçalanması, indirilmesi simetrik balonlara veya gönderli asimetrik balonlara göre daha kolaydır. Teknenin boyu da çok büyük değil ise başüstü elemanı o teknede aynı zamanda direk dibi görevini üstlenebilir. Örneğin Platu 25 teknelerinde teknenin boyutu da küçük olduğundan başüstü elemanı aynı zamanda direk dibi görevini de yapar. Ters bir örnek olarak 9-10 metrenin üzerindeki yatlarda balon alanı oldukça arttığından, balon mayna edilirken başüstünün bütün balonu tek başına indirmesi zorlaşır. Bu yüzden direk dibi elemanından veya başüstüne yakın olan kararlaştırılmış bir başka kişiden balon indirme işleminde yardım alır.

Bu gibi sorumluluk dağılımlarına, değişikliklerine rağmen başüstü istasyonunda görev yapan ekibi yöneten kişi, dümenciden sonra başüstü elemanıdır. Baş tarafta olan biten her şeyden sorumlu kişi başüstüdür.

1.4. Başüstü Görevinin Önemi

Başüstü görevi, şimdiye kadar okuduklarınızdan da anlaşılacağı gibi tekne üzerinde oldukça önemli, kritik bir görevdir. Normal bir seyirde güvenlik için, yarışlarda ise hem seyrin güvenliği hem de yarışı kazanmak için tekne üzerindeki tüm ekip elemanları görevlerini olabildiğince doğru şekilde yerine getirmeye çalışmalıdır. Bu yüzden aslında teknedeki tüm görevler önemlidir. Ancak başüstünü, teknenin en önemli ekip elemanlarından biri yapan çokça unsur bulunmaktadır.

Başüstü adamı yarışlarda, yarışın gidişatını değiştirecek pek çok noktada rol alır. Yapacağı hataların bazen telafisi olmaz. Özellikle sert havalarda baş üstünde yaşanan aksilikler yarışı terk etmekle, balon yırtmakla sonuçlanabilir. Tabii ki yelken bir ekip sporudur. Herhangi bir görevde yapılan hiçbir hata bir kişiye mal edilemez. Kazanılan yarışlar ekipçe kazanılır, kaybedilen yarışlar ekipçe kaybedilir. Başüstü elemanı teknedeki taktisyenin veya dümencinin planlarına kısa zaman içinde uyum sağlamalı, dediklerini uygulamalıdır. Görevini doğru zamanda doğru şekilde yerine getirmesi de takımı yarışta rakibine yaklaştırabilir.

Yelken eğitimi alan herkese, yelken yarışlarında kazanının “en az hata yapan tekne” olduğu öğretilir. Bu yüzden, hatalarının sonucu pahalıya mal olabilen başüstü görevinin yarışı en az hata ile tamamlaması oldukça önemlidir ve başüstünü önemli yapan unsur da budur.

2. Başüstü Elemanı

İlk bölümde yelkenli bir tekne üzerindeki genel istasyonlar, bu istasyonlardaki görevler hakkında genel bilgiler anlatıldı. Makalenin de konusu olan başüstü elemanı, başüstü istasyonunda görev yapan kişidir. Bu bölümde başüstü görevi yapacak ekip elemanının teknedeki görevleri, bu görevleri yerine getirebilmesi için sahip olması gereken özellikler ve başüstü elemanının tekne içindeki diğer görevlerle olan iletişimi anlatılıyor.

2.1. Başüstü Elemanının Görevleri

Başüstü elemanının tekne üzerinde belirli görevleri vardır. Daha önce de değinildiği üzere şimdi bahsi geçecek olan görevlerin hepsini her teknede başüstü elemanı yapacak diye bir kaide yoktur. Teknenin boyutlarına, donanımına göre başüstü, bu görevlerin hepsini ya da bir kısmını yapabilir. Bu görevleri yine teknedeki tekneye değişecek biçimde tek başına ya da başka ekip elemanlarından yardım alarak yapabilir. Ancak, genel olarak başüstünün sorumluluğunda olan görevleri sıralamaya çalıştım. Temelde bunlar;

- Yarışta start hattını takip etmek, göstermek
- Teknenin baş kısmındaki yelkenleri donatmak, basmak, indirmek, manevra yaptırmak

- Başüstü yelkenlerinin (balon, cenova) tüm mandar ve ıskotalarını neta tutmak ve bir sonraki manevra için hazırlamak

olarak sıralanabilir.

Başüstünün temel görevleri yukarıdaki maddelerdir. Bu maddelerden de anlaşılacağı üzere, görevlerinin hemen hepsi daha önce de bahsettiğim gibi kritik ve önemlidir. Start hattını takip etme görevini yerine getirirken yapacağı bir hata teknenin fodepar olmasına sebebiyet verebilir. Balon basarken ya da indirirken yapacağı bir hata yarışta dakikalara mal olabilir. Manevra esnasında ortaya çıkacak bir çapariz de yine takım için büyük zaman kayıplarına sebep olabilir. Teknede meydana gelmiş bir hasarı en kısa zamanda düzeltilmesi hem teknenin güvenliği hem de yarış için önemli olabilir. Teknede hiçbir görev hafife alınmaz. Başüstünün de bu görevleri hafife almaması ve yerine getirebilmesi için sahip olması gereken temel bazı özellikler vardır.

2.2. Başüstü Elemanının Sahip Olması Gereken Özellikler

Başüstü elemanının görevleri bir önceki bölümde de anlatıldığı gibi kritik görevlerdir. Her görevde olduğu gibi başüstü elemanının da görevini yerine getirebilmesi için sahip olması gereken önemli özellikler vardır. Genellikle teknede başüstü görevinden çekinilir. Özellikle büyük teknelerde, balonla manevraları zor olan teknelerde başüstü görevine karşı bir korku olabilir. Çünkü başüstü görevi riskli bir görevdir.

Başüstü elemanının sahip olması gereken özellikleri genel olarak iki kategoriye ayırabiliriz. Birincisi, başüstü elemanının karakter özellikleri; ikincisi, başüstü elemanının fiziksel özellikleridir. Bu iki kategorideki özelliklerin büyük çoğunluğuna sahip olmak başüstü elemanı için önemlidir.

Başüstünden korkmamalı, stres yapmamalı, panik olmamalı

Başüstü görevi, yarışın veya seyrin gidişatı için belirleyici rol oynar. Bu yüzden bu görevi yapacak kişinin üzerinde bir stres olabilir. Ancak bu stres, panik, korku, görevini yerine getirememesine sebep olmamalıdır. Bu yüzden başüstü elemanı üzerindeki sorumluluğun ve yükün ciddiyetini kavramış olmalıdır. Görevini hafife almayacak şekilde işinin önemini anlamış olmalıdır. Bu sorumluluk yüzünden yarış esnasında stres yapmamalıdır ve görev yerinden korkmamalıdır.

Teknesinin başüstünü iyi tanımalı

Görev yapacağı yer olan teknenin başüstünü iyi tanımalıdır. Teknede kullanılan balon çeşitlerini bilmelidir. Bu balonların ıskotalarının nasıl donatılacağını bilmelidir. Manevra esnasında yapması gerekenleri iyi bilmelidir. Başüstünü tanıması sadece donanımı bilmesi için gerekli değildir. Ortaya çıkması olası çaparizleri hızlı şekilde çözebilmesi için gereklidir. Başüstütekneden tekneye farklılıklar gösterir ve başüstü elemanının bulunduğu teknedeki farklılıkları bilmesi gereklidir.

Yapacaklarını kafasında canlandırabilmeli

Başüstünde kısa zamanda çok şey değişebilir. Rüzgaraltı ıskotalar, rüzgarüstü ıskotalar, alt baskı, üst baskı, tack line ve başüstündeki her türlü ip ard arda gelmesi muhtemel kavançalarla birbirine girebilir. Başüstüne bakıldığında karma karışık bir yer gibi görünebilir. Başüstü elemanı bu karışıklığa yarış boyunca minimum seviyede yer vermelidir. Dümenci kavança istediği anda başüstü elemanı zaten o kavançayı kafasında bir kere atmış olmalıdır. Donattığı iplere ve balonuna baktığında manevrayı ve kendi görevini kafasında canlandırabilmelidir.

Soğukkanlı olmalı

Başüstü elemanı görevini yerine getirirken özellikle sert havalarda fiziksel olarak zorlanabilir. Teknenin üzerindeki yükler arttıkça, tüm ekibin tekne üzerindeki hakimiyeti gittikçe azalır, zorlaşır.

Başüstü elemanının işini doğru ve kolay yapabilmesi için iletişim içinde olduğu diğer ekip elemanları da ona yardım etmelidir. Ancak, sertleşen şartlarda bu her zaman mümkün olmayabilir. Bu gibi durumlarda başüstü elemanı soğukkanlı olmalıdır. Aksine panik yapıp boş yere güç harcamamalıdır. Görevini zorlaştıran unsuru soğukkanlı kalarak, ancak bulabilir.

Pratik, hızlı ve doğru çözümler üretebilmeli

Her görevde olduğu gibi başüstü görevinde de hatalar yapılır. Daha önce de anlatıldığı gibi başüstü görevinin yaptığı hatalar zaman zaman oldukça pahalıya mal olabilir. Bu yüzden başüstünde meydana gelen çaparizlere karşı pratik, hızlı, doğru ve güvenilir çözümler getirebilmelidir. Başüstünde verilen çaparizlerin sebebini soğukkanlı kalarak bulmaya çalışmalıdır. Çaparizi çözmek için mantıklı cevaplar bulmalıdır. Bulduğu cevabı da uygulamadan önce kafasında canlandırmalı ve sonucunu görmelidir. Çaparizi çözmek için yapılan hamlenin bir başka çapariz daha verip vermeyeceğini düşünüp tartmalıdır. Sadece hızlı olmak adına, hatalı çözümler üretmemelidir.

Kararlı olmalı

Başüstünde en önemli şeylerden biri zamandır. Başüstü elemanının pek çok işi çok kısa zamanda doğru şekilde yapması gerekebilir. Bu yüzden başüstü elemanı kararlı olmalıdır. Bir hamle yapmadan önce yapacakları hakkında sürekli çelişkiye düşüp kararsız kalması yanlıştır. Tabii ki bu “başüstü aklına ilk geleni yapmalıdır” anlamına gelmiyor. Her zaman yapacaklarını kafasında bir kez canlandırmalı ve bir çapariz çıkmayacağından emin olmalıdır. Emin olduktan sonra daha fazla zaman kaybına sebep olmamalı ve karar vermelidir. Başüstü elemanı bazen aynı anda birden fazla iş yapmak zorunda kalabilir. Aynı anda iki yerde olamayacağı için işlerini sıraya koymalıdır. Bu sıralamada, daha önemli olan işi daha önce yapmaya özen göstermelidir. Yapacağı işler arasında kararsız kalmamalıdır. Kararsızlık, başüstü için oldukça önemli bir unsur olan zamanın, kaybına sebep olur. Pek çok insanın da söylediği gibi, kararsızlık bazen en kötü karardan bile kötü olabilir.

Olabilecekleri tahmin edebilmeli ve hazırlıklı olmalı

Teknede önemli roller oynamasına rağmen başüstü elemanı zaman zaman da boş kalır. Trimci sürekli yelkenine bakar. En küçük bir rüzgar değişikliğinde bile daha iyi trim yapmaya çalışır. Ancak başüstü görevi bu tür bir görev değildir. Kısa zamanda çok çalıştığı gibi özellikle manevralar arasında dinlenecek ve düşünce zamanı sahiptir. Bu esnada, yarışı izlemeli, daha önceki manevralarda başına gelenleri düşünmeli, yarışın devamında dümencinin isteyebileceklerini tahmin etmeli ve başüstünü buna göre hazırlamalıdır.

Mümkün olduğunca hafif ve güçlü olmalı

Başüstü elemanının görev yeri teknenin başıdır. Bu sebeple teknenin burnunda fazla ağırlık istenmeyeceği için başüstü elemanı olabildiğince hafif olmalıdır. Ancak, başüstü elemanının görevi fiziksel olarak özellikle sert havalarda güç gerektireceği için burada görev yapacak kişinin güçlü olması da aranan bir özelliktir. Bir başüstü elemanı, kendi ağırlığını iki koluyla çok zorlanmadan kaldırabilecek güçte olmalıdır. Başüstü elemanının, bazı durumlarda direğe veya mandar ile tekne dışına çıkması gerekebilir. Bu gibi durumlarda iş yapabilmesi için güçlü olması önemli bir unsurdur. Başüstü elemanının özellikle büyük teknelerde uzun boylu olması bir avantaj olabilir. Zaman zaman teknenin dışında bulunan balon iskotalarına veya balonun iskota yakasına ulaşabilmesi için artı bir özelliktir.

Atik ve çevik olmalı

Özellikle şamandıra dönüşlerine yaklaşırken, balon basmadan önce, balon indirdikten hemen sonra başüstünün ardına yapması gereken çok iş olur. Şamandıraya yaklaşırken dümenci başüstünden bir kavança atmasını, cenovayı basmasını, balonu indirmesini, şamandırayı döner dönmez orselayıp cenova

ve gönderi yeni bir tramola için neta etmesini isteyebilir. Bu gibi durumlarda başüstünün fazla vakti olmaz. Belirli bir plan dahilinde kendisinden istenen görevleri sırayla hızlı bir şekilde yapmalıdır. Başüstünün hızlı ve çevik olması bu yüzden önemlidir. Bu gibi işlerin ardı ardına geldiği durumlarda karşılaştığı sorunlara karşı soğukkanlı olmalı ve yapacaklarının zaman ve önem sırasını bilmelidir.

2.3. Başüstünün Sahip Olması Gereken Özelliklerin Önemi

Başüstü görevine dair şu ana kadar anlatılanlardan da anlaşılacağı üzere, bu görev zamanın önemli olduğu bir görev. Başüstü, kısa zaman içinde büyük yüklerle uğraşan ve teknenin seyrine, yarışın devamlılığına doğrudan etki eden görevlerle dolu bir pozisyon. Bu yüzden başüstü elemanı hem fiziksel, hem de psikolojik bir baskı altında görev yapmak zorunda. Başüstü elemanının sahip olması gereken özellikler de kişinin bu sorumluluğun altından kalkabilmesi için oldukça önemli.

Psikolojik etkenleri düşüncecek olursak eğer, örnek bulmak için çok uğraşmaya gerek yok. Örneğin, yarış esnasında başüstü adamı pupa seyrine döner dönmez balonu basmalıdır. Yarışlarda şamandıraya birlikte giden teknelerin, rakiplerin arasında, rekabetin içinde başüstünün balonu yanlış donatması ufak ya da büyük çapta çaparizlere sebep olabilir. Kimi çaparizleri çözmek için balonu indirmeye gerek kalmaz. Ancak kimileri için çaparizli balon düzgün bir şekilde indirilmelidir. Balon düzgün bir şekilde inmeyebilir. Eğer böyle bir durum var ise, balonun yakalarındaki ıskotalar, mandar vs. söküldükten sonra balonun ellenmesi bile gerekebilir. Ellenen balon tekrar donatıldıktan sonra basılır. Şu ana kadar anlatılanları büyük bir teknede büyük bir balonla yapmak 5-10 dakika sürebilir. Daha fazla sürme ihtimali de vardır. Bu ihtimalin olması bile başlı başına başüstü elemanının stres yapmasına, baskı altında olmasına sebep olabilir. Başüstü elemanı bunlarla baş edebilmelidir ki görevini doğru şekilde yapabilsin. Başüstünün kafasının rahat olması, daha düzgün düşünmesini ve işini daha doğru yapmasını sağlar. Tabii ki herkes hata yapabilir. Başüstü de hata yaptığında, bir çaparizle karşılaştığında, teknenin yarışa devam etmesi için o çaparizi çözmesi gerektiğini bilir. Ancak, düşünmesi gereken teknenin yarışa devam etmesi değil, sadece o çaparizin nasıl çözüleceği olmalıdır. Diğer her türlü etkenin kendi üzerinde oluşturduğu baskıya yenik düşmemeli ve sağlıklı düşünmeye devam etmelidir.

Yelkenli teknelerde görev yapılan başlıca istasyonları Resim 1' de göstermiştik. Bu istasyonlarda bulunan her görevin kendine göre sorumlulukları vardır. Bu sorumlulukları yerine getirebilmek için bazı görevlerde fiziksel güç de gereklidir. Örneğin, 150 m² alanı olan bir balonu 25 knot esen havada trim edecek veya vinçleyecek bir kadın ekip elemanı görevini yerine getirirken zorlanabilir ve sıklıkla hata yapar. Ancak daha güçlü, kondüsyonlu bir kişi bu görevi daha rahat yapabilir. Başüstü de özellikle sert havalarda fiziksel güç gerektirir. Tekne üzerinde etkileşim içinde olduğu diğer ekip elemanları ile iletişimini güçlü tutarsa ve birbirlerine yardımcı olurlarsa, başüstü üzerine düşen fiziksel yükü en aza indirgeyebilir. Ancak sert havalarda bu yük de azımsanacak boyutta olmayabilir. Bu yüzden başüstü elemanının güçlü olması önemlidir. Aynı zamanda, daha önceki örnekte de anlatıldığı gibi, ard arda birkaç tane işi çok kısa zamanda yapması gereken anlar özellikle yarışlarda sıkça başüstünün başına gelir. Bu gibi durumlarda hızlı ve çevik olması işlerin aksamaması için son derece önemlidir. Başüstü elemanı, bu güç, kondüsyon, hız ve çevikliğini korumak için karada da spor yapmalıdır.

2.4. Başüstü Elemanının İletişim İçinde Olduğu Görevler

Yelken sporu ile tanışan herkese anlatılan temel bir nokta var: Yelken, bir takım sporudur. Yat yelkenciliği için bu çok önemli bir katedir. Tekne üzerinde her ne görev yapılıyorsa yapılsın, her ekip elemanı görevini yaparak bir diğer ekip elemanını etkiler. Bunun için, tekne üzerindeki ekibin sürekli bir iletişim içinde olması şarttır.

Başüstü elemanı da diğer görevlerden pek çok kişi ile etkileşen ve iletişim içinde olması gereken bir ekip elemanıdır. Bu bölümde bunlardan temel olanlar anlatılıyor. Tekneden tekneye değişen görevler ve sorumluluk dağılımları göz ardı edilerek, genel olarak çoğu teknede geçerli olan ikili iletişimler aktarılıyor. Bu bölümde anlatılanlar, başüstünün bütün görevleri esnasında iletişim için dikkat edeceği diğer

görevlerle ilgili örnek bir senaryo içeriyor. İletişim içinde olması gereken görevler ile ilgili genel bir fikir veriyor.

Genel olarak sıralamak gerekirse, başüstü elemanın tek yönlü veya çift yönlü iletişim içinde olması gereken diğer görevler; taktisyen, dümenci, rüzgarüstü trimci, rüzgaraltı trimci, piyano ve direk dibi elemanıdır. Hemen hemen teknenin pek çok görevi ile iletişim içinde olmalıdır.

Taktisyen ve dümenci

Tekne üzerinde görev yapan herkes öncelikli olarak dümenciye dinler. Eğer teknede ayrıca bir taktisyen var ise, ekip dolaylı olarak taktisyeni de dinliyor olur. Yarışta izlenecek rotaya, taktiğe karar veren kişiler olan taktisyen ve dümenci nerede tramola atılacağına, nerede kavança atılacağına, kaç tane kavança atılacağına, hangi açıda seyir yapılacağına kadar her şeyin kararını alırlar. Özellikle manevralar ile ilgili verilen kararları başüstü elemanın doğru dinlemesi ve doğru anlaması gerekmektedir. Bu genel anlamda başüstünün ve diğer tüm ekibin yapması gereken bir şeydir. Ayrı olarak başüstü adamı örneğin kavança esnasında ekibi yönlendiren kişi olan dümenciye dikkatle dinlemelidir. Kavançanın başlatılmasını, sonlandırılmasını dümenci yapar. Gönderin ne zaman patlatılacağını ve yeni kontraya geçileceğini ekibe dümenci bildirir. Bu esnada başüstü elemanı yüzü başüstüne dönük, kulağı dümencide olacak şekilde dümenciye dinlemelidir. Tekne ne durumda, anlık olarak ne kararlar veriliyor, başüstünün bunların hepsinden haberi olması gerekir. Belki tekne kavança atarken çatışmaya gidecek bir tekneyi fark etmemiş olabilir ve dümenci aniden kavançayı durdurup aynı kontra gitmek isteyebilir. Başüstündeki eleman, uğraşı içindeyken bu komutu duymaz ve kavançayı atmaya çalışırsa, tekne üzerindeki hiçbir unsur ona yardım etmezken (dümenci, rüzgarın yönü vs.) başüstü elemanı kendini boş yere yormaktan başka bir şey yapmaz. Bu yüzden ne iş yapıyor olursa olsun, bir kulağı her zaman dümencide ve gelecek her komutu dinliyor olmalıdır. Özellikle büyük teknelerde aralarındaki mesafe dolayısıyla başüstü elemanı, kaptanı veya taktisyeni duyamayabilir. Bu iletişimin kopmaması için aralarında belirleyecekleri bazı el işaretleri ile haberleşebilirler.

Rüzgarüstü trimci

Rüzgarüstü trimci simetrik balon kullanan teknelerde kavança esnasında başüstü elemanın boş yere gücünü harcamasına sebep olabilecek en önemli etkenlerden bir tanesidir. Aynı şekilde, görevini başüstü ile iletişim içinde kalarak doğru bir şekilde yaptığı sürece başüstünün yükünü kavança esnasında hafifletecek kişidir. Teknenin sancak kontradan iskele kontraya kavança attığını varsayalım. Bu durumda balon teknenin iskele tarafından sancak tarafına doğru geçer. Balonun iki iskota yakasında bağlı olan iskotalardan eski rüzgaraltı iskota yeni rüzgarüstü iskota olur. Gönder, rüzgar tam iğnecikten gelirken eski rüzgarüstü iskotadan ayrılıp yeni rüzgarüstü iskotaya takılır. Bu yüzden yeni rüzgarüstü iskotadaki aşırı gerginlik gönderin takılmasını zorlaştırır. Başüstü elemanı o iskotayı göndere yaklaştırıp gönderi takmak zorundadır. Aynı zamanda eğer gönder pole-to-pole¹ şeklinde kullanılıyorsa gönderin direğe sabitlenmesi de rüzgarüstü iskota çok gergin ise zorlaşır. Bu yüzden rüzgarüstü trimcinin gözü sürekli başüstünde olmalıdır. Başüstü elemanı, trimcinin kendisini izlediğini ve dinlediğini bilmeli ve onunla iletişim içinde olmalıdır.

Rüzgaraltı trimci

Rüzgaraltı trimci de yine rüzgarüstü trimci gibi özellikle kavança esnasında başüstüne yardımcı olabilecek önemli bir görevi yerine getirir. Aynı senaryoyu ele alacak olursak (simetrik balon ile sancak kontradan iskele kontraya kavança) başüstünün görevi gönderi yeni rüzgarüstüne taşımaktır. Bunun için yeni rüzgarüstü iskotayı gönderin ucuna takmalıdır. O iskotaya başüstünden ulaşabilmesi için balonun

¹ Kavança esnasında gönderi, direktteki ucunu çıkartıp yeni rüzgarüstündeki iskotaya takarak ve yeni rüzgaraltındaki ucunu çıkartıp direğe takarak kullanma şeklidir. Gönderin direktteki ucu her kavançada değişir.

yeni rüzgarüstü ıskotasının tekneye yaklaştırılması gerekir. Rüzgarüstü trimcinin ıskotasını boşlaması yeterli olmuyorsa, rüzgaraltı trimci ıskotasını alarak başüstünün yakalamaya çalıştığı ruzgarüstü ıskotayı tekneye yaklaştırabilir. Bu işlem esnasında başüstü bu yardım isteğini rüzgaraltı trimciye söylemelidir.

Piyano

Piyano teknenin mandarlarının, trim araçlarının toplandığı bir istasyondur. Buraya balonun alt ve üst baskı ipleri de gelir. Kavança esnasında gönderin rahat hareket edebilmesi için alt baskının bir miktar boş olması gerekir. Başüstü, bu gibi durumlarda piyano ile iletişim içinde olmalıdır. Başüstünün gereksiz güç harcamaması için trimciler gibi piyano da başüstünü sürekli olarak dinlemelidir. Balon indirilirken başüstü ile piyanonun birlikte çalışması gerekir. Eğer koordine olmadan çalışırlarsa balonu suya indirmeleri işten bile değildir. Asimetrik balon kullanan teknelerde balon indirilirken başüstü, balonun tack yakasını ıskota yakası ile birleştirir. Bunu yapabilmesi için tack yakasının başüstünün boyutlarına göre, doğru zamanda 2-3 metre boşlanması gerekir. Başüstü ile piyano koordinasyonu bu gibi noktalarda oldukça önemlidir.

Direk Dibi

Teknede yelkenler basılırken, indirilirken direk dibi aktif görev yapar. Başüstündeki eleman balonu donattıktan sonra balonu direğe basacak kişi direk dibi elemanıdır. Dümenciden gelen komuttan sonra direk dibi elemanı, başüstünün balonu hazırlamış olduğundan emin olur. Başüstü elemanı balona yol verirken direk dibi balonu direğe basar. Bu işin koordineli yapılması gerekir. Benzer şekilde, balon indirirken de direk dibi elemanı başüstü ile koordineli çalışır. Özellikle büyük teknelerde balon alanı büyük olduğundan başüstünün bütün balonu tek başına söndürerek indirmesi mümkün olmayabilir. Bu yüzden başüstüne yardımcı 1-2 kişi gidebilir. Yardıma gidecek olan ilk kişi direk dibi elemanıdır. Balon indirilirken, balonun her kısmının aynı yerden indirilmesi gerekir. Burada, yardıma giden direk dibi elemanı başüstünün komutlarını dinlemelidir. Başüstü elemanı balonu cenova ıskotalarının altından indirirken, direk dibi elemanı balonun kendi elindeki kısmını ıskotaların üstünden indirirse balon düzgün bir şekilde inmez. Cenova ıskotası ile çapariz verir ve kesinlikle ellenmemiş biçimde iner ve yüksek ihtimalle bu çapariz teknenin tramola atmasına engel olur. Bu yüzden balonun bütün yakaları sökülmesi, tekrar ellenmeli ve yeniden donatılmalıdır. Bu gibi durumlar, başüstü için pahalıya patlayabilir. Bunların olmaması için, bu örnekte balonun hemen tekrara basılacak şekilde indirilmesi için, birlikte yapılan işlerin doğru şekilde yapılması için başüstü ile direk dibi elemanının iletişimi oldukça önemlidir.

Bu bölümde anlatılanlar başüstünün iletişim içinde olduğu bütün görevler ile birlikte çalıştığı her senaryo esnasında ne yapacağını anlatmaktan ziyade, iletişimin önemine birkaç örnek ile değinmektedir. Başüstünün birlikte çalışacağı ekip elemanları ile yapacağı işlerde dikkat etmesi gereken diğer noktalara ilerleyen bölümlerdeki konuların içinde değinmeye çalıştım.

3. Start Hattında Başüstü

İyi bir start, yarışa hem taktiksel açıdan, hem de psikolojik açıdan bir adım önde başlamanın büyük kısmıdır. İster match race olsun, ister kalabalık bir start olsun, yarışa önde başlamak oldukça önemlidir. Start esnasında tekne üzerindeki taktisyen veya dümenci taktik yapar ve start alır. Ekibin geri kalanı, dümenciye dinlemeli ve onun istediklerini yapmalıdır. Dümenci ve taktisyen işini yaparken, başüstü elemanının sağlayacağı bazı bilgilere ihtiyaç duyarlar.

3.1. Start Hattını Takip Etmek

Start hattı, iki şamandıra arasında veya bir komite botu ile bir şamandıra arasındaki hayali düz çizgidir. Start esnasında önemli olan nokta, hattı avantajlı tarafından, maksimum hızla, tam start verildiği anda kesmektir. Başüstü elemanı teknenin hızını etkileyen kontrolleri sağlayan kişi değildir, ancak teknenin başında bulunduğu için ekibin geri kalan kısmına göre daha rahat bir şekilde start hattını ve çevredeki rakip tekneleri görmektedir. Bu yüzden dümencinin veya taktisyenin rahatlıkla göremediği bazı şeyleri el hareketleri kullanarak arka tarafa bildirir. Arka tarafa iletebileceği bazı bilgiler şunlardır:

- Start hattı nerede?
- Tekne start hattına ne kadar uzaklıkta?
- Start hattına gereğinden hızlı mı yavaş mı gidiliyor?
- Start anına kaç saniye kaldı?
- Start verildi mi?
- Filoya göre bulunulan pozisyon ne?
- Cenovanın arkasında başka tekne var mı?
- Çatışma yaşanabilecek tekne var mı?

Start hattını takip etmek kolay bir iş değildir ve iyi bir start yalnızca başüstünün iyi performansı değil, tüm ekibin iyi performansı ile mümkün olur. Start anı, bir yarışta yaşanan en heyecanlı anlardır. Bütün tekneler hatta yaklaşırken kendilerine avantajlı tarafta yüksek hızları ile iyi bir pozisyon almaya çalışır. Bu esnada diğer teknelere göre kurallar dahilinde bir pozisyon alınmalı ve ceza alınmamalıdır. Bu durum tehlikeli olabilir. Kısıtlı alanda ve yüksek hızda tekneye manevra yaptırmak zorlaşır. Burada yapılacak hatalar, yarışa mal olabilir. Yarıştan da öte ciddi maddi zararlara sebep olunabilir. İki tekne de olsa, yüz elli tekne de olsa start esnasında tekneler manevraları için kendilerine start hattında uygun yer bulamayabilirler. Bu yüzden iyi bir başüstü ekip ile start için olabildiğince pratik yapmalı ve katılabildiği her yarışa katılmalı, su üstünde kalmalıdır.

Start hattını takip edebilmek için başüstünün iyi gözlem yapması gerekir. Start hattının iki ucundaki şamandıraları sürekli takip etmeli ve hatta çok yaklaşıldığında teknenin en ucunda bulunup iki şamandırayı sırayla kerteriz almalıdır. Bu şekilde teknenin burnunun hattı kesip kesmediğini sezebilmelidir.

3.2. Diğer Teknelere Göre Pozisyon

Başüstü elemanının start esnasındaki sorumluluklarından biri teknenin start hattına ve filodaki diğer teknelere göre geçiş hakları doğrultusunda dümenciyi ve taktisyeni bilgilendirmektir. Dümenci her şeyi kalabalık bir ekibin arkasından görürken ve tekneyi kullanmaya çalışırken etrafı kollama görevi başüstündedir. Teknenin gözü başüstü olur. Start esnasında başüstü elemanı, dümencinin zaman zaman göremeyeceği yer olan cenovanın arkasında kalan kısmı gözlemeli ve o tarafta bulunan tekneler ile karşılaşılması muhtemel durumlar ile ilgili kendisi fikir yürütmeli ve olabilecekleri dümenciye haber vermelidir. Olası çatışma durumlarını önceden tahmin edebilmeli, diğer teknelerin yapmayı düşündüklerini fark edebilmeli ve her an dümenci ile, artı olarak gerekiyorsa ekibin geri kalanı ile iletişim içinde olmalıdır.

Bir başüstü elemanı için yarış kurallarını bilmek şarttır. Özellikle çatışma esnasında hangi teknenin kime göre geçiş üstünlüğü olduğuna dair değişik ve karşılaşılmaması ihtimali düşük olan senaryoları dahi bilmelidir. Start hattı protesto vermenin veya ceza almanın gayet mümkün olduğu bir yerdir. Bu yüzden, örneğin başüstü elemanı cenovanın arkasından gelen bir tekne ile çatışılmak üzereyken geçiş hakkının karşı tarafta olduğunu bilmezse ve dümenciyi bu şekilde yönlendirirse teknenin ceza almasına sebep

olabilir. Bunun için karşılaşılabilecek her türlü çatışma senaryoları ve yarış kuralları ile ilgili ayrıntılı bilgi sahibi olmalıdır.

Yarış kuralları, çatışma durumları hakkındaki bilgi kadar önemli olmasa da başüstü elemanı genel taktiksel bir bilgi birikimine sahip olmalıdır. Bu bilgisini start hattında teknenin hareketini, hızını, start hattına ve diğer teknelere göre pozisyonunu en iyi şekilde hissedebilen kişi olarak, tekneye startta iyi bir pozisyon almakta yardımcı olabilir. Mümkünse yarış öncesinde dümenci veya taktisyenle start hattında izlenecek strateji hakkında bilgi alınmalıdır. Hangi tekneye dikkat edileceğini, start hattının hangi tarafının avantajlı olduğunu bilmelidir. Dümenci ile başüstünün start öncesinde bu konularda anlaşması iyi bir starta yardımcı olur. Aksine başüstünün bu konularda bilgisiz olması kötü bir starta, hatta sakatlığa, çarpışmaya, diskalifiyeye veya yaralanmaya kadar gidebilir.

3.3. Zamanlama

Hiçbir start aynı değildir. Her startta rüzgar hızı, rüzgar yönü, rüzgar yönünün değişme eğilimi, dalgaların geliş yönü ve büyüklüğü farklıdır. Hatta aynı teknede her startta ekip elemanları bile değişebilir. Bu yüzden iyi ve güvenli bir start alabilmek için ekip yarış öncesinde mümkünse start için pratik yapmalıdır. Start hattından en son saniyede çıkmak için bu tip çalışmalardan fazlası da gereklidir. Ekibin yarıştan önceki gece kaliteli bir uyku uyuması bile start gibi her an yüksek dikkat isteyen bir yerde önemlidir.

Başüstü elemanının da start hattında çok dikkatli olması gerekir. Genellikle teknelerde start esnasında süreyi dümenciye daha yakın bulunan kokpitteki birisi veya taktisyen tutar ve sürekli dümenciyi süre hakkında bilgilendirir. Ancak teknenin o anda start hattına uzaklığını ve teknenin üzerindeki hızla kalan yolu ne kadar sürede tamamlayacağını en iyi tahmin edebilecek kişi başüstüdür.

Bu sebeple başüstünün de starta kaç saniye kaldığını bilmesi gerekir. Kokpitte tutulan süreyi başüstünün duyması özellikle büyük teknelerde zor olacağından başüstü elemanı da kendi süre tutmalıdır. Bunu ekip için değil, kendi görevi için yapmalıdır. Teknenin start hattına kaç saniyede varacağını en iyi şekilde sezip, kalan süre ile sürekli bir karşılaştırma yapmalı ve bu bilgiyi arka tarafa aktarmalıdır. Dümenci ile başüstü elemanı arasındaki iletişim bu açıdan oldukça önemlidir. Bütün bunlar için, başüstü elemanı kesinlikle yanında kronometreli bir saat bulundurmalıdır.

3.4. İletişim

Dümenci ile başüstü elemanının start esnasındaki iletişiminin önemine değindik. Bu iletişimin hiçbir zaman kesilmemesi gereklidir. Ancak zaman zaman hava koşulları veya çok kalabalık bir start hattında diğer teknelerden gelen sesler sebebi ile dümenci ile başüstü elemanı arasındaki iletişim sözlü şekilde yapılamaz hale gelebilir. Biri diğerini duyamayabilir. Bu yüzden başüstü ve dümenci aralarında “yüksele”, “düş”, “tekneyi yavaşlat”, “dur”, “devam”, “hızlan” gibi start esnasında kullanılacak komutlar için el hareketleri belirleyebilirler. Bu hareketlerin herhangi bir standardı olması gerekmez. Önemli olan başüstü ile dümencinin karşılıklı anlaşabilmesidir. Bu hareketleri ekibin kalanının da bilmesi çok önemli olmamakla beraber, avantaj olabilir.

Yarışlarda start esnasında başüstünde bulunan kişinin bağırarak, el kol hareketleri yaparak yerine getirdiği görev bunlardır.

4. Başüstü Yelkenleri

Makalenin şu ana kadarki kısmında başüstü elemanlarının görevleri, önemleri, önemi gibi konuları anlatmaya çalıştım. Bu bölümde yaygın olan sloop arma teknelerde başüstü elemanının ilgilendiği yelkenlerden bahsediliyor. Bu yelkenlerin genel kullanıma amaçları ve başüstü ile olan ilgisi anlatılıyor.

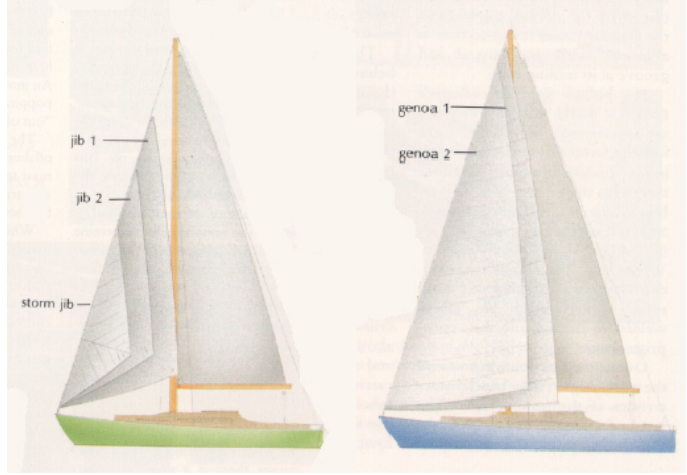
4.1. Cenova

Cenova, bu makaleyi okuma ihtimali olan herkesin bildiği bir yelken çeşididir. Tekne direğinin ön kısmında bulunan ve baş ıstralyaya matafyonlar, çeşitli kilitler, furling veya bir ray vasıtası ile basılan yelkendir. İstralyaya basılan bu yelkene bazı özelliklerine göre flok da denebilir. Eğer yelkenin güngörmez yakası ana yelkenin orsa yakasını geçip daha arkada bitiyorsa cenova, eğer direğin hizasında veya çarmıh tellerinin önünde bitiyorsa flok denir. Cenovanın alanı floka göre daha geniştir.

Cenova veya flok ile ilgili bu tip oldukça genel bilgiler bu makale için bir fazlalık olacağından, hemen başüstü elemanının cenova ile ilgisine geçiyoruz.

Başüstü elemanının görevlerinden bahsederken bir genelleme vardı: "Başüstü elemanı teknenin baş tarafının lideridir ve orada olan her şeyden sorumludur." Cenova da baş bölgesinde bulunan bir yelken olduğu için başüstü elemanının sorumluluğundadır. Yarış tekneleri genellikle birden fazla cenova bulundururlar. Yarış esnasında havanın kuvvetine göre cenova değiştirilebilir. Hava sertleştikçe daha küçük boyutlu cenova veya flok kullanılır. Bu yelkenlerin birbirlerinden tek farkı boyutları olmak zorunda değildir. Yelkenlerin kalınlıkları da farklı olabilir. Başüstü görevi için önemli olan bu değil, hangi cenova veya floğun basılacağı, indirileceğidir. Bu işlemler esnasında izlenecek adımlardır. Resim 2' de cenova ve flok çeşitleri bulunmaktadır.

Özellikle coğrafi rotalı yarışlarda cenova değiştirme ihtimali yüksektir. Farklı hızda rüzgarlarla karşılaşılacağı için havaya en uygun cenovanın basılması gerekir. Cenova basma, indirme, değiştirme işlemleri ilerleyen bölümlerde anlatılacaktır.



Resim 2

4.2. Balon

Balon, yelkenli teknelerde geniş seyirlerde tercih edilen alanı büyük bir yelken çeşididir. Tekne direğinin ön tarafında bulunur. Her yelkenin olduğu gibi balon yelkenin de çeşitleri vardır. Kesimine göre, kullandığı sabit veya hareketli donanımlara göre türleri bulunmaktadır. Balon yelkenleri; şekline, kesimine göre iki ana kategoride incelenebilir: Simetrik balonlar ve asimetrik balonlar. Bu balon çeşitleri de kendi içlerinde kullandıkları donanımlara göre kategorize edilebilir.

Simetrik balonlar genellikle pupaya oldukça yakın geniş seyirlerde avantaj sağlarken, asimetrik balonlar simetrik balonlara göre daha dar seyirlerde daha yüksek performans gösterirler. İlerleyen teknoloji ile günümüzde yeni yarış tekneleri genellikle asimetrik balon kullanacak şekilde tasarlanmaktadır.

Başüstü elemanının teknede en kritik olarak görev aldığı zamanlar, balon yelkenin basılacağı, indirileceği, kavança edileceği ya da değiştirileceği zamanlardır. Bu yüzden başüstü elemanı balonunun kullandığı donanımları çok iyi bilmelidir. Başüstü elemanının donatıp basacağı balonun çaparizsiz bir şekilde toka olması için bu önemlidir.

Balon yelken de üç kenarı ve üç köşesi olan bir yelken çeşididir. Bu köşelere balonun çeşidine göre belirli ipler bağlanır. Balon basıldıktan sonra kontra değiştirilmek istenirse balona kavança atılır. Dümenci kontra değiştirirken başüstü elemanı kullandığı balonun türüne göre üzerine düşen görevi yerine getirir. Makalenin şu ana kadarki kısmında balonla kavançada başüstünün çok önemli bir görevi yerine getirdiğini anlatmıştık. Beşinci bölümde en yaygın kullanılan balon çeşitlerinin kavançalanması ile ilgili bilgiler içerilmiştir.

4.3. Başüstü Yelkenlerini Basmak ve İndirmek

Her yelkende olduğu gibi başüstünde kullanılan yelkenleri de basmaya yarayan iplere mandar denir. Genellikle piyanodan çıkan ip direk dibinde bir makaradan geçip direğin içinden tepesine kadar ilerler. Tepede direğin dışına çıkıp aşağıya kadar iner ve yine direk dibinde bir yerde ucundaki kilit sayesinde sabitlenir. Tekneler, dizaynlarına göre çok sayıda mandar bulundurabilir. Her teknede bir tane ana yelken mandarı tabii ki bulunur. Başüstünü ilgilendiren mandarlar ise cenova mandarı ve balon mandarıdır. Yelkenli tekneler genellikle, aynı anda birden fazla cenovayı basıp seyir yapmaz veya aynı anda iki balonu toka edip yarışmaz. Bunun bir anlamı yoktur. Ancak birden fazla balon mandarı veya birden fazla cenova mandarı bulundurabilir. Bunun en basit sebeplerinden biri, mandarlardan birinin kopması veya direğin tepesinde kalması gibi bir sorun yaşandığında yerine yedeğinin istenmesidir. Bir diğer önemli sebebi ise, rüzgar durumunda yaşanan bir değişiklik üzerine cenovayı veya balonu değiştirme esnasında zaman kaybetmek istememektir. İlerleyen bölümde adı “peeling” olan bu işlem anlatılacaktır.

Hem balon, hem de cenova yelkenlerinin üç tane köşesi olduğunu söylemiştik. Bunlardan bir tanesi mandardır. Mandar, yelkeni yukarı çekecek olan iptir. Asimetrik balonda aşağıda kalan yakalar karula (tack yakası) ve iskota yakalarıdır. Simetrik balonda ise aşağıda kalan iki yaka da iskota yakasıdır. Yelken basılmak istendiğinde, gerekli ipler bu yakalara takılır. Ancak bağlanacak olan her ipin geldiği yerde bir çapariz olup olmadığına bakılmalıdır. Başüstü elemanı bağlayacağı ipleri bağlamadan önce kontrol etmelidir. Hiçbir kontrol yapmadan ezbere donattıktan sonra toplu bir kontrol yaparsa ve bir hata fark ederse, o ipi hatalı bir şekilde bağlarken geçen zaman boşa harcanmış zaman olur. Ayrıca donatılmış ama basılmamış balonda hatayı göremeyebilir. Bu sebeple başüstü elemanı balon veya cenova donatırken bağladığı iplerin çaparizsiz geldiğinden emin olmalıdır. Eğer basılan yelken balon ise, gönder veya hareketli baston gibi bir donanım kullanılıyorsa bu donanım doğru pozisyona alındıktan sonra direk dibine “bas” komutunu verebilir. Balon basılırken başüstü elemanı balonun hiçbir yere takılmadan rahatça basılması için balona yol verir. Balon toka olduktan sonra, balonu kullanma işi trimcilere ve dümenciye kalır.

Makalenin beşinci bölümünde balon yelken çeşitlerinin nasıl donatıldığını, nasıl kavançalandığını görsel malzemeler kullanarak anlatmaya çalıştım. Bu bölümde öğrenmemiz gereken ise cenova veya balonun basılması ve indirilmesi işleminde genel olarak bilmemiz gerekenlerdir.

Dikkat edilecek en önemli şey, balonu veya cenovayı basmadan önce bağlı iplerin yelken basıldıktan sonra herhangi bir yere çapariz vermeyeceğinden emin olmaktır. Örneğin cenova basmadan önce, cenova mandarının ıstralya etrafında tur atmamış olduğundan emin olmak gerekir. Cenovayı basmadan önce, çıtaların doğru yerde olduğuna bile bakılmalıdır. Yarış esnasında, heyecanlı bir anda farkında olmadan raya cenovanın orsa yakası yerine güngörmez yakasını sokmak ve cenovaya zarar vermek hiç de imkansız değildir. Bu yüzden bu gibi aslında yapılması zor görünen hatalar için bile yapılanlar kontrol edilmelidir. Balon basarken ve indirirken dikkat edilecek en önemli nokta da balonun teknenin dışına tek bir yerden çıkmasıdır. “Tek bir yerden çıkması” sözü ile kastedilen şudur: Balon torbası başüstüne konulduğunda, yakalara gerlen mandar, tack veya iskota iplerinin hepsi aynı yerden gelmelidir. Örneğin biri cenova iskotasının üstünden, diğeri altından gelirse, balon basılırken başüstünde çapariz verilir. Bu yüzden tüm iplerin yelkenin yakalarına aynı konumdan gelmesi önemlidir. Bu, balonun her yakasının teknenin dışına aynı yoldan çıkması için gereklidir. Başüstü elemanı, örneğin asimetrik göndersiz bir balonda mandar, tack ve iskota yakalarına gelen ipleri iki vardavela dikmesinin arasından, vardavela tellerinin altından bağlasa bile balonu çaparizsiz bir şekilde basabilir. Bunu yapması gerekli değildir tabii, vardavela altından balonu zorla basmanın bir anlamı olamaz. Ancak anlatılmaya çalışılan şey, tüm ipler teknenin dışından balona aynı yerden geldiği sürece balonun çaparizsiz şekilde basılabileceğidir. Balon indirme işlemi esnasında da aynı şeye dikkat edilmelidir. Özellikle büyük yelken alanı olan balonları indirmek nispeten zordur. Balonun indirilme işlemi esnasında yakaları kaybetmemek gerekir. Balonu tekneye söndüre söndüre indirmek gerekir. Balon indiğinde güzelce bir yerde toplanmış ve yakaları

birbirine dolandırılmamışsa balonu tekrar ellemeye gerek kalmaz. Bunu yapabilmek için de balonun her yerini tekneye aynı yerden almak gerekir. Makalenin önceki kısımlarında da denildiği gibi başüstü, kendisine yardımcı olan insanlarla birlikte balonu aynı yerden indirmelidir. Biri cenova iskotasının altından, biri üstünden, biri çarmıh direklerinin arkasından balonu tekneye çekerse o balonu ellemeden tekrar basmak son derece riskli bir hareket olacaktır. Zaten balon bu şekilde teknenin içine alınamayacaktır. Balonu karmaşa içinde içeri aldıktan sonra, ellemeden basmak risklidir. Balon indirirken buna dikkat edilmelidir. Bir diğer önemli şey de balonun söndürülerek indirilmesidir. Bu işlem farklı çeşit balonlarda farklı şekilde yapılırsa da genel olarak mantığı birbirine benzer. Balonun üç köşesi ve üç kenarı olduğunu söylemiştik. Balonu indirirken, mandar olmayan iki yakayı tutan ipler hafifçe boşlanırsa ve başüstü bu iki yakayı birbirine yaklaştırıp balonu kollarının arasına alarak indirirse hem yakaların kaybolması engellenir, hem de balon düzgün ve kolay bir şekilde indirilir. Bunun için başüstü elemanı, bu iki yakaya gelen ipleri kontrol eden kokpit elemanları ile iletişim içinde olmalıdır.

5. Balon Çeşitleri

Balon, daha önce de bahsedildiği gibi çoğunlukla geniş seyirlerde kullanılan, büyük alanlı bir yelken çeşididir. Genellikle pupa, geniş apaz, bazen de apaz ve dar apaz seyirlerde kullanılır. Ancak her balon bu seyirlerin hepsinde maksimum performans göstermez. Bunun için balonlar boyutlarıyla, kesimleriyle, kalınlıkları ile farklı açılı seyirlerde ve farklı rüzgar hızlarında avantajlı veya dezavantajlı olabilirler. Genellikle yarış teknelerinde birden fazla balon bulunur. Bu balonlardan hangisi yarış esnasında havaya, rotaya göre tercih edilirse o balon basılır. Hangi balonun basılacağı kararını teknede dümenci veya taktisyen verir. Başüstü elemanı da basılacak olan balonu başüstünde donatır ve basmaya hazır hale getirir. Bu yüzden başüstü, teknede bulunan her çeşit balonun nasıl donatıldığını, basıldığını, indirildiğini ve kavançalandığını bilmelidir.

Bu bölümde farklı balon çeşitlerini donatmayı göreceğiz. Basarken, indirirken nelere dikkat edilmesi gerektiğini göreceğiz. Balon ile gerçekleştirilen kontra değiştirme manevrası kavança olduğu için, kavança esnasında başüstü elemanına düşen görevleri göreceğiz. Aynı zamanda, balon çeşitlerine göre ortaya çıkması olası çaparizleri ve bu çaparizlerden nasıl kurtulabileceğini öğreneceğiz. Elbette başüstü, çeşitli iplerle dolu bir yer olduğu için çok sayıda çapariz oluşabilir. Bazen yarışta manevralar arttığında, yapılan her iş oldukça hızlı yapıldığında karşılaşılan bir çaparizin nasıl oluştuğunu başüstü anlayamayabilir. Daha önce hiç çözmek zorunda kalmadığı bir çaparizle karşılaştığında işler bozulabilir. Karşılaşılabilecek bütün çaparizlere burada değinebilmek mümkün değildir. Ancak sık karşılaşılan çaparizlere olabildiğince yer verilmiştir. Başüstü elemanının kendini bu konuda en iyi yetiştirebileceği yer, yine başüstüdür. Olabildiğince çok su üstünde kalıp, tecrübe kazanmaktır.

Öncelikle yelkenli teknelerde kullanılan balon yelkenlerinin çeşitlerini bilmeliyiz. Bu makalede oluşturulan kategoriler herhangi bir standarda göre yapılmamıştır. Yaygın olarak kullanılan balon çeşitleri basitçe gruplandırılmıştır.

Balonlar genel olarak “simetrik” ve “asimetrik” olmak üzere iki ana kategoriye ayrılır. Bu kategoriler de kendi içlerinde farklı donanımlar kullanması sebebi ile çeşitlere ayrılabilir. Simetrik balonlar kendi



Resim 3

içinde “tek ıskotalı” ve “çift ıskotalı” olmak üzere iki gruba, asimetrik balonlar ise kendi içinde “göndersiz”, “gönderli” ve “bastonlu” asimetrik balonlar olmak üzere üç gruba ayrılmıştır.

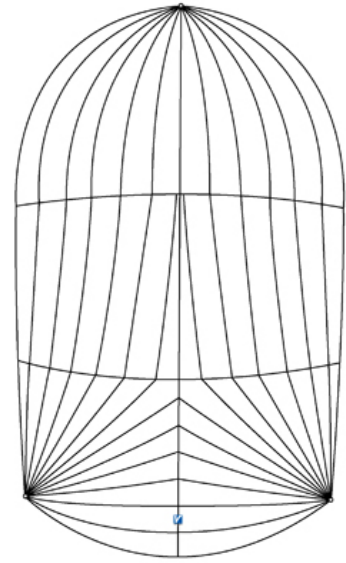
Simetrik balonlar ve asimetrik balonlar kendi içlerinde birbirlerine benzerler. Simetrik veya asimetrik pek çok balon kendi içinde farklı donanımlarla direğe basılabilir. Örneğin, asimetrik bir balon göndersiz de donatılabilir, gönderli de donatılabilir. Simetrik bir balonu tek ıskotalı veya çift ıskotalı donatmak mümkündür. Ancak bunların da teknenin boyutuna göre, balonun boyutuna göre tercih sebepleri vardır.

Simetrik balonlar genellikle pupaya yakın, geniş seyirlerde daha yüksek performans gösterirler. Asimetrik balonlar ise daha dar seyirlerde yüksek performans gösterirler. Örneğin simetrik balon kullanan bir tekne rüzgarı 165 dereceden alırken, asimetrik balon kullanan tekne maksimum VMG hızını rüzgarı 140 dereceden alırken yakalayabilir. Bu yüzden bu teknelerin kavançaları da farklıdır. Simetrik balon kullanan teknelerde kavança esnasında daha küçük açılı bir dönüş gerçekleştirilir. Bu sebeple her balonun kavançalanması işlemleri arasında küçük, büyük farklılıklar bulunur.

5.1. Simetrik Balon

Simetrik balon, şekilde görüleceği üzere üç adet yakaya sahiptir. Bunlardan bir tanesi mandar yakası, diğer ikisi ise ıskota yakalarıdır. Mandar yakası balonun direğin tepesine çıkmasını sağlayan mandar ipinin takıldığı yakadır. ıskota yakaları ise iki ayrı kontrada rüzgarüstü ve rüzgaraltı ıskota yakaları olurlar. Bu yakalara balonun ıskotaları bağlanır. Donatma şekilleri bu bölümün devamında ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

Simetrik balonlar pupaya yakın, geniş seyirlerde kullanılırlar. Tekne pupaya yaklaştıkça, simetrik balon teknenin tam ortasına doğru yaklaşır. Simetrik balon basabilmek için gerekli donanım, gönder içerir. Göndersiz bir şekilde simetrik balon basılmaz. Gönder her zaman rüzgarüstü tarafta bulunur ve kavança işlemi esnasında bulunduğu taraf başüstü elemanı tarafından değiştirilir. Simetrik balon iki farklı donanım ile donatılabilir. Bunlardan biri “tek ıskotalı”, diğeri “çift ıskotalı” simetrik balon donanımdır. Tek ıskotalı simetrik balonlar genellikle küçük boyutlu teknelerde kullanılmaktadır. Eğer teknenin boyu 9-10 metrenin üzerindeyse, balon basarken genellikle çift ıskotalı sistem tercih edilir. Çift ıskotalı sistem, büyük teknelerde bazı kolaylıklar sağlar. Boyu 8-9 metreden küçük teknelerde ise tek ıskota sistemi genellikle tercih edilir. Resim 4’ te simetrik bir balon gösterilmiştir.



Resim 4

5.1.1. Tek ıskotalı Simetrik Balon

Tek ıskotalı simetrik balon, genellikle yeni yelken öğrenen yelkencilere eğitim kurumlarında ilk öğretilen balon çeşididir.

Donatmak

Tek ıskotalı simetrik balonu donatmak oldukça basittir. Simetrik balonlarda; mandar yakası, rüzgarüstü ıskota yakası ve rüzgaraltı ıskota yakası olmak üzere üç adet yaka bulunur. Balonun tek ıskotalı sistemle basılabilmesi için de toplamda üç adet ipe ihtiyaç duyulur. Bunlar; mandar ipi, rüzgaraltı balon ıskotası ve rüzgarüstü balon ıskotasıdır. Mandar ipi direk dibinden basılır ve bir ucu piyanoda bulunur. Direğin içinden tepeye çıkar ve direğin tepesinde dışarı çıktıktan sonra balona takılacak olan ucu tekrar direk dibine kadar gelir. Mandar ipi her



Resim 5
Gönder

zaman hazırdır. İskotalar eğer donatılmamış ise gerekli makaralardan geçirilip donatılmalıdır. Tekneden tekneye farklılık gösterebilir. Ancak genellikle iskota ipinin donatılması birbirine benzer. İskotanın trim yapmak için kullanılacak ucu havuzluktadır. İçeri dönük bir kilitten geçer ve bir makara ile teknenin arkasına yönelir. Teknenin kış omuzluklarındaki makaralardan da geçirilen ip başa gider. Eğer teknede barbuholer bulunuyorsa, barbuholerin makarasından da geçtikten sonar başa gider ve yakalara bağlamaya hazır duracak şekilde vardavelaya sabitlenir. Eğer teknede vardavela yok ise iki taraftaki iskotalar ıstralyanın dışından dolanacak şekilde birbirine bağlanabilir. Bunun sebebi balonun basıldığında teknenin en dışında kalacak olmasıdır. Sancak kontra pupa seyrinde bir teknenin tek iskotalı simetrik balon donatması işlemi aşağıdaki gibidir.



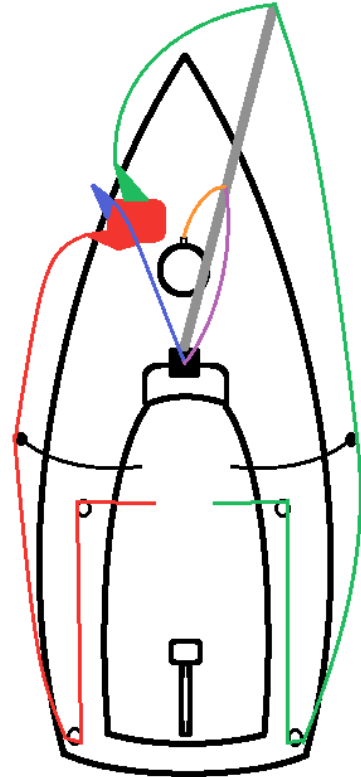
Resim 6
Tek iskotalı simetrik balon

- Balon torbası başüstünde rüzgaraltı tarafa getirilir.
- Balon mandarı ıstralyanın rüzgaraltı tarafında, vardavelanın üstünden başüstüne getirilir.
- Mandar, yelkenin mandar yakasına takılır.
- Rüzgaraltı balon iskotası aynı yerden getirilir ve rüzgaraltı iskota yakasına takılır.
- Rüzgarüstü balon iskotası, ıstralyanın önünden geçirildikten sonra aynı yerden getirilir ve rüzgarüstü iskota yakasına takılır.
- Gönderin bir ucu rüzgarüstü iskotanın, teknenin rüzgarüstü tarafında bulunan kısmına bağlanır.
- Gönderin alt ve üst baskıları takılır.
- Gönder üst baskı yardımıyla kaldırılır.

Bu işlemler yapıldıktan sonar, simetrik balon tek iskota sistemi ile donatılmış, basılmaya hazırdır.

Resim 4' te görülen renkleri:

- Mavi: Mandar
- Kırmızı: İskele balon iskotası
- Yeşil: Sancak balon iskotası
- Mor: Üst baskı
- Turuncu: Alt baskı
- Gri: Gönder



Resim 7

Basmak

Hemen her çeşit balonun basılmasında olduğu gibi başüstünün bu balon çeşidinde de görevi aynıdır. Balon basılırken balona yol verir. Tek iskotalı simetrik balon kullanan tekneler, nispeten küçük tekneler olduğu için teknede direk dibi elemanı bulunmayabilir. Bu görevi eğer tekne tasarımı sebebiyle başüstü elemanı üstleniyorsa, direk dibinden balon başüstü elemanı tarafından basılır. Balon basma işlemi

pupaya olabildiğince yakın yapılmalıdır. Balon toka olmaya yaklaştığında rüzgarüstü iskota, rüzgarüstü trimci tarafından alınır. Hemen ardından rüzgaraltı trimci, rüzgaraltı balon iskotasını alır ve balon doldurulur. Başüstü elemanı, balon yukarı giderken balonu da izlemeli ve bir çapariz olup olmadığını kontrol etmelidir. Trimciler, balonun toka olup olmadığını göremeyeceği için iskotalarını ne zaman alacaklarını tayin edemeyebilirler. Bu sebeple başüstü elemanı balon toka olduğunda “Balon toka!” diye seslenmelidir. Balon basma işlemi tamamlandığında cenova mayna edilir ve başüstüne indirilir. Başüstü cenovanın suya inmesini engellemelidir. Eğer cenova için sarma (furling) sistemi varsa cenova sarılır. Eğer furling sistemi yoksa, cenova başüstünde balonun kavançalanmasına çapariz vermeyecek şekilde katlanıp konmalı ve suya düşmemesi için mümkünse etrafından bir ip veya lastikle sarılmalıdır.

Kavança

Simetrik balonun kavançalanması tek iskota sisteminde de, çift iskota sisteminde de aynıdır. Kavança sonrasında kontra değişeceğinden, balon eski kontradaki rüzgaraltı tarafa taşınır. Simetrik balon basılı iken kavança atıldığında, balon donanımı bir önceki kontradaki halinden, teknenin omurga hattına göre simetriği haline gelmelidir. Bunun için başüstünün yapması gereken, gönderi eski rüzgarüstünden yeni rüzgarüstüne taşımaktır. Gönder de tekneden tekneye değişen bir donanımdır. Ancak genellikle tek iskotalı simetrik balon sistemi kullanan tekneler küçük tekneler olduğu için, bu teknelerdeki gönderiler ile kavança manevrası pole-to-pole denilen yöntem ile yapılır. Kavança esnasında dümenci yavaşça pupaya yaklaşır. Tam iğnecik seyri esnasında dümenci başüstüne doğru “patlat” komutunu verir. Bu esnada başüstü gönderin direğe bağlı ucunu direktten ayırır. Balon trimcilerinin yardımıyla yeni rüzgarüstü balon iskotası tekneye yaklaştırılır ve gönderin boştaki ucu bu iskotadan geçirilir. İki iskotaya da bağlı olan gönderin yeni rüzgaraltındaki ucu da patlatıldıktan sonra direğe sabitlenir. Bu sabitleme işlemi esnasında özellikle sert havalarda başüstü zorlanabilir. Bunun sebebi, rüzgarüstü iskotanın veya alt baskının gereğinden fazla gergin olması olabilir. Bu yüzden başüstü eğer gönderi direğe sabitlemede zorlanıyorsa bu iki ipi kontrol etmelidir. Zorlanmasının sebebi bunlardan biriye ip boşlanarak sorun çözülebilir. Bir diğer sebep de, gönderin teknenin omurga hattına neredeyse dik açıda bulunması olabilir. Bu şekilde gönderi sabitlemek zordur. Gönderin rüzgarüstü iskotadaki ucu, başüstü elemanı tarafından teknenin baş tarafına doğru itilirse gönderin direğe sabitlenmesi kolaylaşır. Direğe sabitleme işlemi bittiğinde kavança başüstü için bitmiştir. Dümenci yeni kontrada açısına döner ve trimciler balonu trim etmeye devam eder. Kavança işlemi esnasında en önemli şey balonun sönmemesidir. Bunun için üzerine görev düşen bir kişi de başüstüdür. Başüstü, gönderin değiştirilmesi esnasında balon iskotaları ile temas halinde olduğu için bu iskotalara olabildiğince hafif dokunmalı ve trim yapan trimcilerin balonunu bozmamaya özen göstermelidir.

Mayna

Balon maynaları genellikle tüm balon çeşitlerinde benzerdir. Balon mayna edilirken dikkat edilmesi gereken husus, özellikle balonun alanı büyük ise tekneye söndürülerek indirilmesidir. Bunun için önce balonun teknede indirileceği yer belirlenmelidir. Balon başüstünde açık bir yere değil, rüzgardan uçuşmayacağı bir yere indirilmelidir. Buna karar verildikten sonra dümenci balonu mayna etmeden önce pupaya yakın bir seyre dönmelidir. Cenova, balon indirilmeden önce basılır. Bu şekilde hem balonun sönmeye yardımcı olunur hem de balon indiğinde teknenin baş kısmı hiç yelkensisiz kalmaz. Dar bir seyirde balon indirmek yarış esnasında gerekebilecek bir durumdur. Ancak balon rüzgarla dolacağı için, indirilmesi zordur. Bu yüzden mümkünse önce pupaya dönülür. Sonrasında ana yelken balonu iyice söndürecek şekilde boşlanır. Balon, trimciler tarafından rüzgaraltına doğru kaçırlır. Bunun için rüzgarüstü trimci gönderi ıstralyaya kadar kaçıtır. Mayna komutu geldiğinde rüzgarüstü trimci başüstü elemanına kolaylık sağlaması için iskotasını bir miktar kaçıtır. Başüstü elemanı, kendisine yardım eden birileri var ise onlar ile birlikte balonu rüzgaraltı iskotasından tekneye yaklaştırır. Balon mandarı boşlanırken, balonu söndürmek için iki iskota yakası başüstü tarafından birbirine yaklaştırılır. Balonun alt

yakası tamamen başüstünün kolları arasına alınır ve balon yakaları karışmayacak şekilde başüstünün kolları arasından söndürülerek indirilir. Eğer balon alanı çok büyükse söndürmek zor olabilir. Ancak, başüstü elemanı tek başına bu konuda yetersiz kalıyor ise bir ya da iki kişi yardım için başüstüne gider. Balon indirildikten sonra yapılması gereken başüstünü neta etmektir. Bunun için önce gönder indirilmeli ve yerine sabitlenmelidir. Balonu indirir indirmez dar seyre dönen teknede, dümenci acele şekilde tramola atmak isteyebilir. Bu yüzden balon indirildikten sonra başüstü elemanının en önemli önceliği gönderi indirmek ve başüstünü neta etmektir. Üst baskı patlatılır ve gönderin burundaki ucu aşağıya iner. Üst baskı göndere bağlandığı yerden çıkartılır ve direk dibine sabitlenir. Gönderin direktteki ucu da başüstünde cenovanın geçmesine izin verecek bir yere, örneğin çarmıh ayağına sabitlenir. Alt baskının sökülmesine gerek yoktur.

Olası Çaparizler

Her balonda olduğu gibi olası çaparizlerden biri balonun sekiz çıkmasıdır. Eğer bir tek yaka birkaç defa dönmüş ise balon rüzgarla doldukça açılacaktır. Eğer açılmıyorsa, balonu biraz indirip tekrar basmak sorunu çözebilir. Eğer yine açılmıyorsa, sekizin olduğu yere kadar balonu indirip balonu tersi yöne çevirerek sekiz çözülebilir. Ancak balon yanlış ellendiği için sekiz çıkmış ise balon indirilip ellenmeli ve tekrar donatılıp basılmalıdır.

Simetrik balonda karşılaşılabilecek en önemli çapariz cenova ıskotaları sebebi ile verilir. Balon indirmeye yaklaşırken, dümenci cenova basma komutunu verdiğinde cenova, üst baskı ve alt baskının rüzgarüstünde kalmış olabilir. Böyle bir durumda cenovanın rüzgaraltına taşınması gereklidir. Teknenin başüstü dizaynına göre en uygun yerden cenova rüzgaraltına taşınır. Bu esnada cenovanın ıskotaları veya karula yakasındaki kilidi sökülmelidir. Cenova, tekneye uygun şekilde rüzgaraltına taşındıktan sonra tekrar donatılır ve basılmaya hazır hale gelir.

5.1.2. Çift İskotalı Simetrik Balon

Çift ıskotalı simetrik balon sistemi, genellikle boyutları büyük olan teknelerde ve simetrik balon alanı büyük olan teknelerde kullanılmaktadır. Bu sistemin başüstüne sağladığı önemli kolaylıklar vardır. Donatması biraz daha karışık olsa da, kullanması başüstü elemanı için daha kolaydır. Çift ıskotalı simetrik balon, tek ıskotalı sistemdekilerin dışında iki adet ip içerir. Öncelikle bu iki ipi öğrenmeliyiz.

Çift ıskotadan kasıt, balon basılı iken teknenin rüzgarüstü tarafında da rüzgaraltı tarafında da iki adet ıskota olmasıdır. Teknenin sancak tarafında bir adet guy (rüzgarüstü ıskota), bir adet sheet (rüzgaraltı ıskota) bulunur. Aynı şekilde iskele tarafta da bu iki ıskota bulunur. Sheetler, direk balonun ıskota yakasına bağlı olup, rüzgaraltı taraftaki işlevlidir. Balonun rüzgaraltı yakasını trim etmeye yarar. Guylar ise, bulunduğu taraftaki sheetin ucuna bağlanır ve gönder rüzgarüstü guy ipine takılır. Guy ipi gönderi kullanmaya yarar ve rüzgarüstündeki guy işlevlidir. Tekne çift ıskotalı simetrik balon ile seyir ederken, rüzgarüstü taraftaki sheet ve rüzgaraltı taraftaki guy işlevsizdir. Bunlara lazy (tembel) denir.

Çift ıskota sistemi kullanarak simetrik balon donatmak, basmak, kavança atmak, mayna etmek bu bölümde anlatılmıştır.

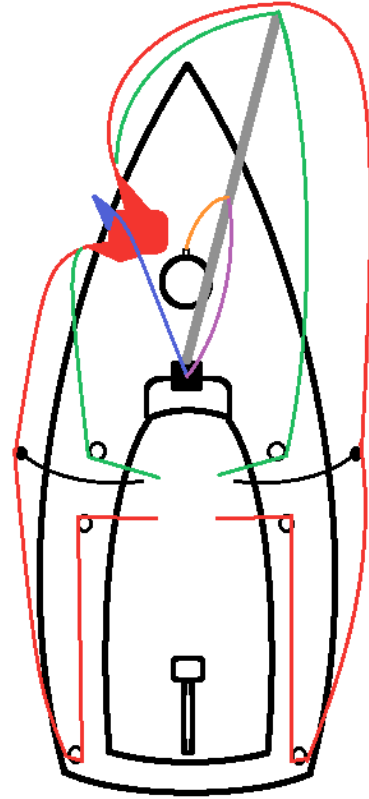
Donatmak

Çift ıskotalı simetrik balonu donatmak, tek ıskotalı sisteme oldukça benzer. Eğer ıskotalar donatılmış değil ise, sheet ipleri sancak ve iskele tarafta, tek ıskotalı sistemin ıskotalarıyla aynı şekilde donatılır. Guy ipleri de donatılmalıdır. Guy ipleri de havuzlukta rüzgarüstü trimci tarafından kullanılır. Bu sebeple, ipin açık ucu kokpittedir. Genellikle bir tek makaradan geçerek çarmıh ve vardavela tellerinin dışından direk başa gider. İki taraftaki guy ve sheet ipleri bu şekilde donatıldıktan sonra sıra iplerin balonun yakalarına takılmasına gelir.

- Balon torbası başüstüne getirilir.
- Balon mandarı ıstralyanın rüzgaraltı tarafında, vardavelanın üzerinden başüstüne getirilir.
- Mandar, yelkenin mandar yakasına takılır.
- Rüzgaraltındaki sheet balonun rüzgaraltı iskota yakasına takılır.
- Rüzgaraltındaki guy balonun rüzgaraltındaki sheet ipinin ucuna takılır.
- Rüzgarüstündeki sheet ıstralyanın önünden geçtikten sonra balonun rüzgarüstü iskota yakasına takılır.
- Rüzgarüstündeki guy ıstralyanın önünden geçtikten sonra rüzgarüstü yakaya takılan sheet ipine takılır.
- Gönderin bir ucu rüzgarüstündeki guy ipinin, teknenin rüzgarüstü tarafında bulunan kısmından geçirilir.
- Gönderin alt ve üst baskıları takılır.
- Gönder kaldırılır.

Resim 5' te görülen renkler:

- Mavi: Mandar
- Kırmızı: Sheet ipleri
- Yeşil: Guy ipleri
- Turuncu: Alt baskı
- Mor: Üst baskı



Resim 8

Basmak

Simetrik balon, çift iskota sistemi ile tekneye donatıldıktan sonra yelken basılır. Bu işlem tek iskotalı sistemdekini hemen hemen aynıdır. Dümenci de, trimciler de aynı işleri yapar. Tekne, eğer mümkünse iyice pupaya döner. Eğer bir tekne çift iskota sistemi kullanıyorsa, muhtemelen bu tekne boyut olarak 9-10 metrenin üzerinde bir teknedir. Bu sebeple teknede bir direk dibi elemanı bulunur. Balonu basma işlemi direk dibi elemanı yaparken, başüstü elemanı balona yol verir ve balon tepeye çıkarken balonu izler, takip eder. Balon toka olduğunda da arka tarafa bunu bildirir. Simetrik balonlar basılırken, rüzgarüstü trimci balonun rüzgarüstü iskotasını alıp gönderi rüzgara gösterirler. Bu esnada rüzgarüstü iskota teknede bir yere takılıyorsa ve alınması zorlaşıyorsa başüstü elemanı rüzgarüstü iskotayı takıldığı yerden kurtarmalıdır. Bu gibi durumlara dikkat etmek üzere, çift iskota sistemi kullanan bir simetrik balonu basma işlemi, tek iskotalı sistem ile çok büyük oranda aynıdır.

Kavaçça

Çift iskota sistemi kullanan simetrik balonun kavaççası, temelde tek iskotalı sistem ile aynıdır. Kavaçça sırasında başüstünde yapılması gereken, balon yeni rüzgaraltına taşınırken gönder omurga hattına göre simetriği hale getirilmelidir. Çift iskota sisteminde teknenin rüzgarüstü tarafındaki sheet ipinin, rüzgaraltı tarafındaki guy ipinin işlevsiz olduğunu söylemiştik. Bu yüzden kavaçça atılmadan önce rüzgaraltındaki guy ipi iyice boşlanır ve başüstü elemanı, gönderi yeni kontrada takacağı ipi kavaççanın başında eline almış olur. Tek iskotalı sistemdeki gibi, rüzgaraltı iskotaya uzanmak için çaba sarf etmesi gerekmez. Genellikle büyük teknelerde farklı bir gönder sistemi kullanılır. Bu sistemde kavaçça esnasında gönderin direkdeki ucu direktten ayrılmaz. Diğer ucu bir guy ipinden ayrılıp diğer guy ipine takılır. Ancak gönderin ucu çoğu zaman ıstralyanın da önüne geçtiği için gönder suya paralel şekilde

teknenin diğ er tarafına geçemez. Gönderin direktteki ucunu yukarı aşağı yönde taşıyan bir ray bulunur. Gönderin direktteki ucu yukarı kaldırılır ve diğ er ucunun ıstralyanın arkasından geçebilmesi sağlanır. Bu sırada piyano elemanı üst baskıyı boşlamalı ve gönderin ucunun alçalmasını sağlamalıdır. Gönderin ucu geçtikten sonra direktteki ucu yine eski yüksekliğine getirilir ve üst baskının boşu alınır. Kavañça esnasında başüstünün yapması gereken, yeni rüzgarüstündeki guy ipini eline alıp, kavañça komutundan sonra “patlat” komutu geldiğ inde eski rüzgarüstündeki guy ipine bağı lı olan gönderin kilidini açmaktır. Sonrasında direk dibi ve piyano elemanı ile birlikte çalışır. Gönderin direktteki ucunu, direk dibi elemanı yukarı alır. Bu esnada piyano elemanı alt baskıyı boşlamış olmalıdır. Gönderin direktteki ucu yukarı alındığ ında başüstü elemanı gönderi ıstralyanın diğ er tarafına geçirir ve elindeki guy ipine bağlar. Sonra direk dibi elemanı yine gönderin direktteki ucunu eski haline getirir. Burada karşılaşılabilecek bir zorluk yine yeni guy ipinin çok gergin olmasıdır. Bu esnada zorluk yaşı nıyorsa, rüzgarüstü trimciden yardım istenir ve guy boşlatılır.

Mayna

Simetrik balonun maynasında, dikkat edilecek hususlar tek ıskotalı sistemdeki ile aynıdır. Önce cenova basılır ve sonrasında başüstü elemanı; direk dibi, piyano ve trimciler ile iletişim içinde balonu indirir. Önemli olan her balonda oldu ğ u gibi balonun söndürülerek indirilmesidir. Çift ıskota sistemi kullanan teknelerin balonları genellikle bir kişinin indirmesi zor olacak kadar büyük oldu ğ u için, yardım etmek için gelen ekip elemanlarını yönlendirmek başüstünün görevidir. Balon indirilir indirilmez, hemen başüstü neta edilmelidir. Gönder, tramola atılabilmesi için cenovaya çapariz vermeyecek bir şekilde indirilmelidir.

Büyük boyutlu balon yelkenleri indirirken dikkat edilmesi gereken bir diğ er nokta da balonun suya değı l, tekneye inmesidir. Genellikle küçük balonların tekneye alınması kolaydır. Ancak boyutu büyüdükçe, balonu hemen tekneye almak zorlaşır. Bu yüzden piyanodan mandarı boşlayan kişi ve başüstü iletişim içinde olmalıdır. Balon, başüstüne ekstra efor sarf ettirmeyecek kadar hızlı, suya inmeyecek kadar yavaş indirilmelidir. Baş ekibi tekneye ne kadar balon çekiyorsa, piyano o kadar mandar boşlamalıdır.

Olası Çaparizler

Simetrik balonun en muhtemel çaparizlerinden biri cenova ile verilen çaparizdir. Bu çaparizden tek ıskotalı sistemde de bahsetmiştik. Bu çapariz ile karşılaşmamak için, balon kavañçalanırken gönder yeni rüzgarüstündeki cenova ıskotasının altından geçirilmelidir. Eğ er atılan kavañçalar sonrasında cenova rüzgarüstü tarafta kaldıysa, cenova rüzgaraltı tarafa ıskotaları veya karula yakasındaki kilidi sökülerek taşınır ve tekrar donatılır. Önemli olan balon indirmeden önce cenovanın basılmasına engel olacak bir çaparizden kaçınmaktır.

Bir diğ er olası çapariz de guy ve sheet iplerinin birbirlerine dolanması olur. Tekne su üzerinde oldu ğ u için dalga gibi etkenler sebebi ile bu iki ip birbiri etrafında dolanabilir. ıskotalar teknenin en dışı nda oldu ğ u için bu çaparizi teknedeki çözmek mümkün olmayabilir. Bu sebeple sheet ipi gönderin ucundan aşağı ya düşmemeli, hep üstte kalmalıdır.

5.2. Asimetrik Balon

Asimetrik balon, kesimi ile simetriğ e yakın, simetrik balona göre daha dar seyirlerde yüksek performans gösteren bir balon çeşididir. Yeni tasarlanan teknelerde genellikle bu çeşit balon donanımları kullanılmaktadır. Teknenin VMG hızını daha dar açılarda maksimuma çıkartan asimetrik balonların tekneye donatıldı ğ ı farklı yöntemler bulunmaktadır. Herhangi bir gönder kullanmadan, gönderli veya bastonlu asimetrik balon donanımları bulunmaktadır. Bu bölümde asimetrik balonların bu çeşitlerinin tekneye nasıl donatıldı ğ ını, kavañçalandı ğ ını göreceğ iz.

Asimetrik balonun üç yakası vardır. Bunlardan birincisi balonu yukarı taşıyan mandar yakasıdır. İkinci yakası balonun tack yakasıdır. Bu yaka, balon basıldığında teknenin burnunda bulunur. Üçüncü yaka da balonun iskota yakasıdır. Bu bölümde bu farklı donanımlar ile asimetrik balonun nasıl kullanıldığını anlatacağız.

Asimetrik balon çeşitlerine geçmeden önce bu balon ile ilgili bilinmesi gereken bir diğer önemli nokta ise, kavança manevrasının simetrik balondakinden farklı şekilde gerçekleştirildiğidir. Simetrik balonda kavança işleminde balon hiç söndürülmeden bir taraftan diğer tarafa taşınır. Asimetrik balonda ise bu mümkün değildir. Sancak kontra seyir eden asimetrik balonlu bir teknede, balonun tack yakası teknenin burnunda, iskota yakası teknenin iskele tarafında bulunur. Ancak kavança atıldığında, tack yakası yine burunda kalmalı ve iskota yakası teknenin sancağına geçmelidir. Bu yüzden balon iki farklı şekilde diğer tarafa alınabilir. Bu iki farklı yöntemin adı “içten kavança” ve “dıştan kavança”dır. İçten kavança; balonun, tramola esnasında cenovanın diğer tarafa geçmesi gibi (İstralyanın önünden olmak farkı ile) geçmesidir. Dıştan kavança ise, balonun iskota yakasının en önden büyük bir yuvarlak çizerek diğer tarafa geçmesidir.

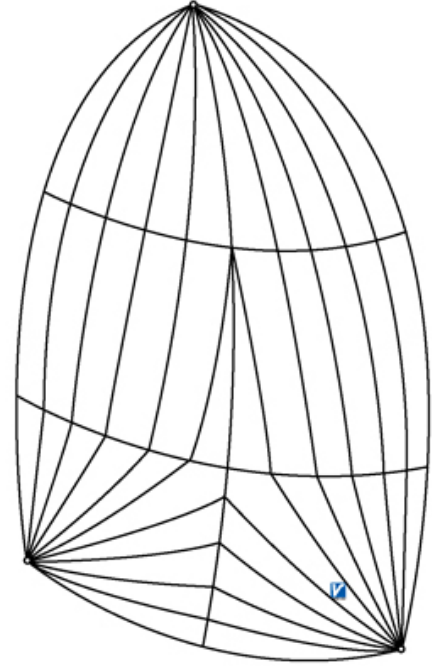
Resim 9’ da örnek bir asimetrik balon bulunmaktadır. Resim 10’ da ise asimetrik bir balonun kavança esnasında 1 numaralı pozisyondan 2 numaralı pozisyona geçmesi için olası iki yol çizilmiştir: Dıştan ve içten kavança. Resim 10’ da teknenin başındaki gri renk baston, mavi renk ise baştan direğin tepesine giden baş İstralyadır.

5.2.1. Göndersiz Asimetrik Balon

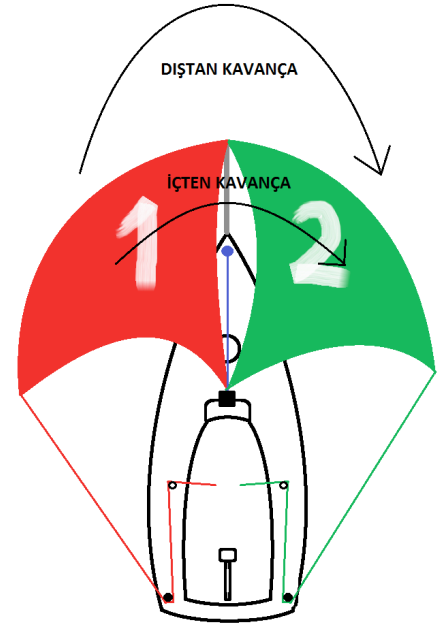
Göndersiz asimetrik balon, donatılması ve kullanması en kolay balondur. Minimum sayıda ip barındıran, simetrik balonlara göre nispeten dar seyirlerde de kullanılabilen bir balon çeşididir. Kullanılmasının kolay olması sebebi ile genellikle gezi teknelerinde tercih edilen bir balondur.

Donatmak

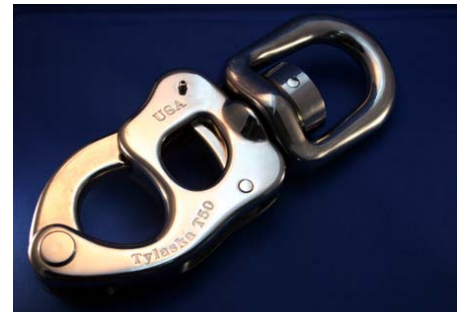
Asimetrik balonu göndersiz şekilde donatmak oldukça kolaydır. Balonun üç yakasına toplamda dört adet ip bağlanır. Mandar yakasına mandar ipi, tack yakasına tack line ipi (asimetrik balondaki alt baskı), iskota yakasına da iki adet iskota bağlanır. Bu iki iskota da birer kontrada işlev görür. Rüzgarüstündeki iskota işlevsizdir. İskotaların tekneye donatılması simetrik balondaki ile aynıdır. Havuzluktan çıkan iskota teknenin kış omuzluğundaki makaradan geçtikten sonra teknenin en dışından baş tarafa gider. Diğer iskota da teknenin



Resim 9



Resim 10



Resim 11
Örnek bir kilit - şakıl

diğer tarafında aynı şekilde donatıldıktan sonra ıstralyanın önünden dolaştırılarak ilk ıskotanın ucundaki kilide bağlanır. Tack line ise başüstüne piyanodan çıkarak gider ve başüstündeki her şeyin altından geçerek teknenin burnunda sabitlenmiş bir makaranın içinden geçer. Makaradan çıkan tack line ipinin ucunda bir kilit bulunur. Balonu donatma işlemi aşağıda anlatıldığı şekilde yapılır.

- Balon torbası başüstüne getirilir ve rüzgaraltı tarafa konulur.
- Uç uca bağlı iki ıskota rüzgaraltı taraftan balonun ıskota yakasına bağlanır.
- Teknenin dışında bulunan tack line ipi vardavela tellerinin dışından, ıskotaların içinden başüstüne getirilir ve balonun tack yakasına bağlanır.
- Balon ıskotalarının en dışta kalmasına dikkat edilir.
- En son mandar ipi, ıstralyanın doğru tarafından getirilerek yine ıskotaların dışında kalmayacak şekilde mandar yakasına bağlanır.

Asimetrik balon, göndersiz donanım ile bu şekilde basılmaya hazır hale gelir.

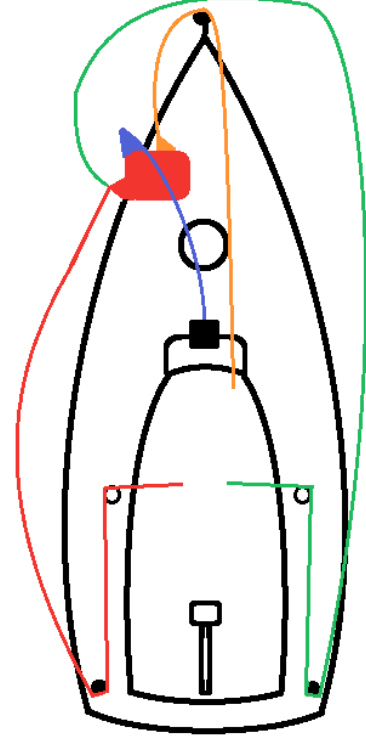
Resim 8’ de görülen renkler:

Mavi: Mandar

Kırmızı: İskele balon ıskotası

Yeşil: Sancak balon ıskotası

Turuncu: Tack line



Resim 12

Basmak

Asimetrik balon göndersiz donanım ile basılmadan önce dümenci pupaya yakın bir seyre döner. Yakalar; ön tarafta tack yakası, ortada mandar yakası, arkada ıskota yakası olacak şekilde birbirinden ayrılır. Balon basılmadan önce tack yakası teknenin başına doğru yaklaştırılır. Dümenci balonun basılması için komut verdikten sonra, direk dibi balonu basar. Bu esnada başüstü elemanı balona yol verir. Balon basıldıktan sonra dümenci biraz orsalar ve trimci rüzgaraltı ıskotayı alır. Bu şekilde balon doldurulur ve kullanılmaya başlanır. Cenova kapatılır.

Balon basıldıktan sonra başüstünün yapması gereken en önemli şey balonun ilk kavançaya hazır olduğundan emin olmaktır. Bunun için rüzgarüstündeki işlevsiz ıskotanın neta olduğuna bakılmalıdır. İskota, balonun ıskota yakasından çıkıp tack line ipinin önünden geçip, teknenin rüzgarüstü tarafından arkadaki makaraya gidiyor olmalıdır. Gezi teknelerinde özellikle bu ıskota teknenin başındaki çapaya takılmış olabilir. Buna dikkat edilmeli ve ıskota neta edilmelidir. Aynı zamanda bu ıskotanın rüzgarüstü tarafta bulunduğu kilitlerden çıkıp denize düşmemesine dikkat edilmelidir. Kavança atılabilmesi için ıskotaların iki tarafta da donatılmış olması gereklidir.

Kavança

Asimetrik göndersiz balon “dıştan kavança” ile kavançalanır. Bu esnada başüstünün aslında bir görevi olmamalıdır. Eğer kokpitteki ekip, özellikle dümenci ve trimciler, iyi anlaşılabilirse başüstü elemanı başüstünde bulunmasa bile olur. Ancak, oluşabilecek bir çaparize karşın –ki bu çapariz muhtemelen

balonun kendi etrafında veya ıstralyaya sarılması olacaktır- başüstünde olmalı ve balonun yeni rüzgaraltına geçmesine rüzgaraltı ıskotayı neta ederek ve arkaya doğru çekerek yardımcı olmalıdır. Bu kavança esnasında, eğer bulunan tekne bir gezi teknesi ise yeni rüzgaraltı ıskotası teknenin burnundaki çapaya takılabilir. Bunun engellenmesi gereklidir. Başüstünün takip edeceği ip bu ıskotadır.

Mayna

Göndersiz asimetrik balonun maynası oldukça kolaydır. Balon rüzgaraltından tekneye alınır. Önce cenova açılır ve sonra tekne pupaya yakın bir seyre döner. Burada amaç balona binen yükü azaltmaktır. Başüstü elemanı asimetrik balonu indirirken direk dibi elemanı ve piyano elemanı ile iletişim içinde olmalıdır. Mayna komutu geldiğinde balon, rüzgaraltı ıskotasından tekneye yaklaştırılır. Başüstü elemanı ıskota yakasını eline aldığı anda piyano elemanına vereceği bir işaret ile tack line ipini başüstünün büyüklüğüne göre 2-3 metre boşlatır. Ancak bu kilit açıldığında hızlı bir şekilde kendiliğinden gideceği için piyano elemanı dikkatli olmalı ve tack line istendiği kadar boşlandığı anda kilit kapatılmalıdır. Sonrasında başüstü elemanı balonun ıskota ve tack yakasını kolları arasında almak için alt yakayı toplar. Balona sarılarak bir yandan piyano elemanı mandarı kaçıtırırken, balonu kolları arasında söndürerek başüstüne indirir. Balonun bu şekilde indirilmesi, balonun ellenmiş şekilde kalması için önemlidir.

Olası Çaparizler

Göndersiz asimetrik balonun donatılması esnasında yapılabilecek muhtemel bir hata önemli bir çaparize sebep verebilir. Daha önce de belirtildiği gibi, göndersiz asimetrik balon dıştan kavançalı bir balondur. Bunun için ıskotalar her zaman teknenin en dışından dolanan ipler olmalıdır. Ancak, tack line ipi veya mandar ipi balonun donatılması esnasında ıskotaların dışından geçerse ve bu fark edilmeden kavança atılırsa, balon kendi orsa yakası ile ıstralyanın arasındaki dar alanda içten kavança atmaya çalışır. Bu şekilde balonun ıstralyaya sarılması ihtimali oldukça artar. Eğer balon ıstralyaya sarılırsa, dümen ve trim yardımı ile düzeltilemiyorsa başüstü elemanının direk tepesine çıkıp ıstralyadan aşağıya inerek balonu ıstralyadan kurtarması gerekir. Bu yüzden kavança öncesinde her zaman başüstü elemanı yeni rüzgaraltı ıskotanın neta olduğundan ve teknenin en dışından geçtiğinden emin olmalıdır. Eğer en dışarıdan geçmiyorsa (balon ile ıstralyanın arasından geçiyorsa) rüzgarüstündeki işlevsiz ıskotanın kokpitteki ucu makaralardan sökülür ve rodalanır. Rodalanıp toplanmış olan bu ip teknenin başına kadar en dıştan götürülür ve balon ile ıstralya arasından değil, balonun da dışından geçirilip tekneye tekrar donatılır. Bu işlem tamamlandıktan sonra, balon kavança atabilir hale gelir.

5.2.2. Gönderli Asimetrik Balon

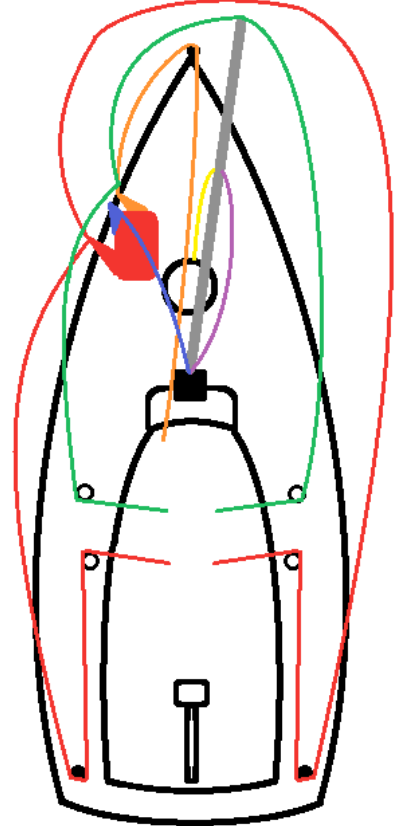
Gönderli asimetrik balon, genellikle yarış teknelerinde performans amaçlı kullanılan bir balon türüdür. Donatması, basması, manevra yapması diğer balonlara kıyasla daha zordur. Balona bağlı çok sayıda ip bulunur. Şimdiye kadar simetrik balonun pupaya yakın seyirlerde, asimetrik balonun ise daha dar seyirlerde performanslı olduğunu öğrendik. Asimetrik balonu gönderle kullanmanın da tekneye kazandırdığı bazı artılar vardır. Genel olarak gönderli asimetrik balon, göndersiz olarak kullanıldığında pupaya yaklaşıldıkça etkisini yitiren asimetrik balondan faydalanılabilecek rüzgar açısı aralığını arttırması sebebi ile tercih edilir. Örneğin coğrafi bir yarış esnasında hedefinize ulaşmak için rüzgarı 130 dereceden alarak gitmeniz gerektiğini varsayalım. Bu seyirde tekneyi hızlı götürmek için dar seyirlere uygun asimetrik bir balon ile oldukça hızlı ilerlenir. Ancak simetrik bir balon ile bu açığa gitmek tercih edilmez. Bu yüzden asimetrik balon tercih edilir. Ancak, yarışın aynı kolunda rüzgar arkaya kayarsa ve 160 dereceden gelmeye başlarsa bu sefer simetrik balon kullanan tekneler daha avantajlı hale gelir. Eğer tekenede gönderli asimetrik balon kullanmaya imkan veren donanım var ise, asimetrik balon gönder sayesinde rüzgarüstüne taşınıp, geniş açıda da asimetrik balondan yüksek performans alınır. Genel olarak gönderli asimetrik balonlar bu sebeple tercih edilir. Başüstü elemanı da bu balon çeşidini

donatmayı, basmayı ve manevra etmeyi bilmelidir. Gönderli asimetrik balon da, dıştan kavança yöntemi ile kavançalanan bir balon çeşididir.

Donatmak

Gönderli asimetrik balonda, alt baskı ve üst baskı haricinde altı adet ip bulunur. Bunlar; mandar, iki adet guy, iki adet sheet ve tack line ipleridir. Bu iplerin tekneye donatılması daha önce anlatılan asimetrik balon ve simetrik balondaki yöntemlerle benzerdir. Mandar direğin içinden yukarı çıkar ve direğin dışından tekneye iner. Guy ipleri havuzlukta bir makaradan geçip direk baş tarafa giderler. Tack line ipi de yine başüstünde her şeyin altından geçerek piyanoya gelir. İpler teknede donatıldıktan sonra balon donatılmaya başlanır.

- Balon torbası başüstünde rüzgaraltı tarafa getirilir.
- Tack yakası önde, mandar yakası ortada, iskota yakası arkada olacak şekilde yakalar birbirinden ayrılır.
- Tack line ipi ıstralyanın rüzgaraltı tarafından balonun tack yakasına takılır.
- Rüzgaraltı sheet iskota yakasına takılır.
- Rüzgarüstündeki sheet, ıstralyanın önünden gelecek şekilde, tack line ipinin dışından getirilerek iskota yakasına takılır.
- Rüzgaraltındaki guy, sheet ipleri dışarıda ve üstte kalacak şekilde ya tack yakasına, ya da tack yakasına bağlı olan tack line ipinin halkasına takılır.
- Rüzgarüstündeki guy, sheet ipleri dışarıda ve üstte kalacak şekilde ıstralyanın dışından gelerek tack yakasına veya tack line ipinin halkasına takılır.
- Mandar ipi, rüzgaraltından ve sheet iplerinin içinde kalacak şekilde mandar yakasına takılır.
- Rüzgarüstündeki guy ipi, gönderin ucundan geçirilir.
- Gönder kaldırılır.
- Tack line ipi piyanodan aldırılarak tack yakası teknenin burnuna biraz yaklaştırılır.



Resim 13

Bu şekilde gönderli asimetrik balon basılmaya hazır hale getirilir.

Resim 9' da görülen renkler:

Mavi: Mandar

Turuncu: Tack line

Mor: Üst baskı

Yeşil: Guy ipleri

Kırmızı: Sheet ipleri

Sarı: Alt baskı

Basmak

Balonun yakaları birbirinden ayrıldıktan sonra başüstünün yapması gereken balona yol vermektir. Dümenci pupaya yaklaşır ve balon basılır. Başüstü elemanı balon tepeye vardığında "balon toka" diyerek seslenir. Balonun basılması esnasında yapması gereken, balona yol verip bir çaparız olup olmadığını kontrol etmektir.

Balon toka edildikten sonra trimciler tarafından doldurulur ve kullanılmaya başlanır. Cenova indirilir. Asimetrik gönderli balonun kavançaya hazır olup olmadığı kontrol edilmeli ve buna göre hareket edilmelidir. Balon basılır basılmaz, dümenci kavança atmak isterse, başüstü bunu yapabilecek pozisyonda olmalıdır. Gönderli asimetrik balonda çok sayıda ip olduğu için, donatma esnasında bir hata yapmış olmak olasıdır. Balondaki çaparizleri, balon basıldığında görmek daha kolay olduğu için balonu basma işlemi bittikten sonra başüstü elemanı tüm ipleri gözden geçirmeli ve balonda bir sorun olmadığından emin olmalıdır.

Kavança

Gönderli asimetrik balonda kavança, göndersiz asimetrik balon ile atılan kavança ve simetrik balon ile atılan kavançanın birleşimi gibidir. Balon yelken, göndersiz asimetrik balonda olduğu gibidıştan kavança şeklinde yeni kontraya geçer. Ancak bu 4-5 saniyelik süreçte gönderin de yeni rüzgarüstündeki guy ipine bağlanması gerekir. Gönderli asimetrik balon kullanan bir teknede kavança işleminde direk dibinde bir eleman gönderin direkteki ucunu kontrol ederken, başüstü elemanı gönderin guy ipindeki ucunu değiştirip yeni rüzgarüstündeki guy ipine takar. Eğer bu işlem balon yeni kontrada dolana kadar geçen kısa süre içinde yapılamazsa balon göndersiz şekilde kullanılmaya devam edilebilir ve gönder sonradan donatılabilir.

Dümenciden kavança komutu geldikten sonra, dümenci ile trimciler aralarında anlaşarak pupaya doğru dönerler. Asimetrik balonlarda kavança işlemi esnasında teknenin doğrultusundaki değişim, simetrik balonlara göre daha çok olduğu için ve kavança esnasında balon söndüğünde ıstralyaya sarılmaması için bu dönüş işlemi hızlı yapılır. Bu durum da başüstü elemanına, gönderi yeni kontraya taşınması için kısa bir zaman kalmasına sebep olur. Manevraya başlamadan önce guy boşlanarak gönder boşa alınır. Bu esnada balon aslında göndersiz bir asimetrik balon gibi çalışır. Dümenci kavançaya başlar. Kontranın değiştiği anda balon teknenin ön tarafında boş bir şekilde pırpırlar ve başüstü elemanı gönderin ucunu açar. Direk dibinin yardımı ile gönderin direkteki ucu yükseltilecek veya piyano yardımıyla üst baskı boşlanarak, gönderin diğer ucunun ıstralyanın arkasından geçmesi sağlanır ve başüstü elemanı yeni rüzgarüstündeki guy ipini gönderin ucundan geçirir. Bu esnada kavança manevrası tamamlanır. Guy ipinin boşu alınır ve gönder tekrar eski yüksekliğine getirilir.

Mayna

Bu balonun maynası da diğer balonlar gibi rüzgaraltından yapılır. Önce cenova basılır. Gönder kaçırdıktan sonra başüstü elemanı direk dibi elemanının yardımı ile balonun alt yakasını kolları arasına alır ve söndürerek balonu başüstüne indirir.

Piyano elemanının tack line ipini 2-3 metre boşlaması bu işleme yardımcı olur. Rüzgarüstü iskota da aynı oranda boşlanmalıdır. Sonuçta ikisi de aynı yakaya bağlıdır ve indirilme esnasında ikisi de gergin olmamalıdır. Bu şekilde başüstü elemanı balonu başüstüne daha kolay alır.

Olası Çaparizler

Bu balon çeşidinde ortaya çıkabilecek bir çapariz, sheet iplerinin en dıştan dolanmayarak içten kavança atmaya çalışması ile verilebilir. Bu yüzden başüstü elemanı balonu basmadan önce de, sonra da balonun nereden kavança atmaya çalışacağına bakmalıdır. Doğru donatılıp donatılmadığını kontrol etmelidir. Eğer yanlış donatılmış ise, göndersiz asimetrik balonda olduğu gibi, zaten işlevsiz olan rüzgarüstündeki sheet ipi makaralarından çıkartılıp, en dışarıdan geçirilip tekrar donatılır.

Gönderli asimetrik balonda dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta da kavança esnasındadır. Kavança atılırken kısıtlı zamanı olan başüstü elemanı gönderin ucundan çıkardığı guy ipini ve balona takılı olan tack line ipini, yeni guy ipini gönderden geçirirken uzak tutmalıdır. Kavança atılırken teknenin burnundaki bu üç ipin üzerinde yük olmaz. Bu yüzden teknenin burnunda kısa süreliğine sallanırlar. Bu esnada yeni rüzgarüstündeki guy ipini gönderden geçirirken, gönderi yanlışlıkla tack line ipinin altından

geçirmek büyük bir çaparize sebep olabilir, hatta göndere zarar verebilir. Çünkü yapılan hatanın düzeltilmesine zaman kalmadan balon yeni kontrada dolacaktır. Başüstünün burada az zamanı vardır. Eğer tack line ipi gönder ile guy arasında kalırsa, gönderin ucu patlatılmalı ve balon kısa süreliğine göndersiz kullanılmalıdır. Gönderin ucu açıldığında balon zaten rüzgaraltına doğru ani bir şekilde kayacağı için guy ipi kendiliğinden neta olur. Gönder guy ipine takıldıktan sonra rüzgarüstü trimciler tekrar trimlerini yaparlar. Eğer araya giren ip tack line değil de rüzgaraltındaki guy olursa herhangi bir sorun olmaz. Zaten rüzgaraltındaki guy ipi işlevsizdir. Tack yakasının halkasına takılı olan ucu çözümlü gönderden kurtarılıp yeniden tack yakasına takılır.

5.2.3. Bastonlu Asimetrik Balon

Bastonlu asimetrik balon çok yeni kullanılmaya başlanmış bir balon çeşididir. Genellikle yarış teknelerinde bulunur. Bastonlu teknelerde balon alanı, teknenin boyutlarına göre oldukça büyük olabilir. Bunun sebebi, balonun teknenin burnundan da ileri giden hareketli veya sabit 1-2 metrelik bir bastonun ucundan başlamasıdır. Bu balon çeşidinde bastonun uzunluğuna göre içten veya dıştan kavança tercih edilebilir. Bastonlu asimetrik balonu anlatmak için önce bastonu öğrenmeliyiz. Baston; asimetrik balonda kullanılan, balonun tekneden uzaklaşmasını sağlayan pratik bir çeşit gönderdir. Baston teknenin burnunda sabit olabilir. Teknenin içine girip çıkabilen hareketli bastonlar da vardır. Bu hareketli bastonların boyu genellikle daha uzundur. Asimetrik balonun tack yakası bu bastonun ucunda bulunur.

Donatmak

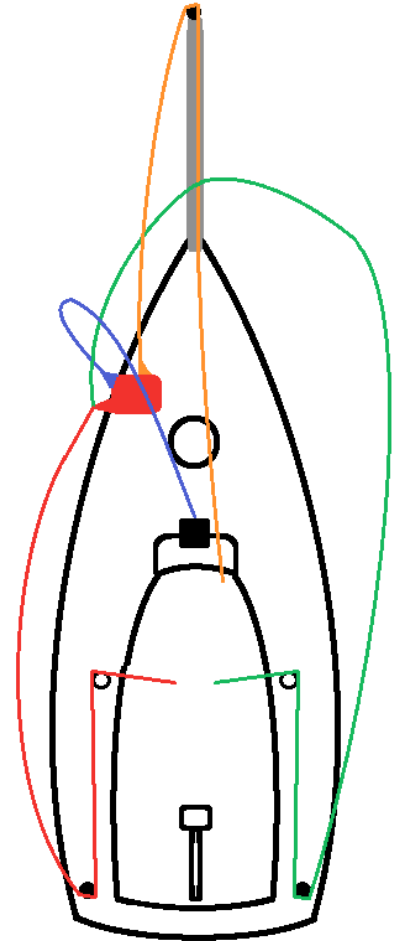
Bastonlu asimetrik balonu donatmak, göndersiz asimetrik balonu donatmak kadar kolaydır. Toplamda dört adet ip vardır. Biri mandar, biri tack line, diğer ikisi de iskotalardır. Mandar ipi mandar yakasına, tack line ipi tack yakasına, iki iskota da aynı iskota yakasına takılır.

- Balon torbası başüstünde rüzgaraltına getirilir.
- Balonun tack yakası önde, mandar yakası ortada, iskota yakası arkada olacak şekilde yakaları ayrılır.
- Tack line ipi bastonun ucundan başüstüne alınır ve tack yakasına takılır.
- Mandar ipi rüzgaraltından mandar yakasına takılır.
- Tekneye göndersiz asimetrik balonda olduğu gibi dontailan iskotalar ıstralyanın dışından gelecek şekilde iskota yakasının yanına getirilir.
- Eğer içten kavança atılacaksa, iskotalar mandar ve tack line iplerinin içinden gelerek iskota yakasına bağlanır.
- Eğer dıştan kavança atılacaksa, iskotalar mandar ve tack line iplerinin dışından gelerek iskota yakasına bağlanır.
- Balonun tack yakası bastonun ucuna gelene kadar tack line ipi piyano elemanına aldırılır.

Resim 10' da görülen renkler:

Mavi: Mandar Turuncu: Tack line
Yeşil: Sancak balon isk. Kırmızı: İskele balon isk.

Resim 10' daki balon içten kavançalı şekilde donatılmıştır.



Resim 94

Basmak

Balon basma işlemi öncesinde balonun tack yakası, bastonun ucuna gidene kadar tack line ipi piyano tarafından alınır. Eğer baston, hareketli baston ise piyano tarafından açılır. Başüstü elemanı bu esnada balonun tack yakasına yol vermelidir. Çünkü o anda cenova basılıdır ve tack yakasının gitmesine engel olabilir. Tack yakası uca ulaştığında ve dümenci geniş döndüğünde direk dibi elemanı balonu basar. Başüstü elemanı balona yol verir ve çapariz olup olmadığını kontrol eder. Balon toka olduğunda da arka tarafa haber verir. Trimci balonu alır ve dümenci orsalar. Bu şekilde balon doldurulur ve kullanılmaya başlanır.

Balon basıldıktan hemen sonra başüstü elemanı cenovayı indirir ve kavança için balonun müsait olup olmadığını kontrol eder. Eğer tekne içten kavança atmak istiyorsa, balonun işlevsiz olan rüzgarüstü iskotası balonun orsa yakası ile ıstralya arasından, yani bastonun üzerinden geçiyor olmalıdır. Eğer dıştan kavança atılacaksa balonun da dışından geliyor olmalıdır. Bu kontrol edilmelidir. Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta vardır. Eğer rüzgarüstü iskota işlevsiz olmasına rağmen biraz alınmış ise ve teknenin burnuna doğru gelmiş ise başüstü elemanı tarafından sanki içten kavança atılacakmış gibi algılanabilir. Çünkü iskota balon ile ıstralya arasında duruyor gibi görünebilir. Önemli olan hiza olarak nerede olduğu değil, bastonun üzerinde veya altında olmasıdır. Eğer bastonun üzerindeyse içten kavança atılır.

Kavança

Bastonlu asimetrik balonda kavança işlemi oldukça basittir. Kavançada teknenin doğrultu değişimi büyük olacaktır. Bu esnada eski rüzgaraltı trimci balonu boşlar ve yeni rüzgaraltı iskota alınır. Bu arada başüstü elemanının yapması gereken, yeni rüzgaraltı iskotanın geri gelmesi için kuvvetle iskotayı çekmek ve balonun rüzgaraltına taşınmasına yardım etmektir.

İçten kavança atılıyorsa, tam kavança atılırken balon doğru zamanda taşınmazsa doğru çalışmamaya başlayabilir. Balon yeni rüzgaraltına geçemediği için çapariz olur. Balon öncelikle baş ıstralyaya dayanır. Balon, orsa yakası ile ıstralya arasından dolmaya çalışır. Ancak iskota yakası ile ıstralyanın arkasında da kaldığı için arkada da dolmaya çalışır. Burada yapılması gereken balonun üzerindeki yükün hafifçe azaltılması ve başüstü tarafından iskota yakasının rüzgaraltı tarafa ıstralyanın önünden geçirilmesidir. Sonrasında rüzgaraltı trimciye yardım etmek amacıyla iskota kuvvetle geri doğru çekilir ve balon taşınmış olur.

Dıştan kavança atılıyorsa, yine göndersiz asimetrik balonda olduğu gibi başüstünün üzerine düşen görev sadece iplerin neta olmasını sağlamaktır.

Mayna

Bastonlu asimetrik balonlar kimi teknelerde genellikle rüzgarüstünden indirilir. Ancak, balon yelkeni özellikle yüksek havalarda mümkün olduğunca söndürüp rüzgaraltından indirmek genel prensiptir. Dümenci balonu indirme kararı verdiğinde eğer rüzgaraltından indirmek isterse önce geniş döner. Cenova basılır. Mayna komutu geldiğinde başüstü elemanı iskotadan çekerek balonun iskota yakasını eline alır. Piyano elemanı 2-3 metre tack line kaçırr. Başüstü elemanı iskota yakasını bırakmadan tack yakasını kendine doğru çeker ve alt yakayı kolları arasında toplar. Bundan sonra balon diğer balon çeşitlerinde olduğu gibi söndürülerek kolların arasından başüstüne alınır. Sonrasında baston kapatılır. Başüstünde gönder olmadığı için tekne anında tramolaya hazır haldedir.

Eğer balon rüzgarüstünden indirilmek istenirse önce cenova basılır ve başüstü elemanı balonun rüzgarüstündeki boş iskotasını rüzgarüstü taraftan ve ıstralyanın önünden çekerek iskota yakasını yakalar. Bu işlem biraz güç gerektirir çünkü başüstü elemanı bu esnada balonu rüzgarüstüne doğru taşıyordur. Balon dolacağı için biraz güç gerekir. Başüstü elemanı iskota yakasını eline alınca piyano 2-3 metre tack line kaçırr ve başüstüne yardımcı olur. Başüstü elemanı tack yakası ile iskota yakasını birleştirir ve yine kollarının arasından tekneye indirir. Sonrasında baston kapatılır.

Olası Çaparizler

Bastonlu asimetrik balonda karşılaşılabilecek çaparizlerden biri balonla içten kavança istenirken ıskotanın dıştan dolanması, dıştan kavança istenirken ıskotanın içten dolanması olur. Bu sorunu çözmek için boş olan rüzgarüstü ıskota kilitten çıkarılıp doğru yerden geçirilmelidir. Ancak bunun için balonun etrafından gelen bir ip yakalanmalı veya tam tersi şekilde yakında bulunan bir ip uzakta olan balonun etrafından dolandırılmalıdır.

Bastonlu asimetrik balon rüzgarüstünden indirilirken kesinlikle ellenmiş bir şekilde yakaları birbirine dolanmadan indirilmelidir. Balon rüzgarüstünden inerken dolacağı için başüstündeki ekip balonu düzgün indirmekten öte, bir an önce indirmeyi düşünür. Ancak bu esnada balonun yakalarını birbirine dolayabilirler. Bu yüzden karmaşık bir şekilde inen balonun yakaları çözülmeli, balon tekrar ellenmeli ve basılmak üzere tekrar donatılmalıdır.

6. Peeling

“Peel” kelimesi İngilizce’de “soymak, kabuğunu yuzmek” anlamına gelir. Yelken sporundaki terim anlamı ise basılı bir yelkeni indirmeden yenisini basmak ve eskisini mayna etmektir. Buradaki amaç, minimum hız kaybıdır. Değişen hava koşulları sebebi ile balon değiştirme kararı alındığında toka olan balonu indirdikten sonra, aynı ıskotalar ve mandar ile yeni balonu donatana kadar geçen süre balonsuz geçmesin diye uygulanan bir yöntemdir. Var olan ipleri kullanarak basılı olan bir balonun veya cenovanın rüzgarüstüne veya rüzgaraltına yenisini bastıktan sonra eskisini indirmek hız kaybını azaltır.

Bu bölümde değişen hava şartları sebebi ile balon değiştirmek ve cenova değiştirmek, yani “peeling” yapmak için kullanılan, cenova ve balon için birer tane olmak üzere en basit ve en genel yöntemler anlatılmıştır.

6.1. Cenova

Cenova basılı şekilde seyir eden bir teknenin eskisini indirmeden ve yakalarındaki ıskotaları, mandarı sökmeden yenisini basabilmesi için teknede bulunması şart olan iki şey vardır. Bunlardan birincisi, baş ıstralyada en az iki adet ray (oluk) bulunmasıdır. İkincisi ise aynı anda direğin tepesine iki adet yelken çıkacağı için en az iki adet cenova mandarı bulunmasıdır. Aynı ıstralya üzerinde iki adet oluğun birbirine göre pozisyonu ıstralya boyunca paraleldir. Bu sebeple bu raylardan biri sancakta, diğeri iskelede kalır. Tıpkı raylar gibi mandarların da biri sancakta ve diğeri iskelede bulunur. Burada sancak ve iskeleden kasıt, direğin tam ortasında değil birkaç santimetre iskelede ve birkaç santimetre sancakta bulunmasıdır. Yani mandarlar yine direğin ön yüzünde bulunur.

Cenova basarken, eğer peeling yapılması ihtimali olsa bile, dikkat edilmesi gereken önemli bir husus; sancak raydan basılan cenova için sancak cenova mandarının kullanılmasıdır. Aynı şey iskele için de geçerlidir. Bu bir alışkanlık haline getirilmelidir. Çünkü beklenmedik bir şekilde havanın değişmesi ile peeling istenmesi durumunda çözümsüz kalmamak önemlidir. Denizde, yarışta neler olacağı belli olmaz. Bu yüzden başüstü elemanı her cenova basışında cenovayı hangi mandarla, hangi oluğa bastığına dikkat etmelidir.

Cenova değiştirme işlemi için tekneden tekneye değişebilen farklı yollar bulunmaktadır. Burada en basit ve en genel olan yöntemi göreceğiz.

Bu yöntemde yeni cenova rüzgarüstünden basılır. Bu yüzden eğer eski cenova direğe sancak raydan sancak mandar ile basılmış ise cenova değiştirme işlemi iskele kontra seyir edilirken yapılır. Eğer iskeleden basılmış ise, sancak kontra seyir edilirken değiştirilir. Bunun için, dümenciden komut geldiğinde dümenciye tramola gerekip gerekmediği söylenir. Peeling işlemi bir senaryo üzerinde anlatabiliriz.

Sancak raydan basılı bir cenova ile sancak kontra seyir eden bir tekne peeling yapmak istediğinde;

- Yeni cenova başüstüne getirilir.
- Tramola atılır.
- Yeni cenovanın karula yakası ve mandar yakası çapariz olmayacak şekilde donatılır.
- Eski cenovanın boşta olan rüzgarüstü (iskele) ıskotası, basılacak cenovanın ıskota yakasına bağlanır.
- Yeni cenova rüzgarüstünden basılır. Bu şekilde, yeni cenovayı rüzgaraltında tutan bir ıskota bulunmaz. Ancak buna gerek de yoktur. Çünkü yeni cenova eski cenovanın üzerine yapışır.
- Yeniden tramola atılır.
- Bu durumda da eski cenova, yeni cenovanın üzerine yapışır.
- Eski cenova rüzgarüstünden başüstüne indirilir.
- Eski cenovaya bağlı rüzgarüstü (sancak) ıskotası sökülüp yeni cenovaya bağlanır.
- Eski cenova başüstünden kaldırılır.

Bu adımlar takip edilerek cenova değiştirme işlemi kolayca yapılabilir. Buradaki tek zorluk, yelknein rüzgarüstünden basılmasıdır. Cenova basılırken hemen altında dolu bir başka cenova olması, basılan cenovanın da dolu olmasına sebep olur. Bu yüzden özellikle sert havalarda basılması oldukça fazla güç gerektirir. Bunun bir diğer sebebi de sürtünmedir. Yeni cenova rüzgaraltından da basılabilir. Ancak bunun için eski cenovanın ıskotası önce yedeklenmeli, yani ikinci bir ip ile bir yere sabitlenmeli ve yeni cenovaya takıldıktan sonra rüzgaraltından yeni cenova basılmalıdır. Bu işlem esnasında cenova ıskotası ile basılan cenovayı boşlayabileceğimiz için daha kolay basabilir ve ardından eski cenovayı rüzgarüstünden indirebiliriz. Bu durumda farklı olan, rüzgaraltındaki rayın yeni cenova için kullanılmasıdır. Resim 15' de eski cenovayı rüzgaraltından indiren bir başüstü ekibi görüyoruz.



Resim 15

6.2. Balon

Balon yelken basılı iken peeling yapmak, cenova değiştirme işlemine kıyasla daha zor ve meşakkatli bir işlem, özellikle başüstü elemanı için hata yapmasının en kötü olacağı anlardan birisidir. Direğin tepesine iki adet balon basılı iken ve bu balonlar dolu iken verilecek bir çaparizi düzeltmek bir hayli zor olabilir. Bu yüzden başüstü elemanı tüm işlem esnasında pratik düşünmeli, yapacağı her hamlenin sonucunu defalarca tartıp ona göre hareket etmelidir.

Balon ile peeling işlemi için de cenovada olduğu gibi birden fazla yöntem bulunmaktadır. Yine cenovada da olduğu gibi, balonda peeling işlemi teknede ikinci bir balon mandarının olmasını gerektirir. Yeni balon, genellikle eski balonun dışına basılır ve eski balon direk tekneye indirilir. Ancak bazı durumlarda balonu içeri basıp, dışarıdaki balonu indirmek de tercih edilebilir. Balon değiştirmeden önce basılı olan balonun hangi mandar ile basıldığına bakılır. Örneğin sancak kontra balon ile seyir ederken, eğer dümenci balonu dıştan basmak istiyorsa ve basılı balon için sancak mandar kullanılmışsa, iskele mandar direk yeni balon için kullanılabilir. Eğer basılı balon için iskele mandar kullanılmışsa ya kavança atıp peeling işlemi gerçekleştirilir, ya da sancak mandar ile yeni balon eski balonun içine basılır. Eğer

kavança atmak tekneye rota açısından zarar vermiyor ise kavança atıp dıştan basmak tercih edilmelidir. Çünkü yeni balonu eskisinin dışına basmanın, başüstüne sağlayacağı bazı avantajlar vardır. Bunlar:

- Yeni balonun iskota kontrolünün daha erken başlaması
- Dümencinin yeni balonu kullanmaya daha erken başlaması
- Gönderin baş ıstralyayı zorlayacak bir pozisyona gelmemesi
- Eski balonu indirme işleminin kolaylaşması

şu ana kadar da anlatıldığı üzere, çok çeşitli balon donanımları bulunuyor. Bu balon çeşitlerinden “ift iskotalı simetrik balon” türünde peeling yapmak için kullanılabilir genel bir yöntemi bir senaryo üzerinde göreceğiz.

İskele kontra, çift iskotalı simetrik balon donanımı kullanan bir tekne olduğunu varsayalım. Basılı olan balonun da iskele mandar ile basıldığını düşünelim. Böylelikle sancak balon mandarı, yeni balonu eskisinin dışına basmak için kullanılabilir. Bu şekilde seyir ederken peeling yapılması istendiğinde izlenecek adımlar aşağıda sıralanmıştır.

- Başüstü ekibi yeni balonu dışarıdan basmaya karar verir ve bunu arka tarafa bildirir.
- Yeni balon torbası ile birlikte eski balonun olduğu taraf olan sanağa getirilir.
- Rüzgaraltında bulunan işlevsiz guy, balonun rüzgaraltı iskota yakasına direk bağlanır. (Sheet'in halkasına değil, direk balon yakasına takılır.)
- Balon trimcileri balonu, rüzgaraltında bulunan guy ile trim etmeye başlar. Böylece rüzgaraltındaki sheet işlevsiz hale gelir.
- Başüstü, işlevsiz hale gelen rüzgaraltındaki sheet ipini yeni balonun iskota yakasına bağlar.
- Sancak balon mandarı, eski balonun dışından gelecek şekilde yeni balonun mandar yakasına bağlanır.
- Balonu trim eden rüzgaraltındaki guy ipini tekneye yaklaştırmak için bir ip bağlanır ve balon tekneye yaklaştırılır.
- Gönder yavaşça kaçırılır ve bir miktar aşağı indirilir.
- Başüstü elemanı, balonun rüzgarüstü iskota yakasını teknenin başında bir yere yedekler.
- Rüzgarüstündeki işlevsiz kalan guy ve sheet ipleri basılacak olan yeni balona donatılır.
- Yeni balon eski balonun arkasına bu şekilde basılır.
- Gönder alınır ve yeni balon trimlenir.
- Eski balon içeriden indirilir.
- Eski balona bağlı olan rüzgaraltı iskota yakasına bağlı tek ip olan guy çözülür ve yeni balonun rüzgaraltı iskotasına bağlanır.
- Eski balonu tekneye yaklaştıran iskota yakasındaki ve baştaki ipler çözülür ve eski balon toplanır.

Balon değiştirmek için yapılan peeling işleminde bol miktarda ip vardır. Bu yüzden dikkatli olunmalıdır. Yukarıda anlatılan peeling işlemi sadece çift iskotalı simetrik balonda kullanılan peeling yöntemlerinden biridir. Peeling yapmak için, başüstü elemanının çoğu görevinde olduğu gibi farklı yollar da vardır. Ancak bu bütün yolların ortak özelliği, yeni balonu basarken diğer balona çaparız verilmemesi ve diğer balonun çalışmaya devam etmesini sağlamaktır. Bunun için balonun çalışmasını bozmadan gerekli ipler yedeklenir veya eğer teknede var ise tamamen farklı ipler ve farklı vinçler, makaralar kullanılabilir. Yeni balon basıldıktan sonra da eskisi indirilmeli ve yeni balonun eksik herhangi bir ipi kalmamalıdır. Bu noktalara dikkat edilerek çeşitli şekillerde peeling işlemi yapılabilir.

7. Şamandıraya Yaklaşırken

Başüstü elemanının görevlerinin çok büyük bir kısmı teknenin balon yelkeni ile ilgilidir. Balonun basılması, indirilmesi, kavançalanması gibi durumlarda büyük sorumluluklar alırlar. Yarışlarda tekneler dar seyirlerden geniş seyirlere dönünce balon basar ve tersinde balon indirirler. Orsa şamandırasını dönüp pupa seyrine geçecek bir tekne, şamandırayı döner dönmez balonunu toka etmeli ve rotasına devam etmelidir. Benzer şekilde, balon ile pupa şamandırasına giden tekne şamandırayı dönüp orsa seyrine anında balonu indirip dönmelidir. Bu balon basma ve indirme işlemleri için başüstü elemanının çok kısa zamanı vardır. İşlerini zamanında yapamaması yarışta dezavantajlı duruma düşmeye sebep olabilir. Bu bölümde, orsa ve pupa şamandıralarına yaklaşırken başüstü elemanının dikkat etmesi gereken noktalar basitçe anlatılmıştır.

7.1. Orsa Şamandırası

Orsa şamandırası dönüldükten sonra pupa seyrine geçecek bir tekne balon basar. Bu kısa süre içinde tamamlanması gereken işlem için başüstü elemanı belirli noktalara dikkat etmelidir. Tüm ekip gibi, başüstü elemanı da sürekli dümenciye dinlemeli ve şamandıranın nasıl dönüleceğini dümenciden öğrenmelidir. Yapılacakları kafasında canlandırmalıdır. Örneğin iskelede bırakılacak bir şamandıraya sancak kontra orsa seyirinde yaklaşan bir teknede başüstü elemanının yapması gerekenleri görelim. Başüstü elemanı öncelikle şamandıra dönüldükten sonra seyir yapılacak kontrayı dümenciden öğrenmelidir. Balonu bu şekilde donatmalıdır. Sancak kontra orsa seyri ile şamandıraya yaklaşan bir tekne pupaya dönünce kavança atıp balon basmayı veya kavança atmadan pupaya dönüp balon basmayı tercih edebilir. Kavança atmadan balon basmayı tercih ediyorsa gönder önceden donatılıp havaya kaldırılabilir. Pupaya dönülür dönülmez de balon basılır. Ancak eğer kavança atılıp balon basılacak ise başüstü, pupaya dönüldüğünde cenovanın kavança atmasına olacak verecek şekilde neta olmalıdır. Bunun için genellikle gönderin direktteki ucu takılır ve iskotadaki ucu teknenin burnuna kadar üst baskı tamamen boşlanarak indirilir. Pupaya dönüldüğünde cenova, gönderin üstü ve üst baskının önünden kavançalanır. Gönderin ucu rüzgarüstüne alınıp kaldırılır ve balon basılmaya bu şekilde hazırlanır. Bundan sonra, dümenciden gelecek olan “balon bas” komutu beklenir ve başüstü balona yol verirken direk dibi elemanı balonu basar. Eğer iskelede basılacak bir orsa şamandırasına sancak kontra gidiliyorsa, o kolda tramola kalmamış demektir. Ancak eğer şamandıranın kurtarılamaması ihtimali var ise (rüzgar sürekli dönüyorsa, tramola ihtimali varsa) başüstü elemanı teknenin gidişini takip etmeli ve gönderi tramolada çapariz vermeyecek şekilde hızlıca neta edebilecek durumda olmalıdır.

Eğer iskelede bırakılacak bir orsa şamandırasına, iskele kontra yaklaşıyorsa şamandıra geçilir geçilmez bir tramola atılır ve sancak kontra seyrederek şamandıra dönülür. Böyle bir durumda da gönder tramolaya ve pupaya dönüldükten sonra dümencinin kararına göre atılabilecek bir kavançaya çapariz vermemelidir. Bunlara dikkat edilerek orsa şamandırasına yaklaşılar. Ancak her zaman şart olan şey, balon donamınının gönder haricindeki kısmı (balonun yakaları) orsa seyirinde donatılmış olmasıdır.

7.2. Pupa Şamandırası

Pupa şamandırasına yaklaşırken tekneler balon ile seyir eder. Pupa şamandırası dönülürken hemen balon indirilir ve tekne orsa seyrine döner. Başüstü elemanı, her şamandırada olduğu gibi dümencinin izleyeceği yolu bilmelidir. Yapması gereken şamandıraya çok yakın bir yerde balonu indirip, başüstünü olası bir tramolaya karşı hazırlamaktır. Pupa şamandırasına eğer iskele kontra yaklaşıyorsa diğer teknelere yol verme ihtimaline karşı dümencinin söyleyeceği her şeye cevap verebilmek, her istediğini yapabilmek gerekir.

Pupa şamandırasına yaklaşırken hiçbir kontra değişikliği olmayacaksa, yani örneğin iskelede bırakılacak bir pupa şamandırasına iskele kontra yaklaşıyorsa veya sancakta bırakılacak bir pupa şamandırasına sancak kontra yaklaşıyorsa, şamandıra dönüşünden önce yapılması gereken cenovanın

basılması, balonun indirilmesi ve başüstünün neta edilmesidir. Ancak, eğer şamandırayı dönebilmek için kavança gerekiyorsa izlenebilecek iki yöntem vardır. Bunlardan birincisini yapabilmek için oldukça hızlı davranmak gerekir. Bu yöntem şamandıraya çok yakın yerde, dar alanda bir kavançayı tamamıyla bitirmek ve balonu indirmek, hemen ardından şamandırayı dönüp orsa seyrine geçmektir. Ancak alanın darlığından ve sürenin kısıtlılığından bunu yapmak zor olabilir. Bir diğer yöntem ise “ispanyol” denen yöntemdir. İspanyol mayna bir sonraki bölümde kaba hatlarıyla anlatılmıştır.

7.3. İspanyol Mayna

İspanyol mayna, balonu kavança atarken indirme yöntemidir. Bu yöntemde balon rüzgarüstünden indirilir. İspanyoldaki esas mantık tekneyi kavançalarken balonu kavançalamayıp rüzgarüstünde bırakmaktır. Böylece tekne kavançasını tamamladığında balon teknenin rüzgarüstünde kalacağı için cenovanın üzerine rüzgarla yapışacaktır. Sonrasında mandar boşlanır ve başüstü elemanı balonu söndürerek başüstüne indirir.

Bu mayna işleminde dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, kavança atılmadan önceki kontrada balonun rüzgaraltı trimini yapan kişinin kavança esnasında balonun diğer tarafa geçmesini engellemesidir. Bu mayna yönteminin artısı, yeni rüzgaraltı tarafta balonun uçuşmasını engellemesi, çaparize sebep olmaması ve hızlı olmasıdır. Özellikle şamandıra dönerken kavança atılacaksa oldukça zaman kazandırır.

Sonsöz ve Kaynakça

Yelkenli teknelerde başüstü görevi ile ilgili özellikle Türkçe kaynak bulmak oldukça zor. Bu amaçla, özellikle başüstü hakkında bilgi edinmek isteyen yelkenciler için hazırlanan bu makale başüstü elemanının görevleri hakkında bilgiler içermektedir. Makalenin başında da belirtildiği gibi, her teknenin başüstüsü aslında birbirinden farklıdır. Buna sebep olan şey, teknelerdeki sabit donanımlar veya çeşitli balon donanımlarıdır. Ancak bu makalede bu farklılıklara rağmen genel bir başlık olarak “başüstü” ile ilgili pek çok şeyi bir araya getirmeye çalıştım. Bulabildiğim birkaç İngilizce kaynağın dışında benimle bilgilerini sözlü olarak paylaşmış olan Mete Mutlu ve Eren Özda’ya teşekkür ederim.

[1] Bowmanship 101 (2012)
http://www.bowmansunion.com/2002_web/html/bow101.htm

[2] (Resim 3)
http://www.zerogradinord.net/wp-content/gallery/melges-32-worlds-2009/melges32world_220909.jpg

[3] Simetrik Balon (Resim 4)
<http://www.voyagersails.com/assets/stdspin.jpg>

[4] Gönder (Resim 5)
<http://www.petticrows.co.uk/catalog/images/pole-ff.jpg>

[5] Tek Iskotalı Simetrik Balon (Resim 6)
http://www.platu25.com/Portals/0/Images/WorlDs%202010%20-%20Alicante/Thursday%2022-7%20-%203d%20Day%20of%20Races/jren_platu12127.jpg

[6] Asimetrik Balon (Resim 9)
<http://www.voyagersails.com/assets/asymspin.jpg>

[7] Şakıl Örneği (Resim 11)
<http://www.ropeinc.com/catalog/tylaska-shackle.jpg>

[8] Changing Headsails (Resim 15)
http://yachtingworld.media.ipcdigital.co.uk/9097|00000117f|59cd_vartmpgallery-migration-83-temp-dirgalleryimage10451-aa0.jpg