

DENİZ ANTRENMANLARI VE YARIŞLAR REHBERİ



Boğaziçi Üniversitesi
DENİZCİLİK VE YELKEN KULÜBÜ

3* YELKENCİ MAKALESİ

YASİN ATIK

MART 2021

İçindekiler

1. Teşekkürler.....	4
2. Önsöz.....	5
3. Giriş.....	5
4. Deniz Antrenmanları.....	6
4.1 Antrenmanlara Hazırlık.....	6
4.1.1 Beslenme.....	6
4.1.2 Kara Antrenmanları.....	8
4.1.3 Teorik Çalışma.....	9
4.1.3.1 Makale Okumak.....	10
4.1.3.2 Playbook Okumak.....	11
4.1.4 Kıyafet Seçimi.....	12
4.1.4.1 Sıcak (>20°C).....	13
4.1.4.2 Orta (10°C-20°C).....	13
4.1.4.3 Soğuk (<10° C).....	13
4.1.5 Antrenman Öncesi.....	14
4.1.5.1 Hava Kontrolü.....	14
4.1.5.2 Rota Seçimi.....	14
4.1.5.3 Yelken Seçimi.....	15
4.1.5.4 Kumanya Organizasyonu.....	15
4.2 Antrenman Sırası.....	16
4.2.1 Konsantrasyon.....	16
4.2.2 Yarış Mantalitesi.....	17
4.2.3 Hedefler.....	17
4.2.4 Moral Bozmamak.....	17
4.2.5 Akıldaki Hareketlere Şans Vermek.....	18
4.2.6 Antrenman Şablonları.....	18
4.2.6.1 Şamandıra Yarışı Antrenmanı.....	18
4.2.6.2 Coğrafi Yarış Antrenmanı.....	19
4.2.6.3 Hafif Hava Antrenmanı.....	20
4.2.6.4 Orta Hava Antrenmanı.....	21

4.2.6.5	Sert Hava Antrenmanı.....	21
4.3	Antrenman Sonrasında	22
4.3.1	Antrenman Üzerine Konuşmak.....	22
4.3.1.1	Günün Özeti	23
4.3.1.2	Eksikler ve Geliştirilmesi Gerekenler	23
4.3.1.3	Denenenler ve Denenmeyenler	24
4.3.1.4	En Yakın Yarış Üzerine Konuşmak.....	24
4.3.2	Ekipçe Vakit Geçirmenin Önemi	24
5	Yarışlar	25
5.1	Yarış Öncesi	25
5.1.1	Rakip Analizi.....	25
5.1.2	Yarış İlanının İncelenmesi	26
5.1.3	Kuralların Gözden Geçirilmesi	26
5.1.4	Yarış Öncesi Antrenmanı	27
5.2	Yarış Sonrası.....	28
6.	Kaynakça.....	29

1. Teşekkürler...

Henüz yalnızca tek gezim varken bana güvenip, beni kış gezisine davet eden, yarışlardaki davranışları ve yarışçılığa olan tutumu ile örnek teşkil eden **Egemen Can Gök**'e;

Naifliği ve alçak gönüllüğü ile tanıdığım en yetenekli yelkenci, beni yarış takımına katan **Sırma Karaca**'ya;

Yanımda defalarca yarışmaktan gurur duyduğum ve çok keyif aldığım, bana başüstülüğü öğreten, her zaman bir abi gibi yaklaşan **Haluk Kundakçioğlu**'na;

Başkanlığı döneminde beni yarış takımı sorumlusu görevine layık görmüş ve bu sayede gelişimime en büyük katkıyı yapmış olan **Ozan Özkiper**'e;

Bana her gezimde yelkeni daha çok sevdiren sayısız bilgi ve yeteneği kazanmama olanak sağlayan kaptanlarım, **Özcan Vardar, Emre Aslan, Kağan İncetan** ve **Mert Ergen**'e;

Yönetim kurulumuzda beraber keyifle çalıştığım arkadaşlarıma ve kulübe adım attığımız ilk günden beri bana hep destek olan dostlarım **Uzay Kaya, Onur Abdioğlu** ve **Kerem Can Yaşar**'a;

Ve

Bana, yelkenin benim için en uygun spor olduğunu fark ettiren, ne zaman ihtiyacım olsa bana destek olan, çalışma disiplinine ve azmine hayran olduğum, ilk kaptanım **Sinem Dalkılıç**'a büyük birer teşekkürü borç bilirim.

2. Önsöz

Kulübümüz uzun yıllardır istikrarlı bir şekilde Türk yelkenciliğine katkı sağlayan makaleler üretmeyi başarıyor. Şanslıyım ki kulübümüzde yarış takımı sorumlusu görevini üstlendiğim dönemde bir konunun eksikliğini hissettim. Kara antrenmanlarının planlanması ve hazırlanmasına ek olarak elbette ki deniz antrenmanlarının da planlanması ve hazırlanması yarış takımı sorumlusunun görevleri arasında. Kara antrenmanlarını hazırlarken rehber alınabilecek “Yelken Sporunda Kara Antrenmanları ve Beslenme” adlı makaleyi eski kaptanlarımızdan Deniz Can Kalender Nisan 2016’da kaleme almıştı [1]. Fakat deniz antrenmanları ve yarış öncesi organizasyonlarının hazırlanmasında rehber alınabilecek bir kaynağımız yoktu. Ben de takımda geçirdiğim süreler ve takım sorumlusu olarak edindiğim tecrübelerin ışığında bu konuyu kaleme almaya karar verdim.

Deniz antrenmanları ve yarışlarda rehber alınabilecek bir kaynağın yanı sıra kulübümüz kütüphanesinde bulunmamasının bir eksik olduğunu düşündüğüm Playbook konusuna da bu makalede değineceğim. Takım üyelerimiz pek çok teknede yarışıyor olsalar da son yıllarda istikrarlı bir şekilde Platu 25 teknesinde takım olarak yarışıyoruz. Acemi takım üyelerinin de ilk antrenmanlarına bu teknede çıktığını düşünürsek, bu tekneye ait bir Playbook olması kulüp adına oldukça faydalı olacaktır. Makalenin devamında da bahsedildiği gibi, Playbook’lar ekiplerin tecrübelerine göre düzenlenebilir ve geliştirilebilir. Bu sebepten, bahsi geçen Playbook takımımız sporcuları tarafından her zaman geliştirilmeye açık olacaktır.

3. Giriş

Sporunda başarılı olmanın en önemli şartlarından biri disiplinli ve istikrarlı bir rutine sahip olmaktır. Bu standarda ulaşıldığı takdirde, başarılı olunma durumunda rutine devam, başarısız olma durumunda ise rutinde değişiklik kararları alınır. Bir takım bir standarda sahip olmadan çalışıyor ise; başarı da başarısızlık da içlerinde tesadüf barındırır.

Bu makalede takımımızın deniz antrenmanları ve yarışlarında uygulayabileceği rutinler bulunuyor. Tüm planlar geçmişte başarılı olmuş takımların rutinleri feyz alınarak oluşturuldu.

Her takımın dinamikleri farklı olduğu için, bu makaledeki rutinlerin uygulanması başarıyı getirmez ise, esaslara bağlı kalınarak değişiklikler yapılmalıdır.

4. Deniz Antrenmanları

Takımımız, yarışlarda başarılı olabilmek ve acemi üyelerin tecrübelenmesini sağlamak için düzenli olarak deniz antrenmanlarına çıkmaktadır. Bu antrenmanlarda takip edilecek planların antrenman gününden önce mutlaka belirlenmesi ve antrenmanda bu planlara sadık kalınması gerekmektedir. Bu planlar, antrenmanlara hazırlık döneminde, antrenmanlar sırasında ve de sonrasında yapılması gerekenleri kapsamalıdır.

4.1 Antrenmanlara Hazırlık

Antrenmanlarda gösterilen performanslar antrenman haricinde yapılanlarla doğrudan ilişkilidir. Çoğu zaman başarılı bir antrenman geçirildiğinde, bu başarılı bir antrenman öncesi sürecinin sonucudur. Deniz antrenmanları öncesinde beslenmeye, kara antrenmanlarına, teorik çalışmalara, kıyafet seçimine ve de antrenman önu hazırlıklara dikkat etmek gerekir.

4.1.1 Beslenme

Deniz antrenmanları sporcuların fiziksel olarak kendilerini zorladığı ve limitlerini test etmeye çalıştığı zamanlardır. Bu gibi dönemlerde vücudun enerji kaynağı karbonhidratlardır ve bunlar kaslardaki glikojen depolarında saklanır. Anlaşılabileceği üzere antrenmanlarda tam performansın sergilenebilmesi için kaslardaki bu glikojen depolarının dolu olması gerekir. Bu depoların dolabilmesi için ise kolay sindirilen karbonhidratlar tüketilmelidir. Antrenmandan hemen önce tüketilen gıdalar sporcu midelerini rahatsız edeceği için son besinler antrenmandan 2-3 saat önce tüketilmeli ve antrenmana kadar yalnızca sıvı tüketimine dikkat edilmelidir. Çok lifli gıdalar sağlığa yararlı olsa da antrenman sırasında rahatsızlık verebileceği için antrenman sonrasına saklanmalıdır.

Hızlı sindirilen karbonhidratlar aynı zamanda glisemik endeksi yüksek olan gıdalardır. Glisemik endeks, bir besinin vücudumuza girdiğinde kan şekerimizi ne kadar hızlı artırdığını gösterir. Fiona S. Atkinson, Kaye Foster-Powell, ve Jennie C. Brand-Miller tarafından 2008 yılında yazılmış makalenin Harvard Tıp Okulu tarafından derlenmesi ile oluşturulan dökümana göre glukozun glisemik endeksi 100'dür. Yüksek glisemik endekse sahip birkaç örnek besin şu şekilde sıralanabilir: Beyaz ekmek, 75; makarna, 49; pirinç pilavı, 53; müsli, 57; karpuz, 76; ananas, 59; haşlanmış patates, 78 ve bal, 61 [2] [3].

2012 Londra Olimpiyatları'na Büyük Britanya yelken takımını beslenme konusunda hazırlayan Olivia Busby'e göre rekabetçi bir yelkencinin antrenman günü öğünleri şu şekilde olabilir [4]:

<u>Kahvaltı</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Yumurtalı tost, taze sıkılmış meyve suyu, • Tahıllı kahvaltılık gevrek ve az yağlı süt.
<u>Antrenman/Yarış Önü</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Meyve, • Tahıllı bar, • Bir porsiyon sütlaç.
<u>Öğle Yemeği</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Tavuklu sandviç ve salata. Bolca sıvı, • Az yağlı yoğurt, meyve.
<u>Ara Öğün</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Süt, • Bir porsiyon sütlaç.
<u>Akşam Yemeği</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Yağsız kırmızı veya beyaz et, yanında pirinç pilavı ve salata, • Balık, patates ve salata, • Meyve ve yoğurt.

4.1.2 Kara Antrenmanları

Denizde iyi performans gösterebilmek için karadaki egzersizleri kesinlikle aksatmamak gerekir. Denizde ihtiyaç duyulan güç, çeviklik ve kondisyonu yalnızca deniz antrenmanlarında kazanmak son derece zordur. Bu sebepten, denizde enerjimizi daha verimli harcamamızın yolu karada ter dökmekten geçer.

Takımımızın her hafta düzenlediği kara antrenmanlarına katılmak hem yukarıda bahsedilen rutinleri sağlamak hem de takım içi bağları kuvvetlendirmek için gereklidir. Bu antrenmanlara katılamama durumunda ise o gün kaçırılan idman en kısa zamanda mutlaka telafi edilmelidir.

Amerikalı yelkenci, sporcu sağlığı uzmanı ve ABD Sail GP takımının resmi sağlık sorumlusu Dr. Robert S. Bray Jr. antrenman ve yarış öncelerinde yelkencilerin özellikle açma-germe hareketlerine dikkat etmelerini ve aksatmamalarını öneriyor [5]. Tavsiye ettiği antrenman ve yarış öncesi esneklik rutini şu şekilde:

Pelvis Kaldırma:

- Sırt üstü yatılır. Dizler kırık ve ayaklar yere tam basar durumdadır.
- Alt sırt özellikle yere bastırılır.
- Karın ve kalça sıkılarak pelvis havaya kaldırılır.
- 5-10 saniye tutulur. Kısaca dinlenerek 3 tekrar yapılır.



Diz Düşürme:

- Sırt üstü yatılır. Dizler kırık ve ayaklar yere tam basar durumdadır.
- Dizler yapıştıktır ve omuzlar yere değdirilir.
- Dizler sola değdirilmeye çalışılır. Bel ve kalçanın sağ tarafı biraz havaya kalkabilir.
- 5 saniye tutulduktan sonra sağ tarafa yapılır. Her taraf için 3 tekrar yapılmalıdır.



Diz Çeneye:

- Sırt üstü yatılır. Dizler kırık ve ayaklar yere tam basar durumdadır.
- Sağ diz göğse doğru çekilir.
- 5 saniye tutulduktan sonra sağ tarafa yapılır. Her taraf için 3 tekrar yapılmalıdır.



Hamstring Germe:

- Direğe yakın sırt üstü yatılır. Ayaklar düz uzatılır.
- Sağ ayak kaldırılır ve direğe yaslanır.
- Ayak düz tutulur fakat diz kitlenmemelidir.
- 20 saniye boyunca topuğa doğru uzanılır. 20 saniye sonunda sol ayak için yapılır ve iki ayak için de 3 tekrar yapılmalıdır.



Omuz Sıkıştırma:

- Ayaktayken veya otururken eller kulak seviyesine getirilir.
- Kürekkemikleri sıkıştırılır.
- 3 saniye tutulur. Dinlenilir. 3 kez tekrar edilir.



4.1.3 Teorik Çalışma

Teorik bilgiler sayesinde pratikler en iyi hallerine getirilebilir. Yelken sporu diğer tüm sporlardan farklı olarak çok fazla fizik bilgisi gerektirir. Bu bilgiler yeterince içselleştirilebildiyse sporcular doğa ve tekneleri ile bir bütün halinde başarı kazanabilirler.

Rüzgârın hareketleri, meteoroloji, tekne dinamikleri gibi pek çok konuda ne kadar bilgi sahibi olunursa, yarışın kazanılma ihtimali o kadar artar.

Bunlara ek olarak, her teknede farklı prosedürlerle tamamlanan, balon basıp indirmek gibi, manevralar vardır. Bunlar her teknede temelde benzeyen manevralar olsa da bazı ufak detayların atlanması, yarışın kaybedilmesi, sporcuların sakatlanması veya arma hasarı gibi daha kötü sonuçlara sebep olabilir. Aynı tekne ile uzun süreler vakit geçirildiğinde, bu manevralarda yapılması gereken hareketler kas hafızasına geçer ve sporcunun hatırlamak için vakit kaybetmesine gerek kalmadan manevralar gerçekleşir. Fakat, uzun zaman boyunca aynı teknede yarışılıyor olsa dahi, zaman zaman manevraların teorik prosedürlerini incelemek faydalı olabilir. Örneğin, teknedeki işleyişte fark edilmeyen fakat yapılsa teknenin hızını artıracak ufak ipuçları hatırlanabilir. Henüz tam anlamıyla alışılmamış bir teknede antrenman veya yarışa çıkılıyor ise, sporcunun manevraların teorik prosedürlerini kesinlikle önceden incelemesi gerekir. Ayrıca günümüz imkanları arasında çok popüler olan videolardan teorik geliştirme anlamında faydalanmak oldukça önemli ve faydalıdır.

Son olarak, sporcular tekne üzerinde olmadıkları zamanlarda kafalarından tekne üzerindeki sorumluluklarını, manevralarda yapmaları gerekenleri devamlı geçirip planlarsa, hafızalarını her zaman taze tutabilirler.

4.1.3.1 Makale Okumak

Yelken, dünya tarihinde uğraşılan en eski doğa sporlarından biridir. Kökleri insanların medeniyete ilk adımını attığı döneme dayandığı için de yelken ile ilgili bilgi birikimi Türkçe kaynaklar özelinde geçerli olmasa da fazladır. Dijitalleşme sürecinin de bir parçası olarak bu konuda yazılmış pek çok eser internet ortamında kolayca bulunabilecek haldedir. Bunlara ek olarak kulübümüz, pek çok farklı konuda makaleler yayınlamaktadır. Hem halihazırda sahip olunan bilgileri tazelemek, hem de bilgi dağarcığına yenilerini eklemek için sporcular antrenmanlarından önce mutlaka bu kaynaklara göz atmalıdır.

Bu kaynaklardan iki farklı amaçla teorik bilgiler öğrenilebilir. Birincisi teknelerin nasıl çalıştığını anlamak ve bunu iyileştirmek için, ikincisi de doğayı anlamak ve maruz kaldığımız nedenlerden hangi sonuçların çıkabileceğini, anlamak için.

Teknelerin farklı hava koşullarında optimum şekilde nasıl kullanılabilceğini anlamak için yelken fiziği ile ilgili makalelerin iyice içselleştirilmiş olması gerekir. Buna ek olarak, yarış anında çalışan taktikler üretebilmek için doğa olaylarını isabetli bir şekilde tahmin edebilmek gerekir. Bu tahminleri geliştirmek için bulutlar ve dalgalar ile ilgili makalelerin okunması çok faydalı olacaktır.

4.1.3.2 Playbook Okumak

Playbook, her teknenin ve üzerinde yarışan ekibin sahip olması gereken, yarış esnasında hangi durumlarda hangi manevraların yapılması gerektiğini ve de bu manevraların nasıl yapılabileceğini anlatan, tecrübeler, teoriye ve kontrollü deneylere bağlı olarak hazırlanan bir el kitabıdır. Bir yelkenci üzerinde yarışacağı tekneye yabancıysa veya henüz alışmamışsa, mutlaka denize çıkmadan önce playbook'un mümkünse tamamını ama hiç değilse kendi görevi ile ilgili kısımlarını detaylı bir şekilde okumalı ve anlamalıdır.

Playbook'lar oluşturulurken ilk önce tekne üreticisinin üretim öncesinde ve sonrasında yaptığı analizler incelenir. Bu analizler teknenin limit hızı ve optimum rüzgâr açısı gibi teorik bilgiler verecektir. Bu analizler incelendikten sonra, denize çıkılır, hız ve rüzgâr sensörleri yardımı ile teknenin yıpranmasının ne derecede olduğu ve teorik limitlerden ne kadar uzakta olduğu anlaşılmasına çalışılır. Bu adım mümkün olduğunca sabırlı ve dikkatli bir şekilde yapılmalıdır çünkü sonuçları tahminlerden çok farklı çıkabilir. Örneğin, teknenin iskelede devamlı bağlandığı yerin altından hep aynı yönde güçlü bir akıntı geçiyorsa, teknenin yıpranması asimetrik olmaya başlar. Bu asimetrik yıpranma teknenin iskele kontrada farklı, sancak kontrada farklı karakteristiklere sahip olmasına sebep olur ve bu farklılıklar hiç de azımsanmayacak derecede olabilir. Öyle ki, yarış stratejileri oluşturulurken bu farklılıkların gözlemlenmesi başarıya götüren anahtar olabilir. Bir başka örnek olarak da teknenin geçmiş yarışmaları için verilebilir. Tekne geçmişte çok ufak denilebilecek bir kaza geçirmiş dahi olsa, bu durum teknenin beklenenden farklı hareket etmesine sebep olabilir. Tüm bu durumların

dikkate alındığından emin olunması için playbook oluşturulurken denizde uzun saatler geçirilmelidir. Teknenin istenen sonuçları vermesi için gereken ideal konfigürasyonlar bulunduktan sonra sıra manevraların tasarlanmasına gelir. Bu manevralara; tramola atmak, kavança atmak, balon basmak, balon indirmek, balon taşımak gibi pek çok örnek verilebilir. Esaslara bağlı kalınarak, pek çok deneme ve yanılma sürecinin ardından, teknede ihtiyaç duyulan tüm manevraların ideal yapılış şekilleri deniz üzerinde uzun saatler geçirilerek bulunur. Bu yapılış şekillerinin playbook'a kaydedilmesi iki sebepten çok önemlidir. Birincisi, playbook'un hazırlanması tamamlandıktan sonra akıllara manevranın daha verimli bir yapılış şekli gelmesi halinde, bu yeni şeklin eskisi ile karşılaştırılması için. İkincisi ise teknede bir mürettebat değişikliği olması halinde, yeni üyenin hızlıca uyum sağlayıp manevralarda yavaş kalsa da hata yapmasını önlemek için. Son olarak, hepsinde olmasa da bazı playbook'larda bulunan şablon taktikler vardır. Yelken yarışları, coğrafi veya şamandıra şeklinde olabilir. Coğrafi yarışlar birbirine neredeyse hiç benzemez fakat şamandıra yarışları çok yüksek oranda benzerlik gösterir. Dolayısıyla bu yarışlarda tekneler çoğunlukla benzer durumlarda kalır. Bu açıdan bakıldığında yelken sporu, satranç ile benzerlikler göstermeye başlar ve nasıl satranç oyuncuları belirli açılış ve oyun şablonlarıyla başarı kazanıyor ise yelken sporcuları da start ve şamandıra dönüşü gibi tekrar gösteren olaylar için ideal şablonlarını playbook'larına kaydeder. Elbette bunlar tekneden tekneye değişeceği için her teknenin playbook'unda farklı şablonlar görülecektir.

4.1.4 Kıyafet Seçimi

Uygun kıyafet seçimi verimli bir antrenman geçirmek için gereklidir. Yelken bir doğa sporudur ve şartları insanlar için her zaman zorlayıcı olmuştur. Kıyafet seçimleri ile bu şartları kolaylaştırmak sporcuların elindedir. Elbette sporcu için en doğru kıyafet içinde en rahat hissettiğidir. Eğer sporcu yarış hayatına yeni adım atıyor ve vücudunun vereceği tepkileri henüz tahmin edemiyorsa, bu kısmı okumalıdır. Bu makalede sıcak, orta ve soğuk hava tipleri için bazı genel geçer kıyafet seçimlerinden bahsedeceğim. Aşağıda belirtilen hava tiplerinin tümünde olası kazalarda yaralanmaların önüne geçmek için eldiven takılmalıdır. Ayrıca

unutulmamalıdır ki, yarış kurallarında dahil edilmiş olmasa bile, sert havalarda sporcuları korumak için can yeleği takma fikri akıllara geldiği an takılmalıdır.

4.1.4.1 Sıcak (>20°C)

Yaz aylarında genelde bu havada denize çıkılır ve şartları en az zorlayan hava gibi gözükse de bazı önlemler alınmazsa sonuçları ağır olabilir. Öncelikle bu tip havalarda mümkün olan en havadar kıyafetler giyilmelidir. Pamuklu, teri emen kıyafetler uzun sürecek antrenman ve yarışlarda cilt deformasyonlarını engeller. Bu tür havalarda dikkat edilmesi gereken en önemli nokta zararlı UV ışınlarından korunmak için kıyafetlerin kapatmadığı kısımlara yüksek faktörlü bir güneş kremi sürülmesidir. Bunlara ek olarak, özellikle bulutsuz havalarda gözleri UV ışınlarından korumak ve gözleri kısımadan parkuru daha iyi görebilmek için güneş gözlüğü takılması gerekir. Sıcak havalarda yağmur yağdığı takdirde su geçirmeyen mont ve tulumlar giyilmelidir. Bu atlanır ve vücut ıslanırsa, sert bir havada orsa kolu çıkılmaya başlandığında sporcunun vücut sıcaklığı hızlıca düşebilir ve performans kaybı yaşayabilir. Giyilen ayakkabıların mutlaka hava alan tipte olması gerekir.

4.1.4.2 Orta (10°C-20°C)

Bu tür havalarda sporcular orsa kolunu çıkarken üşüyüp, pupa kolunu inerken terleyebilir. Bu durumlarda sporcu kendini tanıdıkça hangisinin daha ağır bastığını öğrenip kıyafet seçimini buna göre yapmalıdır. Fakat öncelik üşümeyi engellemek olduğu için bu sıcaklık aralığındaki havalarda uzun eşofman altları ve t-shirt üzerine mutlaka polar giyilmelidir. Yağmurlu havalarda su geçirmeyen mont ve tulumların kesinlikle giyilmesi gerekir.

4.1.4.3 Soğuk (<10° C)

Soğuk havalarda üşümeyi engellemek çok önemlidir. Fakat bunu sağlarken sporcunun hareket kabiliyetini kaybetmemesi gerekir. Bunun yolu çok ama etkisiz katlar halinde giyinmektense az ama etkili katlar halinde giyinmekten geçer. Etkili katlar elde etmenin de anahtarı termal içliklerdir. Orta hava sıcaklıklarında giyilen kıyafetlerin en içine termal içlikler giyildiği takdirde hem soğuk havalarda üşüme engellenir hem de hareket kabiliyeti kısıtlanmamış olur.

Buna ek olarak, soğuk havalarda rüzgâr kesici özelliklerinden dolayı havanın yağmurlu olup olmamasına bakmadan yelken mont ve tulumları giyilmelidir. Giyilen ayakkabıların ya su geçirmeyen ya da çok hızlı kuruyan özellikte olması gerekmektedir.

4.1.5 Antrenman Öncesi

Beslenme haricinde, makalenin bu kısmına kadar anlatılan hazırlıkların antrenmandan ne kadar öncesinde yapıldığının büyük bir önemi yoktur. Antrenman önu hazırlıkları ise hava şartlarına göre yapıldığı için antrenmanlara yakın zamanlarda yapılması gerekir. Antrenmandan önce yapılması gerekenler arasında bu kısım en önemlisidir. Bu yüzden aşağıdakiler her antrenmandan önce aksatmadan yapılmalıdır.

4.1.5.1 Hava Kontrolü

Antrenmandan önce hava mutlaka kontrol edilmeli ve antrenman başlamadan önce, antrenman sırasında ve sonunda havanın nasıl değişeceği mutlaka biliniyor olmalıdır. Havanın sertliği ve ekibin durumu her zaman gözden geçirilmeli, ekibin tecrübesi hava ile mücadelede eksik kalacak ise antrenmanın ertelenmesi düşünülmelidir. Hava kontrolü yaparken tek bir kaynakla sınırlı kalınmamalıdır. En güvenilir kaynaklar bile zaman zaman yanılabilirliği için, en azından bir kaynaktan daha hava tahminleri okunmalıdır. Hava kontrolünü ekibin her üyesi yapmalıdır. Son olarak, rota seçimini derinden etkileyeceği için havanın dönüp dönmediğine özellikle dikkat edilmelidir.

4.1.5.2 Rota Seçimi

Verimli bir antrenman geçirmek için ekipteki her sporcunun yetkinlikleri ve eksik yanları düşünülmelidir. Örneğin rüzgâr altı trim'den sorumlu sporcu balon kullanmada eksik ise, uzun bir pupa kolunu gidildiği coğrafi bir rota seçilebilir veya başüstü manevralarda ağır kalıyorsa, hayali şamandıralardan oluşan kısa orsa ve pupa kolları oluşturulup pek çok kez balon basıp indirilebilir. Buna ek olarak, yakın zamanda bir yarış var ise bu yarışta koşulacak parkurun bir benzeri antrenmanda birkaç kez koşulmalıdır.

Rota seçiminde bir başka önemli husus da havanın dönmesinin hesaba katılmasıdır. Antrenman başından sonuna hava dönmeye devam ediyorsa, pupa inilen rota, orsa çıkılacakken apaz çıkılmak durumunda kalınabilir ve çalışılması planlanan manevralar eksik kalabilir. Bundan kaçınmak için antrenmana başlangıç ve bitiş saatleri iyi ayarlanmalı, dönen bir havada denize çıkılıyorsa rota mutlaka istenilen antrenman türüne göre çizilmelidir.

4.1.5.3 Yelken Seçimi

Yarış yelkenlerinin antrenman yelkenlerinden farklı olması, uzun ömürlü yelkenler için bir gerekliliktir. Fakat sık yarışmayan bir ekibin yarış yelkenlerini yarıştan yarışa görmesi alışkanlıkların geçersiz kalması anlamına gelir ve antrenmanlardan alınması gereken verim alınmaz. Bunun sebebi her yelkenin karakteristiğinin farklı olması ve farklı rüzgarlarda farklı şekilde trim edilmesi gerekliliğidir. Antrenmanların yarışlarda başarılı olmak için yapıldığı unutulmamalı, gerekirse yarışa yakın zamanda çıkılan antrenmanlarda yarış yelkenleri kullanılmalıdır.

Farklı hava sertliklerinde farklı yelkenler kullanılması gerektiği için ekip tekneye geldiğinde o gün hangi yelkenle antrenman yapılacağını bilmeli ve kullanılmayacak yelkenleri ağırlık tasarrufu için karada bırakmalıdır. Antrenmanlarda havaya uygun yelkenler kullanılmazsa ekip tekneyi kullanmada bir standart oluşturmakta zorlanacaktır. Bu standardın oluşmaması yarışlarda ağır kalınmasına ve sıralamada geri düşülmesine sebep olacaktır.

4.1.5.4 Kumanya Organizasyonu

Deniz antrenmanları, yarışlarda karşılaşılabilecek uzun denizde kalma sürelerine alışılması açısından bu sürelerden daha kısa tutulmamalıdır. Tipik bir şamandıra yarışının 4 ila 5 saat sürdüğü düşünülürse, bu süre içerisinde fiziksel güç harcayarak spor yapan insanların acıkması ve enerjiye ihtiyaç duyması çok normaldir. Fakat bu yemek molasının mümkün olduğunca kısa tutulması gerekir. Bunu sağlamak amacıyla da antrenman öncesinde yapıldığı gibi glisemik endeksi yüksek yiyecekler tüketilmeli, sindirim sistemini tetikleyecek çok lifli gıdalardan uzak

durulmalıdır. Bu besinler antrenman günü tekneye gelmeden hazır olmalı ve gerektiğinde hızlıca yenmelidir. Buna kumanya organizasyonu denir ve genellikle ekipten bir kişi bundan sorumlu olur. Bu kişinin bir diğer sorumluluğu da ekibin yeterince su içip içmediğini kontrol etmek ve teknede yeterli içilebilir su bulunup bulunmadığından emin olmaktır. Teknede uzun saatler susuz kalınması performansı büyük ölçüde negatif etkiler ve su içmenin yarışta unutulmaması için bu disiplinin antrenmanda oturtulması gerekir.

4.2 Antrenman Sırası

Antrenman sırasında yapılması gerekenlerin temeli, antrenmanları birer yarış olarak görmeye dayanır. Antrenmanların başından sonuna yarışta gösterilen konsantrasyon seviyesinde kalmak ve mantaliteyi yarıştaki ile aynı tutmak gerekir. Aksi takdirde antrenmanlar kas hafızası geliştirmekten öteye geçmez. Bir parkurun tamamlanma süresi ancak antrenmanları yarışmışçasına yaşayarak kısaltılabilir.

4.2.1 Konsantrasyon

Yelken sporunun en zor kısımlarından biri, sporcuların her zaman yüksek konsantrasyon ile tetikte kalması gerekliliğidir. Manevralar arasında kısa mesafelerin kat edildiği şamandıra yarışlarında bu durumu korumak nispeten kolay olsa da saatlerce kontra değiştirmeden ilerlenen coğrafi rotalarda sporcuların konsantrasyon kaybı yaşamaması çok güçtür.

Uzun süren yarışlarda dikkat kaybı yaşamamanın yolu bu durumu antrenmanda taklit etmeye çalışmaktan geçer. Antrenmanlarda tüm ekip birbirinin dikkatinin dağılmasını engellemeye çalışmalı ve yorgunluk ile bu durumdan uzaklaşan sporcu olursa, kısa bir mola verilip sonrasında antrenmana devam edilmelidir.

Antrenman sırasında konsantrasyon kaybı ile yapılan hatalar kesinlikle göz ardı edilmemeli, üstüne ekipçe konuşulmalıdır. Bu hatalar antrenman sırasında fark edilmez ise, yarış sırasında tekrarlanmaları muhtemeldir.

4.2.2 Yarış Mantalitesi

Her antrenman, bir yarış provası olarak görülmelidir. Bu provalar yalnızca deniz üstüne geçirilen kısmı kapsamaz. Antrenman gününün tamamı yarış günümüştüğüne yaşanmalıdır. İskelede buluşma saatine uymak, tekneyi mümkün olan en kısa sürede hazırlamak ve karaya döndüğünde teknenin toparlanmasında dikkatli olmak yarış günlerinde ne kadar önemli ise, antrenman günlerinde de o kadar önemlidir. Bu konularda gelişmeyi takip etmek amacıyla her antrenmanda kronometre tutup her adımın ne kadar sürdüğü kayıt altına alınmalıdır. Her adımın nasıl daha hızlı yapılabileceği tartışılıp denizde olunmayan sürenin kısaltılması amaçlanmalıdır.

Bunlara ek olarak antrenmanın deniz üstündeki kısımlarında, tüm hareketler yarış kurallarına uygun ve mümkün olan en hızlı şekilde yapılmalıdır. Örneğin hazırlanılan yarışta can yelegi takmak zorunlu ise, antrenmanda da bu kurala uyulmalıdır.

4.2.3 Hedefler

Ekipteki her üye yapılacak manevralarda sorumluluklarının farkında olduktan sonra, antrenmanlar birer süre mücadelesine dönmeye başlar. Antrenmandaki ekip her zaman her manevrayı daha çabuk tamamlayabileceğinin farkında olmalı ve bunun peşinde koşmalıdır. Yarışta gerçekleştirilmesi beklenen manevralarda ekip playbook'a uygun bir şekilde kusursuz davranabiliyorsa, bundan sonraki hedef farklı teknikler deneyerek manevra tasarımlarını geliştirmek olmalıdır.

4.2.4 Moral Bozmamak

Yelken, deyim yerindeyse bir hatalar sporudur. Yarışları çoğunlukla en az hatayı yapan ekip kazanır. Böyle bir ortamda gerçekleştirilen mücadelelerde bir hata yapıldığında bunda takılı kalarak moral bozmak kaçınılmaz olarak başka hataları peşinden getirecektir. Antrenmanlar ise bu hataların tamamının yapılması gereken yer olarak görülmelidir. Bir antrenmanda ne kadar çok hata yapılırsa, neden yapıldığı anlaşıldığı takdirde, bu hatalar yarışta tekrarlanmayacağı için antrenman o kadar çok verimli geçirilmiş sayılmalıdır. Buna ek olarak, bir manevrada hatalar yapılıyorsa, bunlar giderilene kadar o manevrayı tekrarlamak ve de yarışta bunların

tekrarlanmayacağından emin olmak gerekir. Hataların böylesine üstüne gidilen bir ortam olan deniz antrenmanları, moral bozmak için hiç uygun değildir. Aksine her hatanın ardından bununla yarışta karşılaşılacağı için mutlu olunmalıdır.

4.2.5 Akıldaki Hareketlere Şans Vermek

Bir yelkenci ekibi içerisinde ne kadar açık bir iletişim varsa, başarılı olunma ihtimali o kadar artar. Genellikle pratikte görülen durum acemi sporcuların, tecrübelilerden çekinip fikirlerini açık etmemesidir. Fakat, bu durum son derece yanlıştır çünkü tecrübeli gözler alışkanlığın getirdiği dikkatsizlikle bazı bariz iyileştirmeleri fark edemeyebilir ve bunların hatırlatıcısı çoğu zaman acemi yelkencilerdir.

Antrenmanlar, yeni tekniklerin denenmesi ve eskileri ile karşılaştırılmasının mutlaka yapılması gereken zamanlardır. Bir ekip ancak bu şekilde daha iyiye ulaşabilir. Her antrenmanın belirli bir bölümü ekip üyelerinin mevcut düzende değişmesi gerektiğini düşündüğü noktaların tartışılmasına ve pratik olarak denenmesine ayrılmalıdır.

4.2.6 Antrenman Şablonları

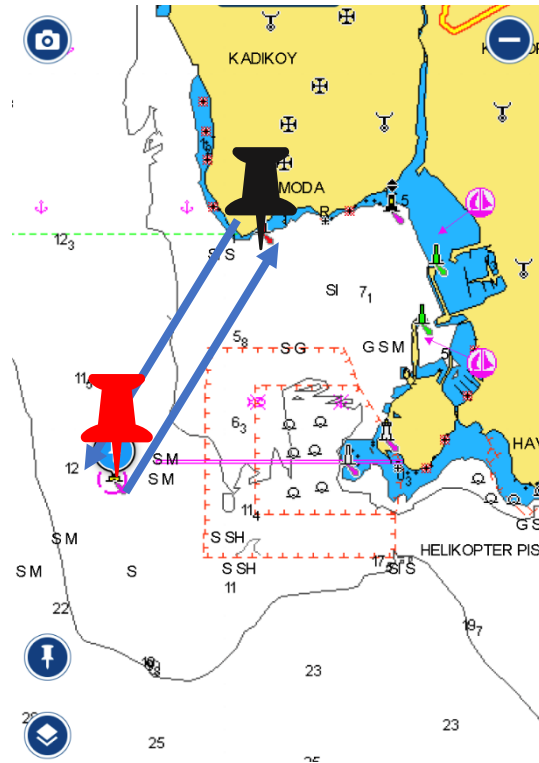
Antrenman şablonları, ekiplerin idman planlarını yapmalarını kolaylaştırmak için önceden belirli esaslara göre hazırlanmış programlardır. Takımımız, kara antrenmanlarını formüle etmiş ve belirli şablonlarla bir standarda ulaşmıştır. Benzer yöntemlerin deniz antrenmanları için de uygulanması başarıya ulaşmak için elzemdir. Bu makalede antrenmanlar iki tipe ayrılmıştır. Yarış türüne göre (şamandıra yarışı ve coğrafi yarış) ve hava durumuna göre (hafif hava, orta hava ve sert hava.) İstanbul'da yelken yarışlarının yapıldığı yegâne noktalar olan Moda koyu, Caddebostan ve Adalar çevresi bu antrenman şablonlarında kullanılan lokasyonlardır.

4.2.6.1 Şamandıra Yarışı Antrenmanı

Şamandıra yarışlarında iyi start ve kusursuz yapılmış manevralar çok büyük öneme sahiptir. Bu sebepten bu tip yarışlara hazırlanılan antrenmanlarda mutlaka start provaları ve balon basma ve indirme denemeleri yapılmalıdır. Şayet kapı şamandırası bulunan bir yarışa hazırlanılıyorsa,

balonun ters kontradan indirilme ihtimaline karşı balon taşıma provalarının da mutlaka yapılması gerekir.

Moda koyunda yapılacak antrenmanlarda hâkim rüzgarlar lodos ve poyrazdır. Bunlardan poyraz esen günlerde Fenerbahçe sığılığı (Digavsing) çakarı pupa şamandırası, Moda Deniz Kulübü önündeki şamandıra ise orsa şamandırası olarak kullanılabilir. Lodos esen günlerde ise tam tersi yapılabilir. Bu rota tercih edilirse, ekip için yoğun bir balon basma-indirme çalışması yapılmış olur. Bu rotanın harita üzerinde çizilmiş hali şekil 1 de görülmüyor.



Şekil 1: Şamandıra Yarışı Antrenman Rotası. Kırmızı iğne, Digavsing. Siyah iğne, Moda Deniz Kulübü şamandırası.

4.2.6.2 Coğrafi Yarış Antrenmanı

Coğrafi yarışlar, genellikle şamandıra yarışlarından alışıktır olunmayan rüzgâr açılarında seyirler yapılan ve parkura hakimiyetin çok önem kazandığı yarışlardır. Bu tür yarışlarda sık kullanılmayan manevraların başarıyla yapılması yarış kazandırabilir. Bu sebepten, coğrafi

yarışlara hazırlanılan antrenmanlarda, normal rutinin dışına çıkılıp, ekibin karşılaşabileceği sürpriz manevralara hazır tutulması faydalı olacaktır. Bu manevralara örnek olarak, “peeling”, İspanyol mayna veya code zero gibi sık kullanılmayan yelkenlerin donatılıp cenovadan hızlıca geçiş verilebilir. Bunlara ek olarak, coğrafi yarışlarda rüzgârın beklenmedik dönmesi ile sürpriz balon basma fırsatlarının değerlendirilmesi, büyük avantaj sağlar. Bu gibi durumlara hazırlıklı olunması için ekibin balon taşımada özgüvenli ve eksiksiz olduğundan antrenmanda emin olunmalıdır.

Coğrafi yarışlarda parkurun tanınması da oldukça önemlidir ve antrenmanlarda bu konuya genelde dikkat edilmez. Rakiplere avantaj sağlamak için rotanın sunduğu inceliklere hâkim olmak yarış öncesi antrenmanda uzun sürmeyecek bir keşifle sağlanabilir. Bu keşif turunun dümenciye vereceği bilgilere ek olarak, parkurda uzun süreler yarışmış tecrübeli yelkencilerle yarış öncesinde görüşmek ve taktiklerini kafaya yazmak yarışta büyük avantaj sağlayacaktır.

Bu tip yarışların antrenmanlarında kullanılacak sabit bir şablon rota oluşturmak yanıltıcı olabilir. Bunun sebebi, her coğrafi rotanın kendine özgü incelikleri olmasıdır. Fakat, İstanbul’da genellikle Kınalı, Heybeli, Burgaz veya Büyük Ada’yı dönmek coğrafi yarışlara katıldığı için, bunları kullanarak şablonlar oluşturulabilir.

4.2.6.3 Hafif Hava Antrenmanı

Hafif havalarla İstanbul’da yapılan yarışlarda bolca karşılaşılır. Elbette, her hava tipinde olduğu gibi bu tip havalarda da yarışmanın incelikleri vardır ve bunlar ancak antrenman yaparak öğrenilebilir. Yarış ekiplerinin hafif havalarda denize çıkmaması zaman zaman yapılan bir hatadır. Halbuki, 0 knot’ın üzerinde esen her rüzgâr yelken yapmak için uygundur ve özellikle bu havalarda sabır ve tecrübe farkını ortaya çıkarır.

Bunlar düşünüldüğünde, havanın hafif olduğu günlerde şu şekilde bir antrenman şablonu izlenebilir: Tekneden, yedek yelkenler dahil olmak üzere mecburi ihtiyaç olmayacak tüm ağırlıklar karaya indirilir. Denize çıkıldığında rüzgârın ağırlıklı estiği yön belirlenir ve hayali bir şamandıra yarışı rotası düşünülür. Devamında, rüzgâr hızı ne kadar düşerse düşün bu rota tamamlanmaya çalışılır. Bu mücadele içerisinde teknenin hafif hava seyir açılarına ve tramola,

kavança gibi manevralarda nasıl hız kaybetmeden kontra değiştirdiğine özellikle dikkat etmek gerekir. Rüzgar altı trapez mutlaka yapılır ve ekip üyelerinin ağırlıkları düşünülerek kimin daha öne, kimin daha arkaya geleceği test edilir.

4.2.6.4 Orta Hava Antrenmanı

Ne hafif ne de sert olan havalar, antrenman için en ideal koşulları oluşturur. Yapılacak neredeyse tüm hatalar telafi edilebilir ve [3.2.5 Akıldaki Hareketlere Şans Vermek](#) adlı kısımda anlatılanların uygulanması için ortam oldukça uygundur. Playbook’da yer almayan veya ekip repertuarında bulunmayan manevralar bu tip havalarda antrenmana çıkılacağı zaman karada konuşulup, denizde test edilmelidir.

Orta sertlikte havalar, aynı zamanda tekne dengesi konusunda tecrübe kazanmak için de çok uygundur. Bir seyirde ilerlerken, kimin rüzgar altı, kimin rüzgar üstü trapezde olacağı, artan veya düşen havalara girildiğinde kimin nasıl karşıya geçeceği bu tip antrenmanlarda test edilmeli ve kararlaştırılmalıdır.

4.2.6.5 Sert Hava Antrenmanı

Sert havalarda antrenmanlara çıkıldığında ekibin sağlığı ve donanımın zarar görmemesi ekstra dikkat edilmesi gereken konulardır. Yarışta olmamanın verdiği rahatlık ile anlık dikkat kayıpları teknenin broşa girmesi ve peşinden gelen can sıkıcı olaylara sebep olabilir. Bu nedenden, sert havalarda antrenmana çıkılacağı zaman karada hızlı bir motivasyon toplantısı yapıp ekibin konsantrasyonu en üst seviyeye çıkarılabilir.

Sert havalar, yelken sporunda mücadelenin en üst seviyeye çıktığı zamanlardır. Ekip, denize çıkmadan önce bu durumun farkında olmalı ve antrenmandan önce yediği son öğünde dahi bunu dikkate almalıdır. Bu tip havalarda, teknedeki çoğu ekipman limitlerinde kullanılır ve tekne maksimum performansına ulaşır. Öte yandan, teknenin limitlerde kullanılması, hataların yapılmasını kolaylaştırır ve bu hataların telafi edilmesi çoğu zaman mümkün değildir. Antrenmanın devamını oldukça kötü etkileyecek uzun bir mücadele ile ancak kaybedilen teknenin kontrolü geri kazanılabilir. Bu durumlardan kaçınmak için ekip elinden geldiğince

konsantre ve proaktif olmalıdır. Fakat, broşa girmek gibi bir durum yaşandığında ekibin moral bozmaması çok önemlidir. Aksine, teknenin limitlerini görme açısından bunun yaşanması avantaj dahi olabilir.

Diğer havalarda çıkılan antrenmanlar gibi sert havalarda da ekibin elinin manevralara ısıtılması önemlidir. Fakat sert havalarda manevraların başarı ile tamamlandığından emin olduğunda, manevra süresini kısaltmak için manevra tekrarları yapmaktansa, tekneyi seyir halinde kontrol etmenin üzerine gidilmesi gerekir. Bunun sebebi, bu tip havalarda tekne kontrolü kaybetmenin çok sık yaşanan bir durum olması ve böyle bir hata yapmanın süre açısından maliyetinin yavaş yapılmış bir manevradan çok daha ağır olmasıdır. Sağanaklar, sert havalarda en çok dikkat edilmesi gereken rüzgarlardır ve bir sağanakla karşılaşıldığında ekibin ne yapması gerektiğini bilmesi çok önemlidir. Bu yüzden, sert havalarda çıkılan antrenmanlarda ekipten birinin sağanakları okuması, tüm ekibin bu yeteneğini artıracak ve yarışta herkesin kendi başına sağanakların farkında olmasını sağlayacaktır. Buna ek olarak, her seyir türünde sağanakla karşılaşıldığında ne yapılacağı ekipçe konuşulmalı ve antrenmanda bu durumun provası yapılmalıdır.

4.3 Antrenman Sonrasında

Her spor dalında, antrenmanlar sonunda antrenman üzerine konuşup yorum yapmak gelişim açısından oldukça önemlidir. Yelken sporunda ise bu zaman zaman atlansa da antrenman sonu ritüelleri antrenmanın parçası olarak görülmeli ve mutlaka uygulanmalıdır. Aksi takdirde, gelişim büyük oranda baltalanacak ve antrenmanda yapılanlar kas hafızasını geliştirip el hızlandırmaktan öteye geçemeyecektir.

4.3.1 Antrenman Üzerine Konuşmak

Denizden karaya dönüldüğünde yorgun düşmüş yelkenciler, kalan son enerji damlalarını teknenin muntazamca toplanması için harcarlar. Bu işlem tamamlandığında, kaptan veya dümenci ekibi havuzlukta antrenman üzerine konuşmak için toplamalıdır. Bu konuşma

sırasında, günün özeti, eksikler ve geliştirilmesi gerekenler, denenenler ve denenmeyenler ve en yakın yarış üzerine tüm ekip üyeleri yorumlarını yapmalıdır.

4.3.1.1 Günün Özeti

Antrenman sonunda, antrenman sırasında yaşananlara bağlı olarak her yelkencinin aklında farklı kareler kalmış olabilir. Örnek olarak, başüstü sekiz bastığı balonun, piyano ise kilitlemeyi unuttuğu alt baskının etkisinden çıkamamış ve bunları düşünmekle meşgul olabilir. Ancak, ekipçe yapılmış bir antrenmanda her üye, o gün nelerin yapıldığının üzerinden geçilirse antrenmana daha geniş bir perspektiften bakabilir. Bu perspektifin kaçırılması halinde ise yelkenciler kendi sorumluluklarının ötesini görmemeye ve yardımlaşma özelliklerini kaybetmeye başlar.

Gün özetlenirken, dümençinin üstünde bazı sorumluluklar vardır. Bunlar, teknede olan biten her şeyin ne zaman ve nasıl olduğunu bilmek olarak kabaca bir üst başlıkta toplanabilir. Konuşmaya başlarken, dümençi teknede saat kaçta bulunduğunu, teknenin hazırlanmasının ne kadar sürdüğünü ve bu noktada gözüne çarpan eksik veya geliştirilmesi gereken noktaları anlatır. Elde uygun veri varsa, bu süreler önceki antrenmanlar ile karşılaştırılır ve hazırlanma konusunda ekibin iyiye mi kötüye mi gittiği üzerine konuşulur. Daha sonra günün planlanmış antrenman şablonu ve rotası üzerinden tekrar geçilir. Bu plana ne kadar sadık kalındığı konuşulduktan sonra planın hedeflenen gelişimlere yardımcı olup olmadığı tartışılır. Son olarak karaya saat kaçta dönüldüğü ve teknenin toparlanmasının ne kadar sürdüğü paylaşılır.

4.3.1.2 Eksikler ve Geliştirilmesi Gerekenler

Günün özeti yapıldıktan sonra, ekipteki her yelkenci, o gün teknede gördüğü eksikleri ve geliştirilebileceğini düşündüğü yerleri anlatır. Bu yapılırken, acemi sporcular fikirlerini paylaşma konusunda mümkün olduğunca cesaretlendirilmeli ve desteklenmelidir. Antrenman sonrası konuşmaların bu noktasına ne kadar dahil olurlarsa, sonraki antrenmanlarda bu noktalara o kadar fazla dikkat etmeye başlarlar. Bu sayede geleceğin dümençilerinin yetiştirilmesine katkıda bulunulmuş olur.

Eksikler ve geliştirilmesi gereken noktalar konuşulurken genelde sporcular kendi hatalarını ve eksik noktalarını paylaşma eğiliminde olurlar. Bu oldukça doğal olsa da yelkencilerin ekipteki diğer üyeleri de gözlemliyor olması ve buralarda gördükleri eksiklikleri anlatması çok önemlidir. Bunun sebebi, insanlar kendi hatalarının farkında olsa dahi, asıl kök sebebi görmede zaman zaman yanılabilirdir. Dışarıdan bir gözün gözlemleri ise durumu farklı bir perspektiften değerlendirme şansı verir ve hataya çözüm teklif etmede oldukça isabet sağlar.

4.3.1.3 Denenenler ve Denenmeyenler

Makalenin [3.2.5, Akıldaki Hareketlere Şans Vermek](#) adlı kısmında bahsedilen denenebilecek yeni hareketlerden, antrenmanda yapılmış olanı varsa, bu hareketin üzerine antrenmandan sonra kesinlikle konuşulmalıdır. Hareketin zorluğu, yapılabilirliği ve ekibe kazandırıp ekipten götürdükleri üzerinde yeterince durulursa, bu hareketin ekip repertuarına eklenip eklenmeyeceği kararlaştırılmış olur.

4.3.1.4 En Yakın Yarış Üzerine Konuşmak

Antrenmandan sonra son olarak, en yakın tarihte girilecek olan, muhtemelen antrenmanda da provası yapılmış olan yarış üzerine konuşmak gereklidir. Antrenmanda yapılmış provası ile yarışta nelerin farklı gelebileceği üzerine tartışılır. Bu aşamada yarış ile ilgili detaylı bir analizin yapılmasına gerek olmasa da daha önce bu yarışa tecrübe etmiş olanlar bunları paylaşmalı ve yarışa önceden araştırmış olan varsa yorumlarını aktarmalıdır.

4.3.2 Ekipçe Vakit Geçirmenin Önemi

Antrenman sonunda en yakın yarış üzerine de konuşulduysa ve teknenin donanımı konusunda yapılacak bir iş kalmadıysa, tekneye son kontrollerin ardından veda edilir. Bu noktadan sonra buna bir engel yok ise ekibin beraberce biraz daha vakit geçirmeye devam etmesi tercih edilmelidir. Bunun sebebi mürettebatın birbirini tanıdıka, yarışta, tekne üzerinde alacağı ani kararları tahmin etmede daha başarılı olacak olmasıdır. Buna ek olarak, yelken sporunda başarı, fedakârlık yapılmadan gelmez ve ekibin birbiri için fedakârlık yapması ancak birbirini daha iyi tanınması sonucunda gerçekleşir.

5 Yarışlar

Makalemin bu kısmında, deniz antrenmanlarına ek olarak yarışlar için de rutinler ve tavsiyeler bulunmaktadır. Antrenmanlarda rutinler ne kadar iyi uygulanırsa, yarışlarda elbette bunların karşılığı alınacaktır. Bu demek değildir ki, yalnızca antrenman rutinlerini uygulamak başarıyı getirir. Başarılı olmak isteyen her ekibin antrenmanlarda olduğu gibi yarışlar için de rutinleri olmalıdır. Bu rutinlerin içerisinde start anında ekipten kimin süre tutacağını belirlemek gibi ekibin dinamiğine göre belirlenecek roller katılabilir.

5.1 Yarış Öncesi

Yarışlar, start düdüğünden çok önce başlar. Start'tan önce yapılması gereken hazırlıklar yapılmaz ise, yarışta başarılı olmak büyük ölçüde şans faktörüne bırakılmıştır. Antrenman öncesinde yapılması gereken tüm rutinler elbette yarıştan önce de yapılmalıdır. Bunlara ek olarak yarış öncesinde rakiplerin analizi, yarış ilanının incelenmesi, kuralların gözden geçirilmesi ve de yarış günü antrenmanı noktalarına aşağıda değineceğim.

5.1.1 Rakip Analizi

Yarışlarda start'tan itibaren başarılı stratejiler üretebilmek için hangi sınıftan olursa olsun, tüm rakiplerin durumu hakkında bilgi sahibi olunmalıdır. Bu analizde ilk olarak, trofedeki puan durumuna ve son yarışlardaki performanslara bakılmalıdır. Bu veriler ekibin elinde bulunmuyorsa trofe düzenleyicilerinin internet siteleri araştırılmalıdır. Örneğin, Türkiye'nin en büyük yarış düzenleyici kurumlarından biri olan TAYK, makalenin yazıldığı tarih olan Nisan 2021'de 2000 yılından itibaren neredeyse tüm yarışlarının sonuçlarını internet sitesinde paylaşmaktadır [6]. Bazı kurumlar yarış sonuçlarını TAYK gibi düzenli paylaşmadığı için ekibin takip ettiği trofelerdeki sonuçları disiplinli bir şekilde saklaması önemlidir. Daha başarılı bir analiz için ise, bu sonuçlara ek olarak yarış günündeki hava raporları da kayıt altına alınmalıdır. Yarış sonuçlarının hava raporları ile yorumlanması sayesinde, hangi teknenin hangi

havada tipinde daha başarılı olduğu ortaya çıkacaktır. Ayrıca, düzeltilmemiş sürelerde (board to board) hangi teknenin daha hızlı olduğu ve buna bağlı olarak hangi teknenin IRC veya ORC rating avantajı olduğu öğrenilecektir.

5.1.2 Yarış İlanının İncelenmesi

Yarış ilanları, tüm ekip tarafından takip edilmelidir ve yarış komitesi tarafından beklenmedik anlarda değiştirilebileceği akıldan çıkarılmamalıdır. Ekibin her üyesi yarış ilanının içeriğini okumuş ve anlamış olmalıdır. Özellikle şu noktalar konusunda kimsenin aklında soru işareti olmamalıdır:

- Azami ve asgari ekip sayıları.
- Yarış sayısı ve katsayısı.
- Yarış başlatma prosedürü.
- İlk sınıf/sınıflar için ilk uyarı işareti saati.
- Start etme süresi.
- Son uyarı işareti saati.
- Fodepar olan teknelere uygulanan prosedür ve yarış komitesinin bu tekneleri uyarıp uyardığı.
- Tüm potansiyel rotalar ve bunlarla ilgili belirlenen özel kurallar.
- Yarış tamamlama zaman sınırı.
- Ceza sistemi.
- Yarış iletişim VHF kanalı.

5.1.3 Kuralların Gözden Geçirilmesi

World Sailing tarafından hazırlanan ve Hulki Oruz tarafından tercüme edilen en güncel Yelken Yarış Kuralları kitabına göre “Yarış kuralları her dört yılda bir, bu sporun uluslararası otoritesi olan World Sailing tarafından gözden geçirilir ve yayınlanır. [7]” Kurallar kitabında net bir şekilde belirtildiği üzere, yelken yarış kuralları esaslarına bağlı kalan dinamik bir yapıdadır. Bu

sebepten, ekip üyeleri kurallar her yenilendiğinde değişen kısımlara göz atmalı ve bunları içselleştirmelidir.

Bu düzenli değişimlerin haricinde ekip üyelerinin kurallar konusunda bilgilerini taze tutmak gibi bir sorumluluğu vardır. Yarış öncelerinde sporcuların herhangi bir kural hakkında akıllarında soru işareti olursa, mutlaka kurallar kitabına danışıp hafızasını tazelemelidir. Yarış ilanlarında, hangi bayrakların toka edileceği belirtilir. Bu bayrakların ne anlama geldiğine yarıştan önce kural kitabından bakmak faydalı olacaktır.

5.1.4 Yarış Öncesi Antrenmanı

Yarışa hazırlanmak birkaç ısınma hareketi ve esnemenen çok daha fazlasıdır, diyor 11 kez dünya şampiyonu, 2008 ve 2014 Rolex yılın denizcisi ödülü sahibi Terry Hutchinson [8]. 8 Mart 2016'da World Sailing'de yayınlanan makalesinde yarış öncesi antrenmanları ve yarış günü hazırlıkları ile ilgili aşağıdaki ipuçlarını paylaşıyor.

Yarış öncesinde antrenman yapmanın arkasındaki asıl amaç sürprizlerden kaçınmaktır. Start'tan 70 ila 90 dakika öncesinde denize çıkılmalı ve yarış komitesinin rotayı kurmayı planladığı parkurun yakınlarında mümkün olduğunca yelken yapılmalıdır. Yarışta hangi cenovanın kullanılacağı konusunda arasında kararsız kalınmışsa, tekne rüzgarla birkaç derece yapacak şekilde döndürülür ve sırayla iki yelken denenir. Hangi yelken tekneyi daha iyi dengelerse yarışa onunla başlanır.

Yelken seçimleri tamamlandıktan sonra yarış komitesinin yanından orsa çıkılmaya başlanır ve orsa kolunun çeyreği gidildikten sonra balon basılıp komiteye geri dönülür. İyi bir ısınma için bu ufak idman birkaç kez tekrarlanmalıdır. Bu idman gerçekleştirilirken, taktisyen parkurun farklı noktalarındaki hava durumunu gözlemlemeli ve yarış önü tahminleri ve alışılmış parkur normallerinden ne kadar saptığını hesaplarına katmalıdır.

Eğer birtakım aksilikler sonucu denize geç çıkılmışsa ve start'a yaklaşık 45 dakika varsa, hızlıca balon basıp komiteye yakın indirildikten sonra orsa kolunun yarısı çıkılmalı ve ekibi dinlendirerek start hattına geri dönmelidir.

Son olarak, ilk uyarı işaretinden 8 ila 10 dakika öncesinde ekibin enerji toplamak ve sıvı almak için dinlenmeye başlaması gereklidir. Yarış önu idmanından ara vermeden start hazırlıklarına başlanmamalıdır.

5.2 Yarış Sonrası

15 kez Amerika şampiyonu Steve Hunt'ın 2017 yılında yayınladığı makalesinde dediği gibi, finish hattını kestiğinizde, yarışmayı bitirmiş olmazsınız [9]. Yarış sonrası değerlendirmesi olarak tercüme edilebilecek, orijinal ismi "Post-Race Debrief" olan makalede, yarış sonrasında yapılması gereken takım içi konuşmalar oldukça net ve sistematik anlatılmış.

Bitiş hattı kesildiğinde, yapılan ilk iş yarış değerlendirmesi olmamalıdır. İlk önce tekne temizlenmeli ve o gün başka yarış olmayacaksa bile tekne bir sonraki yarışa hazır hale getirilmelidir. Teknenin donanımı ile ilgili tüm işler tamamlandığında, o gün başka yarış olacaksa, komite botuna yaklaşılmalı ve ekibin beslenme durumu kontrol edilmelidir. Susuzluk durumu giderildiğinde ve ihtiyaç varsa atıştırmalar yapıldığında, ancak yarış değerlendirmesi yapmaya hazır bir ekip olunabilir. Yakın zamanda yeni bir yarışa başlanacağı için değerlendirme mümkün olduğunca kısa sürmelidir. Bu değerlendirmede, yarış birinci bitirilmişse bile hangi noktaların geliştirilebileceği konuşulmalıdır. Eğer kötü bir yarış geçirilmişse, neden yaşandığı hızlıca tespit edilmeli ve bir daha olmaması için hızlı bir plan yapılmalıdır. Ekip yarışta çok bariz bir hata yapmışsa, bunun üstüne uzun uzun konuşmaya gerek yoktur.

Yarışlar sona erdikten sonra, karada yarışlar ayrı ayrı uzunca değerlendirilebilir. Bu değerlendirmeler, sistematik bir ilerleme için üç ana noktaya bölünmelidir. Sırası ile start, teknenin hızı ve taktikler. Etkili bir yarış değerlendirmesi şu şekilde başlayabilir: Startı avantajlı taraftan tam vaktinde aldık, hızımız denk teknelere göre yavaştı fakat parkurun doğru tarafını seçtik. Hızımızı nasıl artırabiliriz? Veya iyi startımızdan sonra denk teknelerle başa baş gittik fakat yanlış tramolalar bizi geriye attı. Parkuru doğru okumak için neler yapabiliriz? Bu şekilde mantık çerçevesinde yapılan değerlendirmeler, ekibin bütünlüğünü korur, yelkencilerin üzerindeki baskıyı azaltır ve de gelişimi hızlandırır.

Son olarak, yarış sonrasında planlanmış bir tören veya seremoni varsa, ekip bunu yarışın bir parçası olarak düşünmeli ve eksiksiz bir şekilde katılmalıdır. Bu sayede hem organizatörlere hem hakemlere hem de rakiplere duyulan saygı gösterilmiş olur. Ayrıca yeni yelkencilerle tanışmak ve sohbet etmek yelkenciliğimizi geliştirmek açısından son derece önemlidir.

6. Kaynakça

- [1] D. C. Kalender, «Yelken Sporunda Kara Antrenmanları ve Beslenme,» 2016.
- [2] K. F.-P. a. J. C. B.-M. Fiona S. Atkinson, «International tables of glyceimic index and glyceimic load values: 2008,» *issue of Diabetes Care*, cilt 31, no. 12, pp. 2281-2283, 2008.
- [3] «Harvard Medical School,» 6 January 2020. [Çevrimiçi]. Available: <https://www.health.harvard.edu/diseases-and-conditions/glyceimic-index-and-glyceimic-load-for-100-foods>. [Erişildi: 20 03 2021].
- [4] J. O'Mahony, «Olympics 2012: Team GB athletes diets interactive.,» *The Telegraph*, 16 July 2012.
- [5] D. R. S. Bray, «Fitness Means Flexibility,» *World Sailing*, 27 January 2012.
- [6] «Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü,» [Çevrimiçi]. Available: <http://www.tayk.org.tr/yaris-sonuclari>. [Erişildi: 05 Nisan 2021].
- [7] W. Sailing, *The Racing Rules of Sailing for 2021-2024*, Southampton: World Sailing (UK) Limited, 2020.
- [8] T. Hutchinson, «Terry's Tips: Warm Up Right,» *World Sailing*, 08 March 2016.
- [9] S. Hunt, «Post-Race Debrief,» *World Sailing*, 01 March 2017.