



Yelkende Takım Yarışları

3* Yelkenci Makalesi

Egemen Can GÖK

Nisan 2016

Teşekkürler,

Yelken ile ilk tanışmam 2004 yılında Foça Yelken İhtisas Kulübü'nde oldu, o günden bu güne bir çok türde yelkenlide gerek yarışlar gerek antrenmanlarda farklı görevlerde yer aldım. Takım yarışlarını ilk defa 2008 yılında Karşıyaka Yelken Kulübü'nde Laser 4.7 yaparken antrenmanlarda tanıdım ancak laser sınıfında takım yarışlarının yapılmaması nedeniyle bir gelişim gösteremedim. 2014 yılında Türkiye'de ilk kez yapılan 2K yarışında bir Alman(Bayerischer Yacht Club) takımının sporcu araması ile ilk defa kayıtlı bir takım yarışına katılma şansı buldum. Katıldığım takımın kullandığı taktikler, stratejiler, kuralları uygulaması, diğer yarış türlerine, özellikle filo yarışlarına, göre çok daha dinamik olması beni etkiledi ve beni bu makaleyi yazmaya motive etti.

Öncelikle katıldığım ikinci 2K Takım Yarışı'ndan sonra yurtdışından gelen ekiplerin taktiklerini alıp yazmamı isteyerek, makale fikrini veren **Oğuz Ayan'a**; beni takım yarışı içerisindeki dinamiklerle tanıştıran, katıldığım ilk takım yarışındaki dümencim **Emanuel Köchert'e**; verdiği bilgiler, yönlendirmeleri ile milli takım arşivlerinden bilgi almamı sağlayan **Tuğçe Subaşı'ya**,

Yelkene başladığımdan beri yarışmak amacıyla yapmam ve sınavlar nedeniyle ara verdikten sonra ilk gezimde kaptanlığı yapan beni tekrar yelkene ısındıran **Dilara Beyler'e**; tekne üzerinde yaşayabileceğim sıkıntılara karşı beni hazırlayan **Umut Soysal'a** ve birlikte çıkma şansı yakaladığım hepsinden çok şey öğrendiğim kaptanlarım **Müge Özvarol** ve **Özcan Vardar'a**

Bana takım olmanın mutluluğunu hissettiren, yelkenle başlayan arkadaşlığı ötesine taşıyan, desteklerini hiç bir zaman esirgemeyen **Mert Ergin** ve **Dorukhan Sergin'e**; bana birlikte iş yapmanın mutluluğunu yaşatan, zorlukları beraber aştığım arkadaşlarım **Göktuğ Marmara**, **Mehmet Said Onay**, **Sinem Dalkılıç**, **Berkay Varçok**, **Özge Bozal**, **Kağan İncetan** ve **Sueda Evirgen'e**

Ve

İlk 2.adamlık görevimde beni son noktaya kadar zorlayarak tekne sorumluluklarını öğreten arada ne kadar mesafe olsa da makalemde benden desteğini esirgemeyen **Alper Akbilek'e** teşekkürlerimi sunarım.

İçerik

I. GİRİŞ	4
II. TANIM VE TARİHÇE	5
III. TEMEL BİLGİLER	7
A. FORMAT	7
B. TEMEL TAKTİK VE STRATEJİLER.....	10
1. <i>Taktikler</i>	10
2. <i>Stratejiler</i>	13
C. PROTESTOLAR	15
IV. KURALLAR	16
1. <i>Önemi Artan Temel Kurallar</i>	16
2. <i>Değişen Kurallar</i>	19
3. <i>Eklenen Kurallar</i>	20
4. <i>İptal Edilen Kurallar</i>	20
V. TÜRKİYE'DE TAKIM YARIŞLARI	21
VI. KAYNAKÇA	22

I. Giriş

Yelkenin yarış kısmı ikinci yelkenli inşa edildikten sonra başladı, gerek açık denizde düşmandan kaçarken, gerek Nil nehrinde en hızlı taşımacı olmaya çalışırken tekneler her zaman birbirleri ile rekabet halindeydi ve teknesini iyi kullanan, rüzgarı en iyi okuyan, en uyumlu ekibe sahip olan tekne her zaman kazandı.

Yelken sporu her ne kadar tekne içerisindeki ekip dayanışmasını güçlendirse de teknenin alabileceği kişi sayısı ile sınırlı kalması her zaman bir doğal sınır oluşturmuştur. Takım yarışları bu doğal sınırı aşarak farklı teknelerdeki ekiplerin beraber uyumlu bir biçimde hareket kabiliyetlerini ölçer. Ülkemizde ve hatta dünyada çok genç olan bu yelken yarış türü seyirciye hitap etmesi dinamik olması ve farklı takımları kaynaştırması açısından farklı bir yere sahiptir.

Ne yazık ki yelken diğer popüler sporlar gibi yakından izleyebilen canlı seyirci kitlesini barındırabilecek bir formata sahip değildir. Genel olarak yarış takip edenler, seyirciler aynı zamanda diğer teknelerde yarışanlar olur. Bu durum yelkenin yarış kısmı hakkında, özellikle ülkemizde, toplumun bilgi eksikliğine de neden olmaktadır. Takım yarışları; kısa sürmeleri, dinamik olmaları ve karaya yakın rotalarının atılabilmesi ile Match Racelerle birlikte yelkenin seyirci toplamaya yönelik iki türünden biridir. Amaçları arasında yelken sporunu seyirciyle yayarak bilinirliğini arttırmak vardır. Bu makale ile hedefim Türkçe kaynak sağlayarak ülkemizde takım yarışların gelişmesine katkıda bulunmaktır.

Bu makalede tarihinde uluslararası yelken komitelerinin/otoritelerinin kurulmasına önyak olan, dünyanın her yerinden yelkencileri aynı tip teknelerde yarıştırmak keyifli bir rekabet ortamı vaad eden takım yarışlarını tarihsel ve taktiksel bakış açılarından inceleyeceğim.

II. Tanım ve Tarihçe

Tanım

Takım yarışı, yat ve dinghy yarışlarının tekne kontrolü, ekip çalışması ve stratejilerin kazanmak için birlikte kullanılmasını gerektiren, diğer yarış türlerine göre çok daha taktiksel bir yarış türüdür. Formatı gereği one-design(tektip) teknelere ihtiyaç duyar ancak centerboardların en küçüğü optimistten, Platu 25 ve J80lere kadar bir çok tipte yelkenli ile yapılabilmektedir.

Gerek formatının gerek taktiklerinin diğer yarış tiplerine göre farklı olması nedeni dolayısıyla tekneyi kullanan ekip üyelerinin görevleri de değişikliğe uğramıştır. Örneğin rakip takımın yavaşlatmak için yapacağı hareketlere göre dümenci, ani bir gelişme sonrası çok hızlı bir şekilde yön değiştirmeye her zaman hazırlıklı olmalıdır. Yarışın çok dinamik olması nedeniyle dümencinin konsantrasyonunun büyük kısmı tekne kontrolünde olur. Bu durum başka bir ekip üyesinin, yarıştaki avantaj/dezavantaj, rakiplerin konumu veya uygulanacak strateji konusunda dümenciye bilgi vermesini gerektirir. Farklı ekipler, farklı tekne tipleri için bu görevi muhtelif ekip üyelerine atayabilir.

Puanlama sistemini, ekiplerin puanlarının toplamı şeklinde açıklayabiliriz. Aynı takımdan olan teknelerin puanlarının birbirine eklenmesi sonucu ortak bir puan ortaya çıkacağı için, ayrı teknelerdeki ekipler birbirlerini sıralamada üste çıkarmak için taktiksel kararlar verebilirler. Daha iyi anlamak için genel olarak takım yarışlarının en çok kullanılan sistemi, her takımda 3 tekne olan bir yarışını inceleyebiliriz. Bu formatta toplam 6 teknedeki oluşan Sarı ve Lacivert iki takım var. Eğer Sarı ekibin öndeki teknesi birinci(1) diğer takım üyeleri dördüncü(4) ve altıncı(6) durumda ise; Sarı takımın puanı $1+4+6=11$ puan Lacivert takımın ise $2+3+5=10$ puan. Bu durumda (yelken yarışlarında az puanı olanın kazandığını unutmayarak) Sarı takımın birinciliği elinde tutmasına rağmen yarışını Lacivert takıma kaybettiğini görebiliyoruz.

Takım yarışlarının en önemli noktalarından taktikseliği yukarıda incelediğimiz durumda Sarı takımın yapması gerekenlere baktığımızda ortaya çıkıyor. Birinci(S) durumda olan teknenin 2(L) ve 3(L) durumda olan tekneleri "arkaya atma"ya çalışması birinciliğini, yarışta alınabilecek en küçük puanı, kaybetmesi riskine yol açabileceği için bu sıralamada Sarı takımda diğer tekne/tekneleri "arkaya atma"ya çalışacak ekipler 4(S) ve 6(S) olan teknelerdir. Çünkü bu teknelerin 5(L) teknesini yavaşlatmaları ve sonuncu(6) yapmaları ile son durum: Sarı $1+4+5=10$, Lacivert $2+3+6=11$.

Tarihçe

Tarihe baktığımızda takım yarışlarını yat yarışçılığının başlamasından itibaren görmekteyiz. Ancak en eski kaydedilmiş takım yarışı Oxford ve Cambridge Kulüpleri arasında 1913 (Oxford galibiyeti) ve 1914(Cambridge galibiyeti) yıllarında yapıldı. Birinci Dünya Savaşı

ile gelişimi duraksayan yarış formatı 1920'de aynı takımlar arasında İngiltere'nin farklı yerlerinde yapılmaya devam etti. İlerleyen yıllarda Oxford ve Cambridge arasındaki rekabet 1934'te Oxford & Cambridge Sailing Society (O&CSS)'nin kurulmasına ön ayak oldu. İlk uluslararası takım yarışı ise İngiltere'nin Amerika'ya meydan okuması sonrasında 1921 yılında Cowes, İngiltere'de İngiliz takımının galibiyeti(4-3) ile sonuçlandı.

Ülkelerin takım yarışı tarihlerine baktığımızda gelişmelerin genel olarak üniversiteler arası topluluklar ve yarışlar sonrasında olduğunu görmekteyiz. Örneğin ABD'de Üniversitelerarası Yelken Topluluğu(ICSA) 1930 yılında kuruldu ve 1936 yılına kadar Princeton, MIT ve Brown Üniversiteleri arasında yapılan takım yarışları ile canlılığını sürdürdü. Ancak belirli bir liginin olmaması birkaç üniversitenin toplanarak bazen 2 bazen 5 tekne olarak katıldıkları yarışlar ile devam etti. 1935 yılına gelindiğinde İngiltere'de ülke çapındaki ilk üniversiteler arası takım yarışı United Hospitals ve Cambridge Üniversiteleri (United Hospitals galibiyeti) arasında yapıldı. Amerika'daki topluluğa eş olarak İngiltere Üniversitelerarası Yelken Topluluğu(BUSA) 1957 yılında kuruldu. İngiltere ve Amerika'daki bu gelişimleri İrlanda 1926, Kanada 1990 yıllarında takip etti.

İngiltere'de 1970-80lerde takım yarışı ülke genelinde büyük bir kitlenin ilgisini çekerek popüler bir spor oldu. 1969 yılında Prens Philip tarafından da desteklenen ilk ulusal takım yarışına 260 takım, bir yıl sonra ise 352 kulüp başvuruda bulundu. Takım yarışlarının hızdan, teknedeki çok ekip üyelerine bağlı olması, farklı yerlerden insanları birleştirmesi ve yarışmalarını sağlaması ülke içerisinde dikkat çekmelerini hızlandırdı. Prince Philip 1969'da İngiltere Ulusal Takım Yarışı hakkında:

“Umarım ki bu yeni Takım Yarışı Rekabeti bir çok yelken kulübü ve üyelerine keyifli seyir saatleri geçirmeleri için bir amaç olur. Takım yarışı diğer yarışlardan farklı bir bakış açısına, farklı tekniklere ihtiyaç duymaktadır, bu sayede yeni yetenekler keşfedebiliriz. Bu yeni format sayesinde farklı kulüplerdeki yelkenciler rahatça diğer kulüplere gidip yeni yelkencilerle, yarıştaki olayları tartışıp kaynaşabilecekleri bir ortama sahip, eminim ki yarış kadar bu sosyal çevre de sporculara keyif verecektir.”

şeklinde yorumlarını belirtmiştir. [1]

Yelken sınıflarının en küçüğü olan Optimist'in 1983'te yapılan dörde dört yarışılan ilk dünya takım şampiyonası, takım yarışlarını her yaşta yelkencinin ulaşabileceği noktaya getirdi. Takım yarışlarının bu şekilde desteklenmesi sonucu 1995'te ISAF Team Racing World Championship yarışlarının West Kirby, İngiltere'de ilk startı verildi. Bu başlangıçtan itibaren Dünya Takım Yarışları Şampiyonası her 2 yılda bir dünyanın her yerinden ekiplerin katılımı ile gerçekleştirilmektedir.

III. Temel Bilgiler

A. Format

Katılan tekne sayısına göre antrenman şekilleri, yarış tatikleri değiştiği için takım yarışları kendi aralarında ayrılırlar. İleride incelenecek olan formatlar en çok kullanılan 2,3,4 teknelik yarışlardır.

2 Teknelik Takım Yarışları:

Bahsi geçen sistemde her takımın ikişer tekne ile yarışa dahil olur. Toplamda alınabilecek sıralamalar 1-2-3-4 olması nedeniyle bir takımın kazanabilmesi için 4. olmaması yeterlidir. (Kalan bütün kombinasyonlarda diğer takımdan az toplam puana sahip olurlar. Takımların 1-4 ve 2-3 olmaları durumunda 2-3 olan takım kazanır.) Genel olarak az sayıda eş tekneye sahip kulüpler tarafından kullanılır. Diğer formatlara göre farkı, sıralama stratejisinin az olması ile takımların daha çok tekne kontrolüne konsantre olmalarını sağlamasıdır. Sıklıkla her yarış sonrası ekip üyelerinin değiştiği "Rastgele Çiftler"(Random Pairs) kullanılarak oluşturulan ekipler yarışır.

3 Teknelik Takım Yarışları:

Genellikle yetişkin yelkencilerin dinghy sınıfında mücadele ederken tercih ettiği sistemdir. Sıralamalarının toplam puanı 10 ve daha az durumda(örneğin 1-2-6 veya 2-3-5) olan takımlar yarış kazanır. Bu formatta çoğu zaman ilk 3 sıralamada 2 teknesi olan takım tarafından kazanılır, dolayısıyla start ve tekne hızına önem göstermek gerekir.

4 Teknelik Takım Yarışları:

Diğer takım yarışlarına göre daha fazla teknenin yarışabilmesi bu formatın centerboard, özellik optimist, takım yarışlarında tercih edilmesine neden olur. Toplam sıralama puanı 18 ve daha az durumda olan takım kazanır. Bu sistemi diğerlerinden ayıran bir diğer nokta ise her iki takımın da 18 puan ile eşit puana sahip olabilmesidir. Bahsi geçen durumda eşitlik 1.liğe sahip olan takım aleyhine bozulur. 3 teknelik takım yarışlarına kıyasla bu formatta sıralamanın sonundaki tekneler yarışın kazanılmasında etkili olur bu sebeple tekne sürati ve starttan çok manevraların efektif bir şekilde icrası önemlidir.

Round Robin Serisi:

Bir round robin serisinde takımlar bir veya daha fazla gruplara ayrılmışlardır ve diğer bütün takımlara karşı bir veya daha fazla kez yarışmaya planlanmışlardır, bir match iki takım arasında bir veya daha fazla yarışır.

	Boğaziçi	ODTÜ	İTÜ	Sabancı	Bilgi	İstanbul Üni
Boğaziçi		Boğaziçi vs Odtü	Boğaziçi vs İTÜ	Boğaziçi vs Sabancı	Boğaziçi vs Bilgi	Boğaziçi vs İstanbul Üni
ODTÜ	Odtü vs Boğaziçi		Odtü vs İTÜ	Odtü vs Sabancı	Odtü vs Bilgi	Odtü vs İstanbul üni
İTÜ	İTÜ vs Boğaziçi	İTÜ vs Odtü		İTÜ vs Sabancı	İTÜ vs Bilgi	İTÜ vs İstanbul Üni
Sabancı	Sabancı vs Boğaziçi	Sabancı vs Odtü	Sabancı vs İTÜ		Sabancı vs Bilgi	Sabancı vs İstanbul Üni
Bilgi	Bilgi vs Boğaziçi	Bilgi vs Odtü	Bilgi vs İTÜ	Bilgi vs Sabancı		Bilgi vs İstanbul üni
İstanbul Üni	İstanbul üni vs Boğaziçi	İstanbul üni vs Odtü	İstanbul üni vs İTÜ	İstanbul üni vs Sabancı	İstanbul üni vs Bilgi	

Tablo 1- Altı(6) takımdan oluşan single-round-robin serisi:

Her takım bir kere diğer tüm takımlarla karşılaşır. [2]

Yarış kurulu, katılımı, hava durumunu, zaman sıkışıklığını ve diğer ilgili faktörleri göz önüne alarak bir seriyi herhangi bir makul zamanda sonlandırabilir. Bir round-robin serisi sonlandırıldığında, serideki yarışların tam programında %80 veya daha fazlası tamamlanmış olan round-robin tamamlanmış olarak derecelendirilecektir. Eğer daha az yarış tamamlanmışsa, round-robin sonuçlara sayılmayacaktır ancak eşitlikleri bozmakta kullanılabilir.

Bir round-robin serisinde takımlar kazanılan yarış adedine göre sıralandırılır, en yüksek puan birinci olur. Bir round-robin gurubunu içindeki takımlar eğer eşit yarış adedi tamamladıysa, kazanılan yarışlar yüzdesine göre sıralandırılır, en yüksek puan birinci olur.

Tamamlanmış round-robin serilerindeki eşitlikler, aşağıdaki sıralama ile sadece serideki sonuçlar kullanılarak bozulur:

- Eşit takımlar arasında tüm yarışlarda en yüksek yarış kazanma adedi;
- Eşit takımlar arasında tüm yarışlarda elde edilen en düşük toplam puan;
- Eğer iki takım arasında eşitlik devam ediyorsa, aralarındaki son yarışı kazanan;
- Ortak rakiplere karşı tüm yarışlarda, elde edilen en düşük ortalama puan;
- Mümkünse tekrar bir yarış, aksi takdirde bir şans oyunu.

Eğer eşitlik bunlardan biri ile kısmen bozuluyorsa, kalan eşitlik (a)'dan tekrar başlanılarak bozulur.

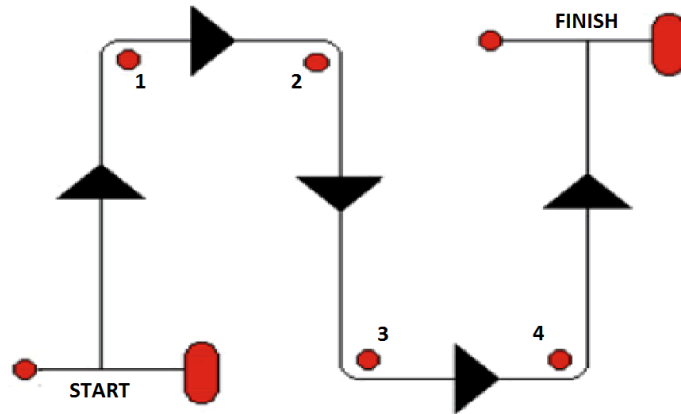
	Big Booty Bitches	Boss + Chu	bstuk + Fang	DoH + Redd	Groom Blue	Toadayoda + Shana-chan	Wenbo + Milkman		
Big Booty Bitches		1-3	3-0	0-3	0-3	3-0	2-3	2-4 (9-12)	5th
Boss + Chu	3-1		3-0	1-3	3-1	3-0	3-0	5-1 (16-5)	2nd
bstuk + Fang	0-3	0-3		0-3	0-3	0-3	0-3	0-6 (0-18)	7th
DoH + Redd	3-0	3-1	3-0		0-3	3-0	3-0	5-1 (15-4)	3rd
Groom Blue	3-0	1-3	3-0	3-0		3-0	3-1	5-1 (16-4)	1st
Toadayoda + Shana-chan	0-3	0-3	3-0	0-3	0-3		0-3	1-5 (3-15)	6th
Wenbo + Milkman	3-2	0-3	3-0	0-3	1-3	3-0		3-3 (10-11)	4th

Tablo 2-Bir single-round robin serisinde 7 takımın sıralanması:

Groom Blue ve Doh+Redd takımları eşit sayıda takım yenmelerine rağmen Groom Blue takımının daha fazla yarış kazanmış olması, birinci olmalarını sağlıyor.[3]

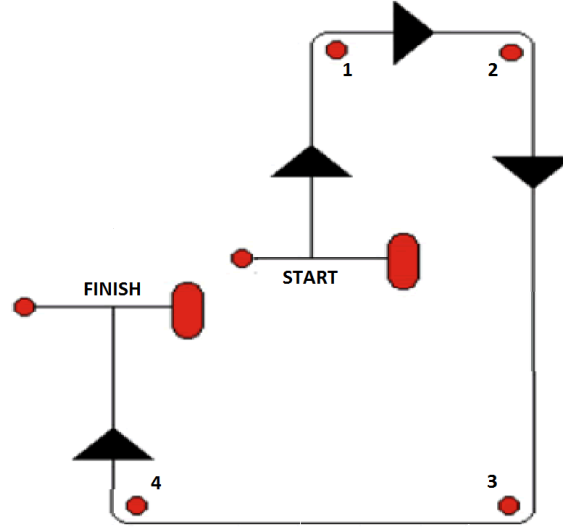
Rotalar:

Bilindiği üzere yelken yarışlarında yarışın yapıldığı coğrafi alana, güncel hava durumuna bakılarak çeşitli rotalar atılabilir. Bu seçim yarış türlerine ve katılan tekne sayısına göre değişmektedir. Takım yarışlarında da ekiplerin birbirlerini kollayabilecekleri, strateji ve taktiklerini uygulamalarına imkan veren rotalar kullanılır. Genelde kullanılan rotalar, Kutu ve S rotalarıdır.



Şekil 1- S Rota:

Bu rotada 1 ve 2 şamandıraları sancakta, 3 ve 4 şamandıraları iskelede bırakılır. 2 orsa 2 apaz 1 pupa kolundan oluşur. 3 ve 4 şamandıralarının iskelede bırakılıyor olması önde olan takıma avantaj sağlar.



Şekil 2- Kutu Rota:

Bu rota her seyirin kullandırması ve farklı kollardaki teknelerin birbirine çapariz vermemesini sağlaması bakımından kullanışlıdır. Farklı çeşitleri vardır: 4 numaralı şamandıranın kalkması ile üçgen rota şekline dönebilir, veya Start hattı aynı zamanda Finiş hattı da olabilir.

B. Temel Taktik ve Stratejiler

Takım yarışında yapılması gerekenler iki kavram ile açıklanabilir: teşhis ve uygulama. Karşılaşan her takımdan içinde buldukları durumu en iyi şekilde teşhis eden ve buna uygun hamleyi yapabilen her zaman avantajlı taraf olur. Bir tekne yarışı analiz etmek için her zaman kendisine: “Takımım hangi sıralama kombinasyonunda? Hangi sıralama kombinasyonuna ulaşmaya çalışıyoruz? Tekneme en yakın rakip, beni yavaşlatmak için ne yapabilir? Ben bana en yakın rakibe ne yapabilirim?” sorularını sormak zorundadır.

Bu tip yarışlarda her zaman akılda bulundurulması gereken, yakalanan fırsatı değerlendirmek için çok kısa bir zaman olduğudur. Temel stratejiler ve taktikler farklı otoriteler tarafından çeşitli alt başlıklar altında incelenmiştir. Devam eden bölümde, bir teknenin neye göre saldıracağı rakip/rakipleri belirlediği ve saldırı yöntemini nasıl seçtiği değerlendirilecektir.

1. Taktikler

Ekiplerin rakip takım teknelerini tekne kontrolünü kullanarak yavaşlatabilecekleri temel 2 yöntem vardır. Bunlardan Passback(Arkaya atma) rakip takımın olan tekneyi, kendi teknesini diğer teknenin rüzgarını kesecek şekilde pozisyonlayarak yavaşlatmak, kendi takım arkadaşının rakip tekneyi geçmesi veya kötü bir durumdan (pis rüzgarda kaldıysa tramola atmasına veya daha hızlı ve sıkı orsa çıkmasına olanak vererek) kurtulması için fırsat yaratmaktır. Mark trap (şamandıra sıkıştırması) ise her durumda kural avantajına dikkat edilmesi nedeniyle ilk yöntemden daha karmaşık bir içeriğe sahiptir. Ekibin, kendisini ISAF-

RRS yarış kurallarını kullanarak rakip tekne/teknelerden yol isteyecek, onları zor durumda tutacak şekilde pozisyon oluşturması ile gerçekleşir.

a) *Start*

Yelken yarışlarında startın öneminin çok büyük olması takım yarışları dahil tüm yarış tipleri için geçerlidir. Starta az zaman kalmışken alınan bir ceza dönüşü, fodepar olmak veya start hattına girememek bir tekneyi daha yarış başlamadan safdışı bırakan sorunlardandır. Start alırken amaç takımın bütün teknelerinin kendi ekiplerine çapariz vermeden, karşı takımın önünde, temiz rüzgarla yarışa başlamalarıdır. Her takım start stratejisini ekip üyelerine en iyi uyan ve karşı takımı dezavantajda bırakacağını düşündükleri şekle göre seçmelidir. Bu genel takım stratejilerinde *coğrafi*, *adam-adama*, *filo yarışı*, *bileşik start* olarak dörde ayrılır.

Cografi(Geographic) start, start hattının bölümlerinin tekne sayısına göre hattın iki ucu ve ortası olarak 3 bölüm veya hattın 2 uca ayrılması ve ekiplerin bu bölgelere atanması ile başlar. Her teknenin kendi bölümünde karşı takım üyelerinden ileride start alması beklenir. Start hattının 3'e ayrılması durumunda ortadaki tekneye "floater" denir. Bu teknenin görevi gereken durumlarda takım arkadaşlarına yardım etmek ve herhangi bir rüzgar yönü değişimine ayak uydurarak en az 2 teknenin avantajlı taraftan çıkmasını sağlamaktır.

Bir yarışta ***Adam-Adama(Man-to-Man) start*** alınırken, her takım teknesi karşı takımdan bir tekne ile eşleşir. Temel amaç her teknenin kendi eşi olan tekneden ileride start etmesidir. Bu stratejiyi uygulayabilmek için bütün takım teknelerinin Match Race start tekniklerini efektif kullanabilmesi gerekir.

Filo start stratejisi, tüm teknelerin bir filo yarışındaymış gibi en iyi şekilde start etmeye çalışmalarına dayanır. Ancak bu stratejide aynı takımdan olan teknelerin birbirine çapariz verme olasılığına sürekli dikkat edilmesi gerekir. Bileşik start stratejisi en iyi startı almak için yukarıda bahsedilen taktiklerin birden fazlasının kombine edilerek kullanılmasına dayanır. Amaç diğer taktiklerde de olduğu gibi tüm takım üyelerini birbirleri ile çapariz vermeden temiz start ettirmektir.

Start için yukarıda bahsedilen stratejilere ek olarak teknelerin bireysel tutumları da önemlidir. Bir tekne ekip üyelerine ve rakibine göre startta defansif veya ofansif olmayı tercih edebilir.

Bir tekne start öncesinde rakip tarafından avlanan taraf ise defansif start seçer. Genel amaç maksimum değişken kullanarak karşı tarafta kafa karışıklığı yaratmaktır. Eklenen her değişken durumu tersine çevirmek için tekneye bir şans verir. Defansif start için önerilen manevralar:

- Teknenin kafasını rüzgara vermek:
->Eğer belirli bir zaman içerisinde aynı noktada kalmak isteniyorsa örneğin start hattının neresinden çıkılacağına karar verilirken.

- Anayelkeni bumbadan rüzgara karşı iterek hızlı durma
->Rakip bu beklenmedik duruş ile yanınızdan geçer ve arkasından takip edebilecek durumda olursunuz.
- Mücadeleyi komite botuna taşımak
->Su üzerinde sabit bir noktada bulunan bot rakibi ekebilmek için iyi bir engeldir.
- Takım arkadaşı ile rakip tekneleri değiştirmek
- Sancak kontra olan bir tekneyi rakipten kurtulmak için kullanmak
Kendi takımınızdan, daha iyisi karşı takımdan bir sancak tekne bularak rakibiniz, manevraya zorlayabilirsiniz.

Ofansif start için, eğer bir rakip tekne kontrol ediliyorsa:

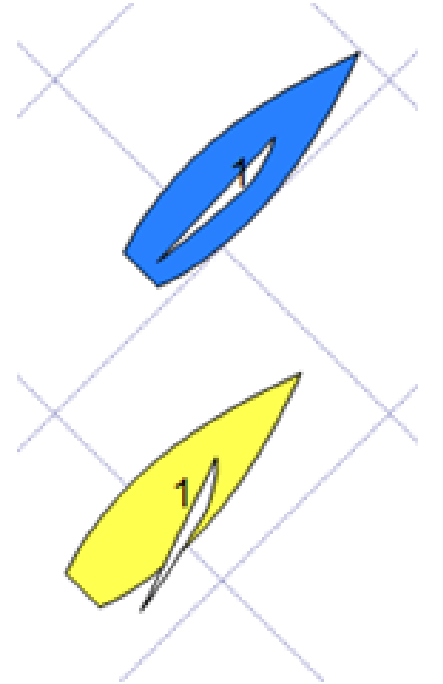
- Karşı tekneyi start hattından, mümkünse geniş seyirde, olabildiğince uzaklaştırmak
- Rakibi starta az zaman kala, yaklaşık 30 saniye, start hattını kesecek şekilde sürmek önerilir.

b) Orsa

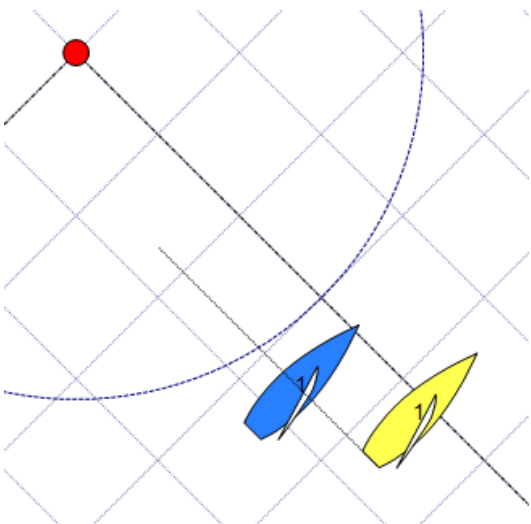
Orsa en dar seyirdir ve orsa kollarının yapısı dolayısıyla tek kontra şamandıraya ulaşmak imkansızdır. Takımıçi yarışların bu kollarında rakibi durdurmak için aşağıdaki yöntemler uygulanır:

i) Rakibe pass back uygulamak için maksimum yavaş (max-slow) tekniği uygulanabilir. Bu teknikte anayelken olması gerekenden fazla alınarak tekne yavaşlatılır. Gerekliğinde bumbanın rüzgarüstüne alınması ile teknenin bozuk rüzgarı arttırılabilir. Daha fazla yavaşlamak istenirse flok da bırak yapraklatılır. Bu hareketin kendi teknenize yapıldığı durumda

önemli olan olabildiğince tekne hızını arttırmaktır.



Şekil 3-Maksimum yavaşlatma



Şekil 4-Rakibin tramola atmasını engellemek

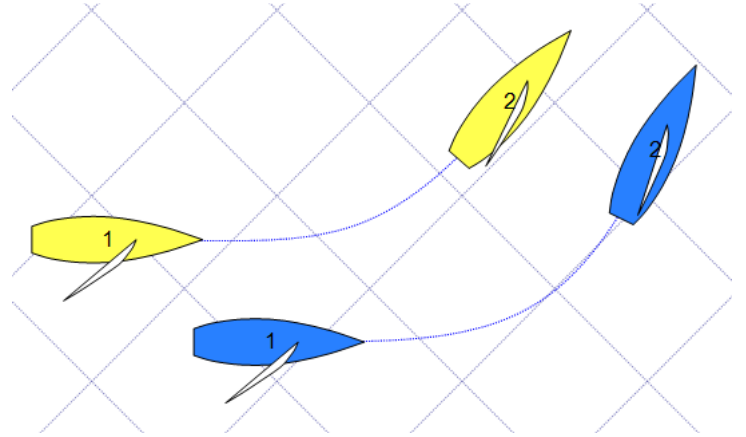
- ii) Şamandıra hattına (lay-line) yaklaşırken, rakip tekneye karşı rüzgarüstünden kapatma sağlamak tramolasını engelleyerek rakip geciktirilir. Bu hareketi karşılamak için kurtuluş ise bir kavança atıp yeni durumda rakibi orsalatmaktır.
- iii) Şamandıra hattına yaklaşırken rüzgarüstündeki rakip tekne gidebileceği son noktasına(tramola atmasına gerek kalmayacak şekilde) kadar orsalatılır.

c) Apaz

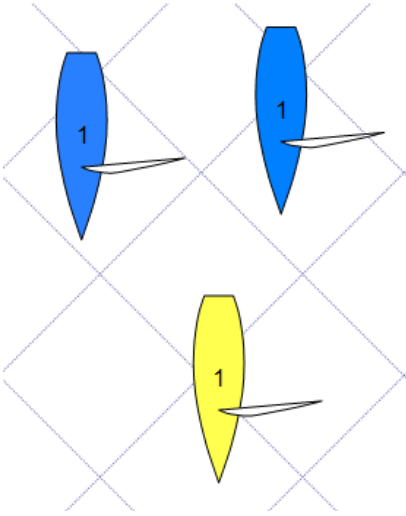
Apaz seyri en hızlı seyirdir ve bir apaz şamandırasına giderken teknelerin, orsadaki gibi tramola veya pupadaki gibi kavança atma durumları olmaz. Bu nedenle genelde arkadan gelen rakip tutulmaya çalışılır. Rakip arkadan yaklaştığında:

- i) Eğer rüzgarüstünden kapatma sağlarsa, orsatılır.
- ii) Eğer rüzgaraltından kapatma sağlarsa, maksimum yavaş tekniğindeki gibi anayelken alınır ve flok boşlanır. Bu sayede rüzgaraltı teknenin tüm tüzgarı kesilir.

Apazda önemli olan sonraki kolun ne kolu olduğuna dikkat etmektir. Çünkü sonraki kol orsa koluysa şamandırayı rakibin rüzgarüstünde dönmek, pupa koluysa rüzgaraltında kalmak bu sayede içteknem avantajını kullanmak istenir.



Şekil 5-Orsalayarak yavaşlatmak



Şekil 6-Pupada iki tekne rüzgar kesmek

d) Pupa

Pupa seyri rüzgarın arkadan alındığı seyir olduğu için arkadaki teknenin rüzgarı kesmeye çalışması en yaygın tekniktir. Bu teknik iki tekne tarafından uygulandığında çok daha efektif olur. Yapılan diğer bir teknik ise orsalatmaktır, ancak arkadan yetişen bir teknenin orsalatması için kapatma sağladıktan sonra kontra değiştirmesi gerekir. (Kural 17)

2. Stratejiler

Takım yarışları şartların sürekli değişmesi, karşı takımın stratejisine göre rakip teknenin ne yapacağından emin olmaması ve benzeri nedenlerden dolayı çok değişkeni olan bir yarış tipidir. Bir yarış kazanmak için farklı teknelerdeki yelkencilerin, sürekli değişen sıralamaya göre, takım olarak aynı stratejiyi uygulamaları gerekmektedir. Uygulanacak stratejiler yarışının kaç teknelik olduğuna göre de farklılaşır ancak bir takım yarışında unutulmaması gereken başlıca 3 prensip vardır.

“Saldırılmadan Saldır!”: Puan sistemi takım üyelerinin sıralamalarını toplayarak işlediği için bir teknenin bir rakibi geçmesi bile toplamda puan farkının 2 azaltılması demektir. Bu formatta hızlı düşünen, hızlı hareket eden takım başarıya ulaşır.

“Sıkıştırmak veya Esnetmek”: O anki sıralamada kazanan takım filoyu tekne hızına konsantre olarak esnetmeye, böylece rakip takımın manevra yapma olasılığını azaltmaya çalışır. Kaybeden takım ise passback veya marktrap yöntemleri ile rakipleri yavaşlatıp, filoyu sıkıştırmaya çaba sarfeder.

“Arkadaki tekne, Sessiz ve Hızlı olmalı!”: Takım yarışlarında bir ekip her zaman takım arkadaşını kötü bir durumdan(rakibin yaptığı passback veya marktrap) hazır olur ve bu durumlarda tekne sayısı çok önem taşır. Filonun en arkasında seyreden ekibin yarışın asıl manevralarının yapıldığı bahsi geçen durumlara etki edebilecek, önündeki rakibi geçebilecek olması gerekir. Bu nedenle arkadaki tekne sessiz kalıp, tekne hızına konsantre olmalıdır.

Takım yarışlarında sürekli değişen faktörlere rağmen yarış içerisinde takımın kazanması için gereken kombinasyonu oluşturmaya çalıştığı genel takım yarışları oyun kitabı bulunmaktadır. Belirli durumlarda hangi teknenin ne yapması gerektiğinin açıklandığı bu taktik ve strateji kitabı farklı sıralama kombinasyonlarında bulunan ekiplerin yarışı kazanmak için yapması gereken hareketler tanımlanmaktadır. Burada örnek olarak işleyenecek oyunlar her takımdan 3er teknenin katıldığı yarışlara göre düzenlenmiştir.

Oyun 1

Amaç: Takım üyelerinden ikisinin kazanan 1-2 kombinasyonu oluşturmak

Açıklama: Üçer teknenin yarıştığı bir takım yarışında eğer bir takım 1 ve 2 sıralamasında gidiyorsa yapacakları tüm kombinasyonlar (1-2-3; 1-2;4; 1-2-5; 1-2-6) takımın yarışı kazanması ile sonuçlanır.

Genel Kurallar: İleride olan teknelerin tekne süratini azaltmadan oldukları pozisyonu korumaları gerekir. Orsa seyrinde teknelerin parkurun farklı noktalarını kullanmaları durumunda aralarındaki dengeyi sağlamaları önemlidir. Bu durumda 3. sırada giden teknenin yapması gereken diğer tekneleri kollayarak yaklaşmalarını önlemektir.

Oyun 2

Amaç: Baskın bir 2-3-4 kombinasyonu kurmak

Açıklama: Bir takım 2-3-4 olduğu koşulda, birinciyi içermese de toplam puanın az olması nedeni ile yarışı kazanır. 2-3-4; 2-3-5; 2-3-6; 2-4-5; 2-4-6; 2-5-6 sıralamalarında bulunan takımlar bu stratejiyi uygulayabilirler.

Yapılması gereken: Birinciyi takip etmeden aynı takımdaki 3 tekne ile rakip takımın 2 teknesi sonuncu yapmaya çalışılır.

Oyun 3

Amaç: Takımın sıralama kombinasyonunu 1-2-3 yapmak

Açıklama: Bu oyun Oyun 1 yapılırken takım teknelerinden birine protesto çekilmesi durumunda devreye girer. Takım kombinasyonunun 1-2-3 olduğu bir durumda yarışın kazanılma ihtimali çok yüksektir. Rakip takım üyeleri araya giremeyeceklerinden dolayı, kuralları kullanarak(marktrap) ya da yavaşlatarak(passback) geçme olasılığına sahip değillerdir.

Yapılması gereken: Takım 1-2-3 ya da 4 olarak bitirmeyi hedefler. Oyun 3 kolayca ilk sıralamayı alabilinen durumlarda uygulanır. Sıralamadansa her zaman yarış kazanmak daha önemlidir!

Oyun 4

Amaç: Takımın sıralama kombinasyonunu 1-4-5 yapmak

Açıklama: 1-4-5; 1-4-6; 1-5-6 olunan durumlarda 1.liği kaptırmadan kalan 2 teknenin 6.lık harici bir sıralama alması gerekir. Bu sıralamaya sahip olmak arkada kalan 2 teknenin beraber çalışması ile gerçekleşir.

Yapılması gereken: Bir teknenin birinciliği alması ve kalan 2 teknenin sıralamasının 6.lıktan farklı olmasıdır.

Oyun 42

Amaç: Rüzgaraltı şamandıra dönüşünde Oyun 4 ten Oyun 2 ye geçilmesi

Açıklama: Bu oyunda takım 1-4-5 sıralamasından üç teknenin ardarda sıralandığı 2-3-4 sıralamasına geçerek daha dominant bir pozisyonda olmayı amaçlar. Oyunun uygulanabilmesi için 1-4-5 gidilen bir durumda 4 ve 5in veya 5 ve 6 nın arasındaki uzaklığın az olması gerekir.

Yapılması gereken: 1 giden tekne tramola ile 2 giden rakip takım teknesini sıkıştırır ve takım arkadaşları geçene kadar parkurun iskele tarafına sürer. Bu şekilde rakip takımın 3 giden teknesi kolayca 1.liğe oturur. Takım ise 2-3-4 olarak istediği amaca ulaşır.

C. Protestolar

Daha önce de bahsedildiği üzere takım yarışlarında kuralların kullanımı ile bir protestoyu almak, rakip takımı stratejiler ile yavaşlatmaktan veya daha hızlı tekne kullanmaktan daha etkili bir yöntemdir. Takım yarışlarında, filo yarışları ve matchracelere göre daha yoğun protestoların olduğu ve bu protestoların rakibi geride bırakmak için çekildiğini düşünürsek, cezayı en kısa zamanda vermesi gereken bir otorite olması gerektiğini

görüür. Bu otorite diğer yarış türlerinde de görebileceğimiz deneyimli hakemlerden oluşan jüridir.

Takım yarışlarında tekne sayısı ile değişmekte olup en az bir jüri botu denizde teknelerin hareketlerini izler. Verilen bir protesto (kurallarda belirtildiği üzere protesto bayrağının gösterilmesi ve sesli uyarının yapılması ile) jürinin protestonun geçersiz olduğunu veya ceza alması gereken tarafı belirtmesi ile sonuçlanır. Bir tekne başka bir tekneye protesto verebildiği gibi jüri belirlenen durumlarda herhangi bir tekneye protesto olmadan ceza verebilir. Bu durumlar:

- Şamandıraya çapmak
- Aynı takımdan iki teknenin çarpışması
- Sportmenlik dışı hareketler
- Yürütmedir.

Ek olarak Jüri bir tarafın kural ihlali yaparak avantaj sağladığı durumlarda bir tekneye ardışık ceza dönüşü yapması şeklinde ceza verebilir.

Genel ceza ISAF RRS'te belirtildiği gibi iki tramola ve iki kavancadan oluşan *iki tam dönüş*tür. Ancak fairplay çerçevesinde bazı organizasyonlar, hata yapan tarafın protesto verilmeden gönüllü ceza dönüşü yapmasında ceza indirimi kullanmaktadır.

IV. Kurallar

Takım yarışlarında amaç filo yarışlarından farklı olarak bireysel tekne hızından çok takım olarak kazanan kombinasyonu oluşturmaktır. Bu nedenle filo yarışlarında sporcuların belirli rakip seçmelerini engellemek, sadece bir rakibe oynamamalarını sağlamak için ISAF RRS'de konulmuş kurallar "Takım Yarışları" alt başlığı altında değişime uğramış veya çıkarılmış olabilir. Aynı zamanda yarış formatının farklı olması (rakipleri yavaşlatmak için yol hakkının kullanılması gibi) nedeniyle bazı kuralların önemi artmıştır.

1. Önemi Artan Temel Kurallar

Kural 16.1:

"Yol hakkı olan bir tekne rota değistirdiğinde, diğer tekneye uzak durması için yer verecektir."

Bu kural bir teknenin ne kadar agresif olabileceğini sınırladığı için en çok dikkat edilmesi gereken kuraldır.

Terimlerde *Uzak Durmak* ifadesi:

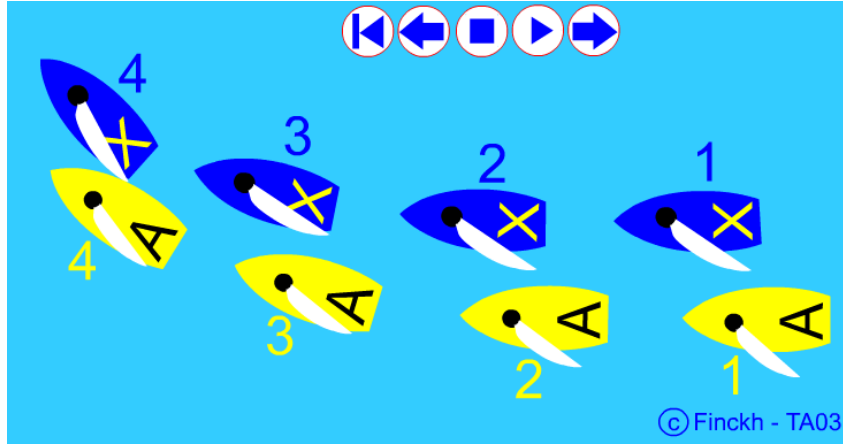
" Bir tekne,

(a) Eğer yol hakkı olan diğer tekne sakıncı hareket yapmasına gerek kalmadan rotasında seyredebiliyorsa ve,

(b) Tekneler kapatmalı iken, eğer yol hakkı olan tekne, diğeri ile hemen temas etmeden her iki yönde rota değiştirebiliyorsa, yol hakkı olan diğer tekneden uzak durmalıdır.” şeklinde açıklanmıştır.

(a) şıkkındaki rota yol hakkına sahip olan teknenin o anda hedeflediği noktadır. (b) şıkkı ise iki kapatmalı tekne fazla yakın seyrediyorsa rüzgarüstü tekne uzak durmuyordur.

Özetle, yol hakkına sahip olan bir tekne rotasında seyrediyorsa, diğer tekneler uzak durmalıdır, ancak yol hakkına sahip olan tekne rotasını değiştirirse, bunu ya çok uzak bir noktadan itibaren yapmalıdır ya da diğer tekneye uzak durmaya yer verecek kadar yavaş yapmalıdır.



Şekil 7- Kural 11 ve Kural 16.1 [4]

Vaka 1’de X teknesi 1 ve 2 durumlarında A teknesinin rota değiştirebileceği kadar uzaktadır. 3 numaralı durumda A teknesinin ilk rota değiştirmesi ile X teknesi uzak duracak yere sahiptir ve uzak durmaya devam ettikçe Kural 16.1 tarafından korunmaktadır. 3 ve 4 durumları arasında A teknesi rota değiştirmeye devam ediyorsa ve X teknesi uzak durmak için gereken yerden mahrumsa, A teknesi Kural 16.1’i ihlal etmiş demektir. A teknesinin 3 numaralı konumdan sonra X teknesini orsatmaya devam etmesi ve X teknesinin bu rota değişimine cevap verebiliyor olduğu durumda, sınır iki teknenin fazla yakın oldukları ve A teknesinin tekrar orsatmasının tekneler arası çatışmaya neden olabilecek noktaya gelmesi olarak belirtilmiştir. Bu noktada X teknesinin uzak durabilmek için yeterli yeri yoktur ve bir çatışma A teknesinin Kural 16.1’e göre cezalandırılması ile sonuçlanır.

Kural 17 “Aynı kontrada Esas Rota”:

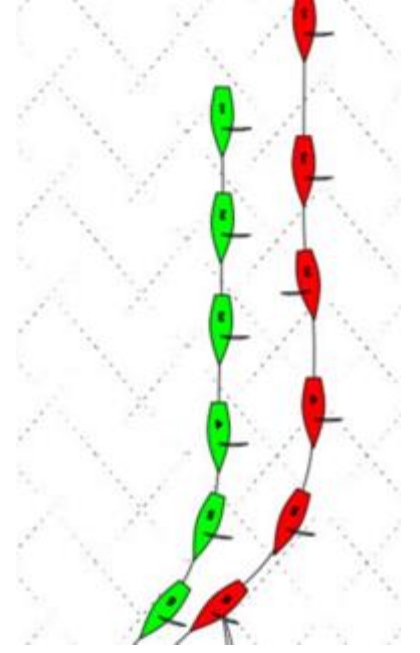
“Arkadan neta olan bir tekne, kendi iki tekne boyu uzaklıkta aynı kontrada olan bir tekneye rüzgar altından kapatma yaparsa, aynı kontrada ve kapatmalı durum bu uzaklıkta devam ettiği sürece esas rotasından yüksek seyretmeyecektir. Diğer teknenin arkasından dolaşarak esas rotasından yükselebilir. Kapatma, rüzgar üstü teknenin kural 13’e göre uzak durması gerektiği zamanda başlamışsa bu kural uygulanmaz.”

Esas rota kuralı ne zaman bir rüzgar altı teknenin rüzgarüstü tekneyi orsalatabileceğini belirler, dolayısıyla apaz ve pupa kollarındaki atak ve defans taktiklerini sınırlar.

Apaz kolunda, eğer herhangi bir A teknesi yavaşlar ve herhangi bir X teknesi rüzgaraltından kapatma sağlarsa, A teknesi X teknesinden uzak durmalıdır(Kural 11). Ancak X teknesi esas rotasından yüksek seyretmeyecektir. Bu A teknesinin X teknesinin rüzgarını keserek geçmesine olanak sağlar.

Bir pupa kolunda, X teknesinin A teknesinin rüzgarını keserek yavaşlatıldığını varsayalım. Eğer X teknesi rüzgarüstünden kapatma sağlarsa, A teknesi orsalatma hakkına sahiptir. Ancak X teknesi rüzgaraltından kapatma sağlarsa esas rotasından yüksek seyretmeyecektir.

Önemli olan nokta, bu kuralın sadece aynı kontrada olan tekneler arasında geçerli olmasıdır. Dolayısıyla arkadan yetişen bir teknenin, pupa kolundaki X teknesi gibi, rüzgaraltından kapatma yaptıktan sonra kapatma devam ederken 2 kavança atması sonrasında A teknesini orsalatma hakkına sahiptir. Böyle bir durumda A teknesi gereğinden fazla orsalayarak X teknesinin oluşturduğu kapatmayı bozabilir, tekrar geniş seyrine döndüğünde oluşan durumda X teknesi arkadan kapatma sağladığı için A teknesini orsalatma hakkını kaybeder. Böyle bir durumda iki teknenin bahsedilen hareketleri ardışık olarak yaptıkları gözlenebilir ve tekne sürati hızlı olan kazanır.



Şekil 8- Kural 17[5]

Kural 18.2 “Şamandıra yeri vermek”:

“(a) Tekneler kapatmalı durumdayken, dış tekne iç tekneye, kural 18.2(b) nin uygulandığı durumlar dışında şamandıra yeri verecektir,

(b) Teknelerden ilki alana ulaştığında tekneler kapatmalı iseler, dış tekne bu andan itibaren iç tekneye şamandıra yeri verecektir. Alana ulaştığında bir tekne önden neta ise, arkadan neta tekne bu andan itibaren ona şamandıra yeri verecektir.

(c) Kural 18.2(b) uyarınca şamandıra yeri vermekle yükümlü bir tekne

(1) Kapatma sonradan bozulsa veya yeni bir kapatma başlasa bile, şamandıra yeri vermeye devam edecektir.

(2) Şamandıra yeri hakkına sahip bir tekne ile içten kapatmalı bir duruma gelirse, kapatmalı kaldıkları sürece bu tekneye esas rotasında seyretmesi için ayrıca yer verecektir.

Bununla beraber, eğer şamandıra yeri hakkı olan tekne rüzgara baş verirse veya alanı terk ederse kural 18.2(b) uygulaması sona erer.

(d) Eğer bir teknenin kapatmayı zamanında sağladığı veya bozduğu konusunda şüphe varsa yapamadığı kabul edilir.

(e) Eğer arkadan neta olan bir tekne içten bir kapatma tesis ederse veya diğer teknenin rüzgar üstüne tramola atarak bunu yaparsa ve, kapatmanın başladığı andan itibaren dış tekne şamandıra yeri veremeyecek durumda ise, vermek zorunda değildir.”

Bu kural şamandıra dönüşlerinde hangi teknenin şamandıra yeri hakkına sahip olduğunu, dolayısıyla dönüşü hangi teknenin kontrol edebileceğini belirler. Takım yarışlarında bir teknenin esas rotası şamandıraları en yakın şekilde dönmektir, kural 18.2(a) uygulanır. Ancak bu kural sadece finiş şamandıralarında hat üzerinde uygulanır.

Şamandıra dönüşlerinde dikkat edilmesi gereken eğer dış tekne şamandıra yeri vermişse iç tekne şamandırayı dönebileceği en yakın şekilde dönmekle yükümlüdür, dış tekneyi olması gerekenden daha geniş seyretmeye mahkum edemez.

2. Değişen Kurallar

Kural 18.2(b) "Şamandıra yeri vermek" aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

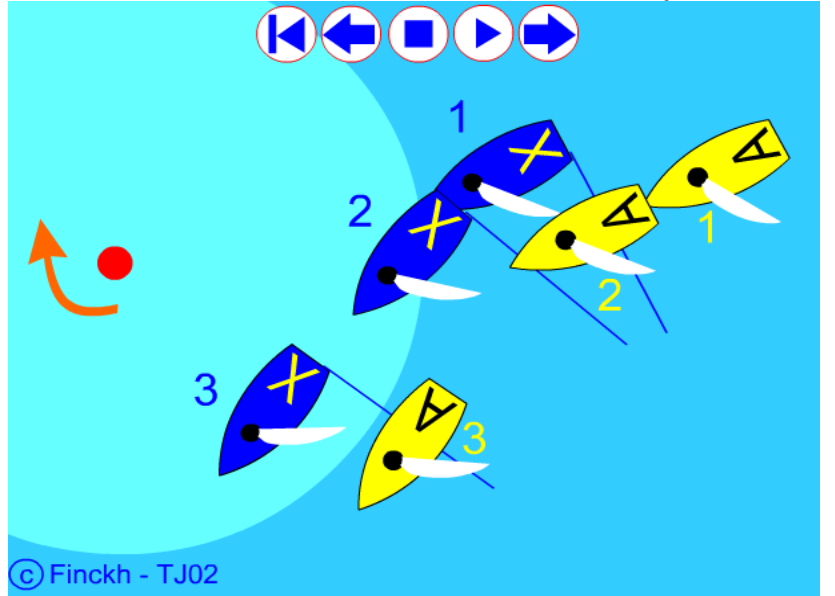
"Tekneler, ilki alana ulaştığında, kapatmalı iseler, o andan itibaren dış tekne içtekine şamandıra yeri verecektir. Bir tekne önden neta olarak alana girdiğinde veya diğer bir teknenin rüzgara baş vermesi sonucu, önden neta haline geldiğinde, arkadan neta olan tekne şamandıra yeri verecektir."

Kural 61.1(a) değiştirilmiştir:

Buna göre bir tekne, ısrarlı bir şekilde gösterildikten sonra, kırmızı bayrağını indirebilir.

Kural 44.1 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Yarışırken olan bir olayda Bölüm 2 nin bir veya daha fazla kuralını veya kural 31'i veya 42'yi ihlal eden bir tekne Bir-Dönüş Cezası kullanabilir. Bununla beraber aynı olayda Bölüm 2 kuralını ve kural 31'i ihlal eden bir teknenin kural 31'i ihlal etme sebebiyle ceza kullanması gerekmez."



Şekil 9-Şamandıra yeri:

X teknesi iç tekne olmasını A teknesini gereğinden fazla geniş seyretmeye mahkum edecek şekilde kullanamaz.[6]

3. Eklenen Kurallar

Kısım D1.3 (c):

“Olay, aynı takımdan tekneler arasında olduğunda ve temas yoksa Bölüm 2 kurallarından birini ihlal için ceza olmayacaktır.”

Kural 24.3:

“Finiş yapmış bir olan bir tekne finiş yapmayan tekneye müdahale edecek bir hareket yapmayacaktır.”

Kural 24.4:

“Ayrı yarışlardaki tekneler karşılaştığında her iki teknenin de herhangi bir rota değişikliği, tutarlı bir şekilde, bir kurala uymak veya kendi yarışını kazanmak amacıyla yönelik olacaktır.”

Kural 41 Dış yardım’a ilave:

“(d) elektronik haberleşme kullanılmadıkça, takımındaki başka bir tekneden yardım.”

4. İptal Edilen Kurallar

Kural 18.4 Kavança Atmak:

“Yol hakkı olan içten kapatmalı bir teknenin, esas rotasında seyretmek için, bir şamandıradan kavança atması gerekiyorsa, kavança atana kadar şamandıradan, bu rota için gerektiğinden daha uzak seyretmeyecektir. Kural 18.4 kapı şamandırasında uygulanmaz”

ve

Kural 45 Karaya çekme, Bağlama, Demirleme:

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

iptal edilmiştir.

V. Türkiye’de Takım Yarışları

Yurtdışında takım yarışlarının 1950’lerde kayıtlı olarak başlamasına rağmen ülkemizde ilk kayıtlı takım yarışı optimist sınıfında 2008’de yapılmıştır, daha sonra bunu laser 4.7 sınıfında ilk defa 30 Haziran 2015’te İstanbul Yelken Kulübü’nde yapılan şampiyona izlemiştir. Bu datadan yola çıkarak Türkiye’de takım yarışlarının ne kadar geç başladığını görebiliriz. Ülke içerisinde onedesign olarak sadece centerboard teknelerinin bulunabilmesi de bu gecikmeye sebep olarak sunulabilir. Her ne kadar geç başlanmış olsa da sporcuların takım yarışlarına ilgisi ve çalışma istekleri ile 2014 senesinde Avrupa Optimist takım yarışlarında 16 ülke arasında 1. olarak gelişimimizi göstermiş bulunmaktayız.

Ülkemizde takım yarışları centerboardlarda optimist sınıfında aktif olarak devam etmektedir. Keelboardda ise İstanbul Yelken Kulübü’nün 2014’ten beri her sene misafirliğini yaptığı 2K Uluslararası Takım şampiyonası gerçekleştirilmektedir.

VI. Kaynakça

[1]- https://en.wikipedia.org/wiki/Team_racing

[2],[3]- <http://www.gilmerbaseball.org/library/roundrobin.asp>

[4]- http://game.finckh.net/reg_gbr/trcal/a03.htm

[5]- <http://www.czajka.at/html/en/crashcourserules01.html>

[6]- http://game.finckh.net/reg_gbr/trcal/j02.htm

Kitaplar:

-ISAF RRS 2013-2016

-RapidResponseTRCall2016.001-[20114]

-RapidResponseTeamRacingCall2015.002extended-[18725]

-ISAFCallBookforTeamRacing20132016UpdatedJan15-[18164]

-ISAFCallBookTeamRacing201316Supplement2015-[18161]

-Team Racing Companion, Chris Atkins

-2K Team Racing International Association Constitution-9-January-2014-v-0.1

-2K 2015 presentation, 2K Association

-Coaching-2K presentation, 2K Association

-Contemporary Team Racing, Gavin D. O. Hare:

<http://home.earthlink.net/~musicgirl/ctr2013/ctr.html>

Web Siteleri:

- http://www.boating.co.nz/sailing/teams_racing_tactics.shtml

-http://game.finckh.net/reg_gbr/trcal/Otrcalle.htm (Team-Race Call-Book)

- <http://www.tyf.org.tr>

-<http://www.sailingeducation.com/>

-<http://www.eurosaf.org/>

-http://www.boating.co.nz/sailing/teams_racing_tactics.shtml

Durumları açıklayan şekiller 1, 2, 3, 4, 5, 6 Tactical Sailing Situations uygulaması ile çizilmiştir.