



TEMEL TAKTİK PRENSİPLERİ

 Türkiye Yelken Federasyonu

 turkiyeyelkenfederasyonu

 @TürkiyeYelken

 TYF Yelken TV

www.tyf.org.tr



BÖLÜM 1:

a.) Start öncesi

b.) Start

c.) Start sonrası

a.) Start öncesi fazı:

1. Müsabaka öncesi vücudun dinlenik olabilmesi için özellikle bir önceki gece erken yatılmalıdır.
2. Starttan 4 saat önce mutlaka uyanılmış olmalıdır. Vücudun anatomik mekanizmalarının işleyişinin normal seviyeye gelmesi için 90 ila 120 dakika civarı bir zaman geçmesi gerekir.
3. Yulaf ve ya muesli içeren ve ağır olmayan bir kahvaltı yapılmalıdır, çünkü bir kahvaltı daha yapılacaktır.
4. Hava raporunu inceleyip bu verileri o anki hava durumunun üzerine koyarak kabaca bir tahmin yapılmalıdır. Bu veriler yelken, direk ve kıyafet seçiminde önemli etken olacaktır.
5. Akıntı ve eğer var ise gelgit hakkında bilgi toplanmalı, bunlara ait tablolar incelenmelidir. Bu tabloların verdiği zaman ve yön bilgilerine göre yarış anında olacak muhtemel akıntı hesaplanmalıdır.
6. Antrenöre kesinlikle yedek giysi ve ekipman verilmelidir. Her zaman üşümek yerine terlemek tercih edilmelidir.

Aşağıda start öncesi fazı için örnek bir program verilmiştir.

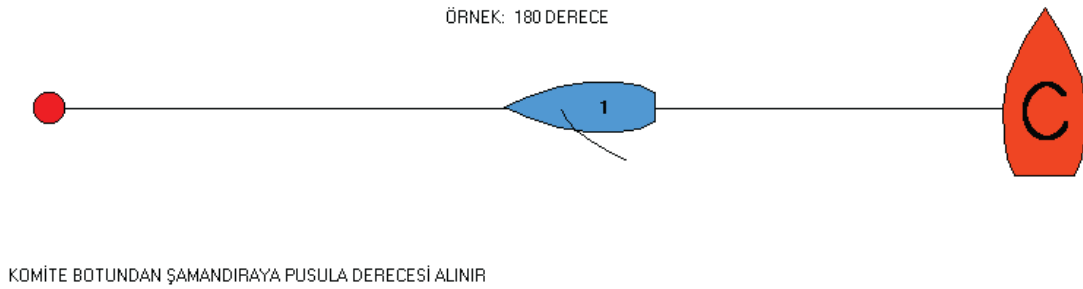
06.00	Uyanış
06.30	1. kahvaltı (muesli vs)
08.00	Hava raporu kontrolü (rüzgar + hava)
08.30	Akıntı – gelgit kontrolü + tekne kontrolü
09.00	2. kahvaltı (pirinç, makarna vs. (karbonhidrat içerikli yiyecekler)
10.00	Isınma ve denize çıkış

b.) Start fazı:

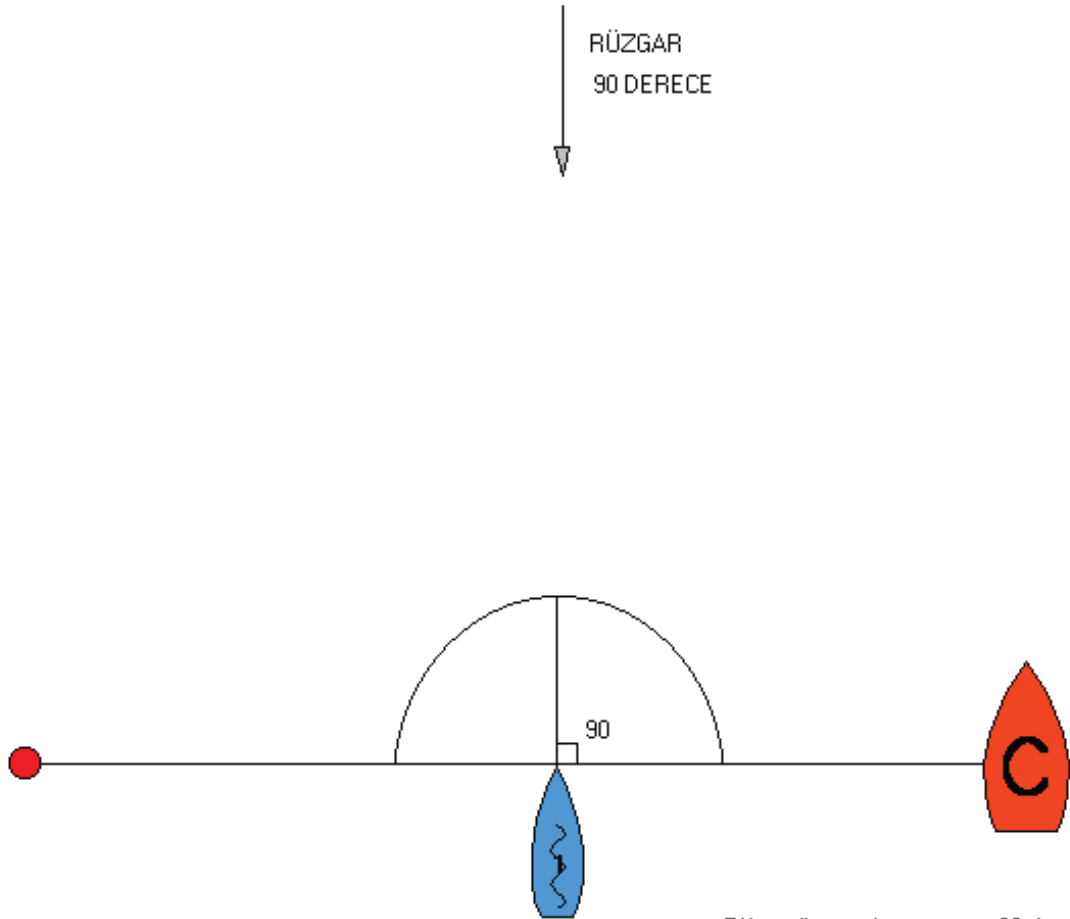
1. Denize diğer teknelerden önce çıkılmalıdır, bunun amacı denize çıkma sırasındaki o kalabalık ve stresten uzak durmaktır.
2. Starttan en geç 1 saat önce parkurda olunmalıdır. Bu zaman bile yeterli olmayabilir.
3. 5 – 10 dakika orsa-pupa yaparak tramola ve kavançalarla deniz koşullarına alışma ve ısınma yapılmalıdır.
4. 10 – 25 dakika çevreden bilgileri toplamakta kullanılmalıdır. Dalga periyodu nasıl, akıntı ya da gelgit nasıl, (bu ölçüm mümkünse tüm şamandıralarda yapılmalıdır.) Sağnakların geliş düzeni ve pusula derecesi nasıl, kara şekilleri parkura yakın mı ve rüzgara etkisi varmı gibi bilgiler toplanılmalıdır.
5. 25 – 35 dakika sürati size yakın olduğunu bildiğiniz bir diğer tekne ile yelken, direk ve triminizden emin olmak için sürat testi yapılmalıdır. Bundan sonra daha önceden topladığınız bilgilerin güvenilirliğini ölçmek ve kendi resminizi oluşturmak için side test yapılmalıdır.

Bu 5 dakika süre ile tavşan startla başlanarak yapılabilir ve pusula dereceleri yani rüzgarın patterni sürekli kontrol edilmelidir. Eğer vakit kalırsa bu ölçme metodunu tekrar tekrar yapmakta fayda vardır.

6. Start hattının avantajı bulunmalıdır. Bunu yapmak için aşağıdaki metodlardan bir tanesi kullanılabilir fakat en geçerli olanı pusula kullanılarak hattın ölçülmesidir.
- Start hattının rüzgaraltı tarafına doğru tam hattın üstünde seyrederek pusula derecesi alınır ve hemen ardından rüzgarın derecesi alınır. Aradaki fark 90 derece ise hatta avantaj yoktur. Fark 90 dereceden fazla ise komite botu, az ise rüzgaraltı tarafı avantajlıdır. Bu yöntem şamandıradan komite botuna doğru derece alarak ta uygulanabilir.

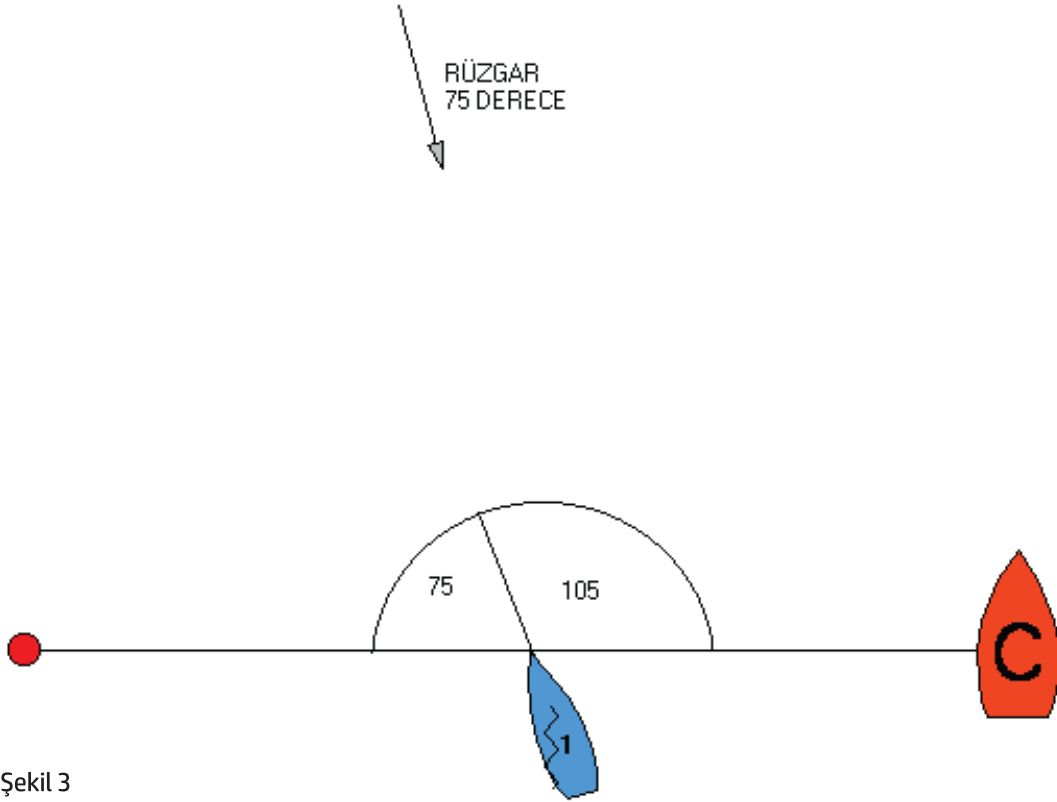


Şekil 1



Şekil 2

Rüzgar ile start hattının açısı 90 derece ise hat natureldir, yani avantaj yoktur.



Şekil 3

AVANTAJ YOK (Şekil 2)

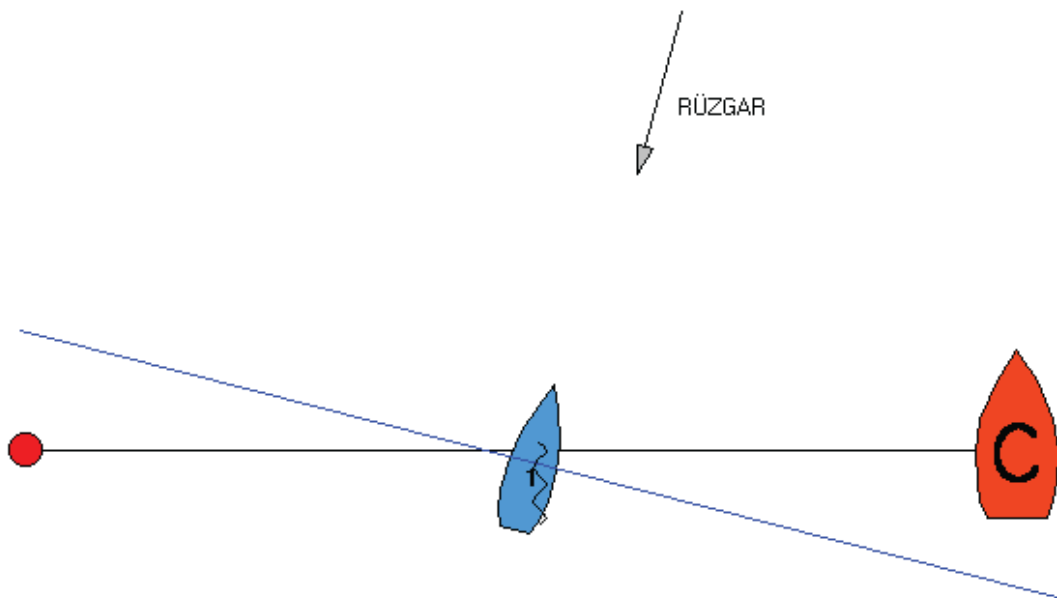
$$180(\text{kerteriz derecesi}) + 90(\text{rüzgar derecesi}) = 270$$

ŞAMANDIRA 15 DERECE AVANTAJ (Şekil 3)

$$180(\text{kerteriz derecesi}) + 75(\text{rüzgar derecesi}) = 255$$

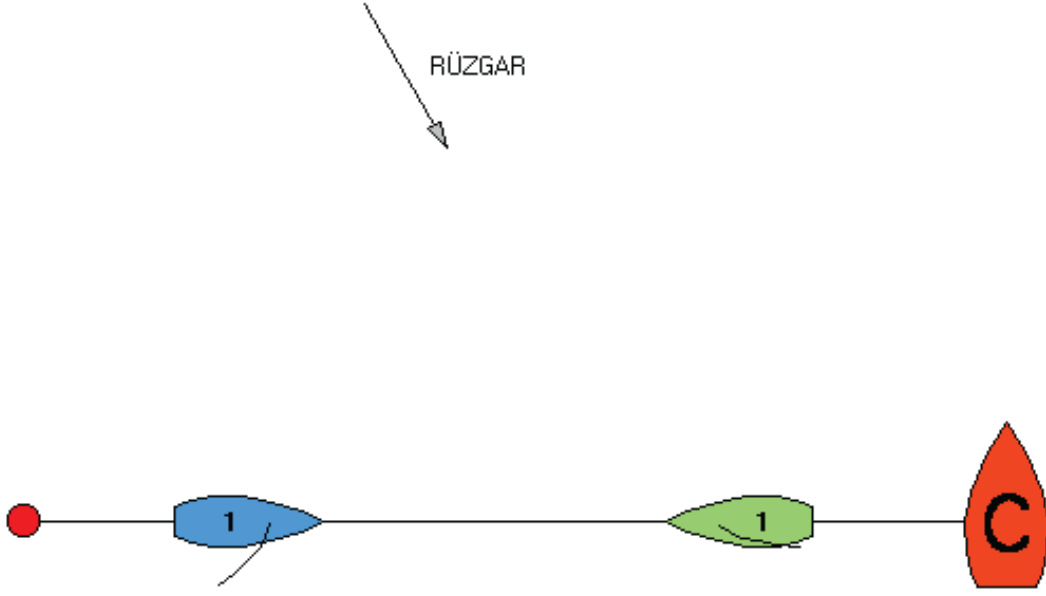
$$270 - 255 = 15 \text{ derece}$$

- Start hattında teknenin kafası tam rüzgara verilerek kemere hattı ya da ana yelken arabasına paralel olarak geçtiği varsayılan hayali bir hat alınır. Start hattının iki ucundan (komite botu ve ya Şamandıra) hangisi bu hayali hattın ilerisinde ise o taraf avantajlıdır.



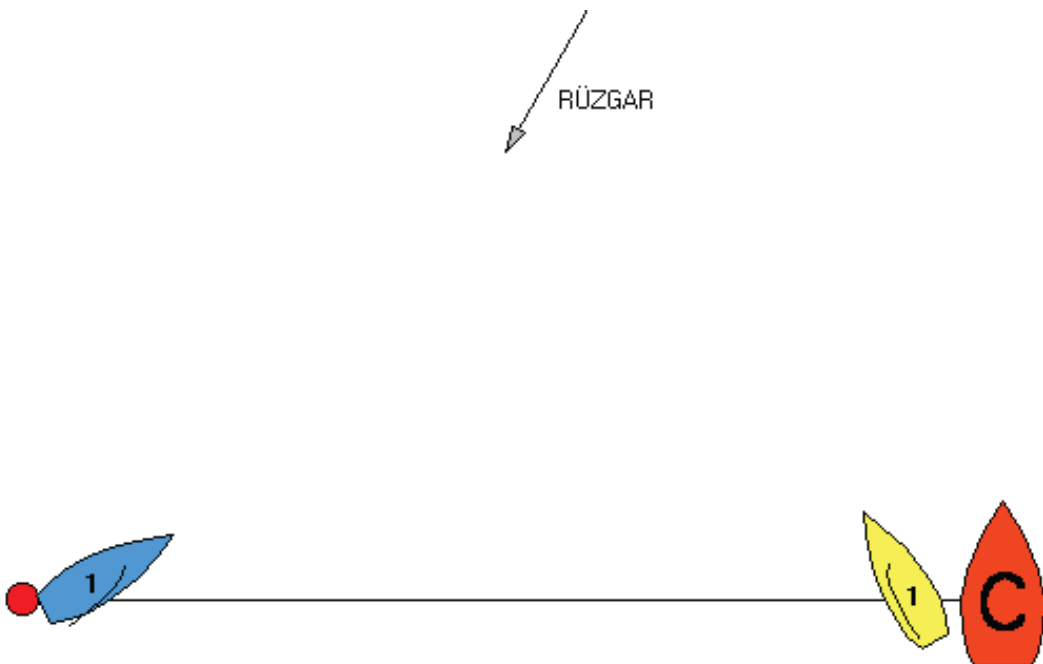
Şekil 4

- Start hattına paralel olarak her iki uca doğru apaz gidilir ve bu yapılırken tekne rotasını sabitleyince ıskota da sabitlenir. Hangi tarafa giderken ıskota daha alınık kalıyorsa o taraf avantajlıdır.

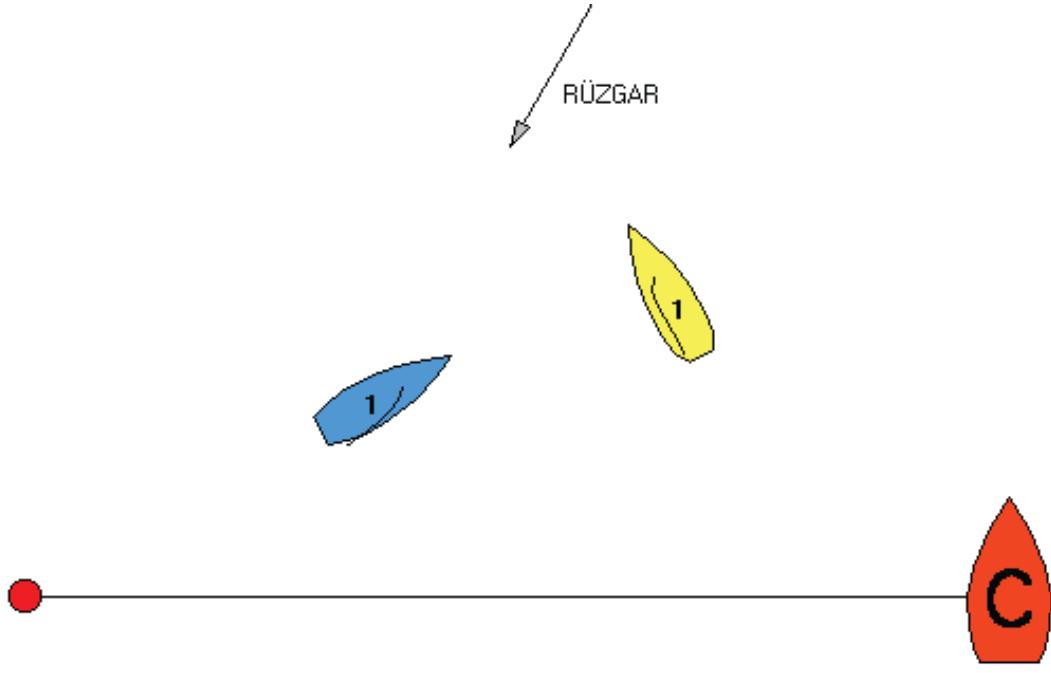


Şekil 5

- Sürati size yakın bir rakibiniz ile aynı anda start hattının iki ucundan farklı konralarda start ederek kimin önden geçtiği kontrol edilir ve start hattının avantajı bulunur.



Şekil 6



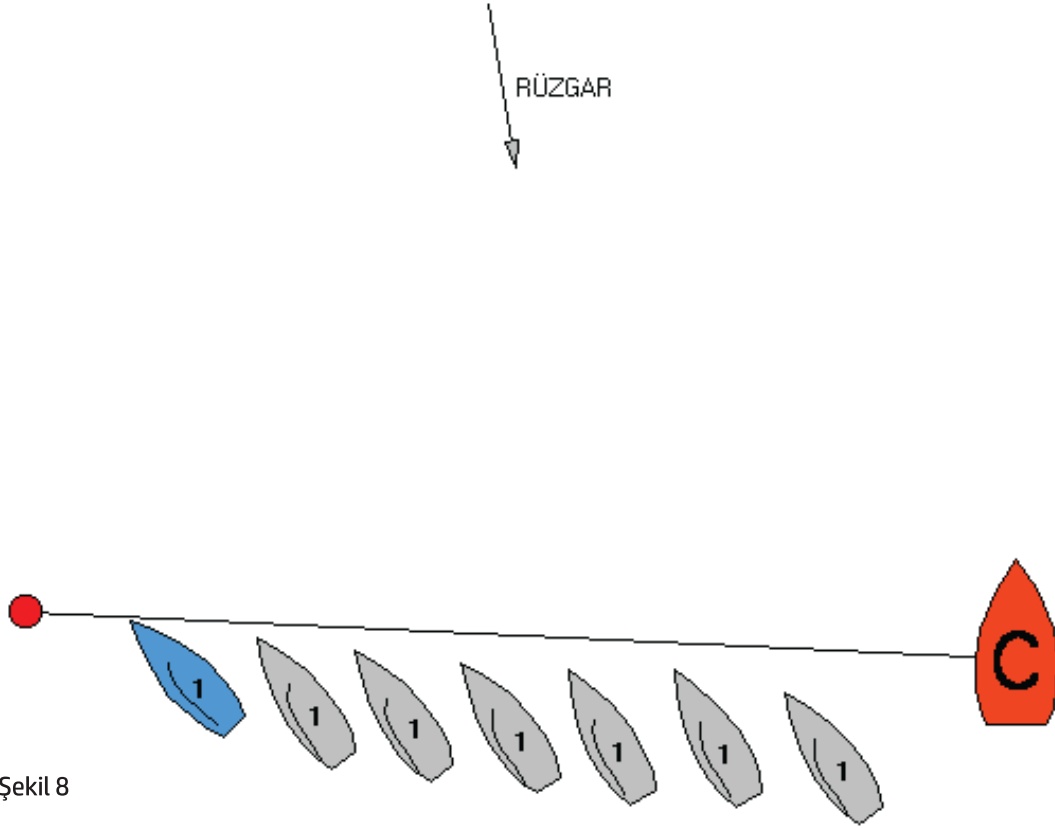
Şekil 7

7. Hazırlık işaretine 10 dakika gibi bir süre kala bütün bu yapılan analizler sonucunda toplanan bilgiler üst üste konularak taktik planın oluşturulması gerekmektedir. Start edilecek yer, grup, rüzgar dönmeleri, sağınaklar, akıntı hakkında kafanızda soru işareti kalmamalıdır. Yarış başladığında ne yapacağınız ve bunları neden yapmanız gerektiği hakkında kesin bilgi sahibi olmanız gerekir.
8. Bu bilgiler toplandıktan sonra kesinlikle antrenör ile konuşulmalıdır. Sizin bu bilgileri topladığınız sürede antrenör de kendi analizlerini yapacaktır. Sizin topladığınız bilgiler ile antrenörünüzünkileri üst üste koyarak taktik planınıza son halini vermeniz gerekir.
9. Son olarak tüm bu bilgi toplama aşamasında kaybedeceğiniz ve yarış süresince ihtiyacınız olan enerjiyi starta kısa bir süre kala tekrar almalısınız. Bu sporcu içecekleri ve konsantre karbonhidrat içeren power barlar ile olmalıdır. Özellikle vücutta su eksikliği ciddi konsantrasyon eksikliği doğuracağından bu yiyecek ve içecekler kesinlikle vücut ihtiyaç hissetmeden önce alınmalıdır. Yani acıktığınız ve ya susadığınız zaman artık çok geçtir.

START TEMEL PRENSİPLERİ

Temel prensip 1

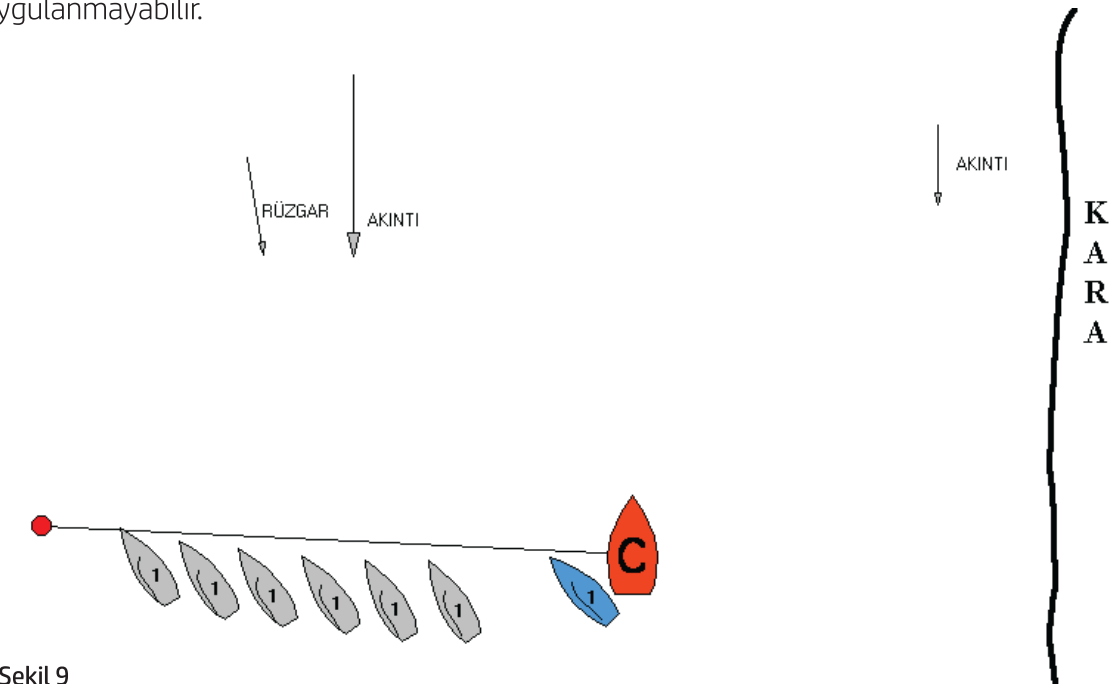
HER ZAMAN AVANTAJLI TARAFTAN START ET



Şekil 8

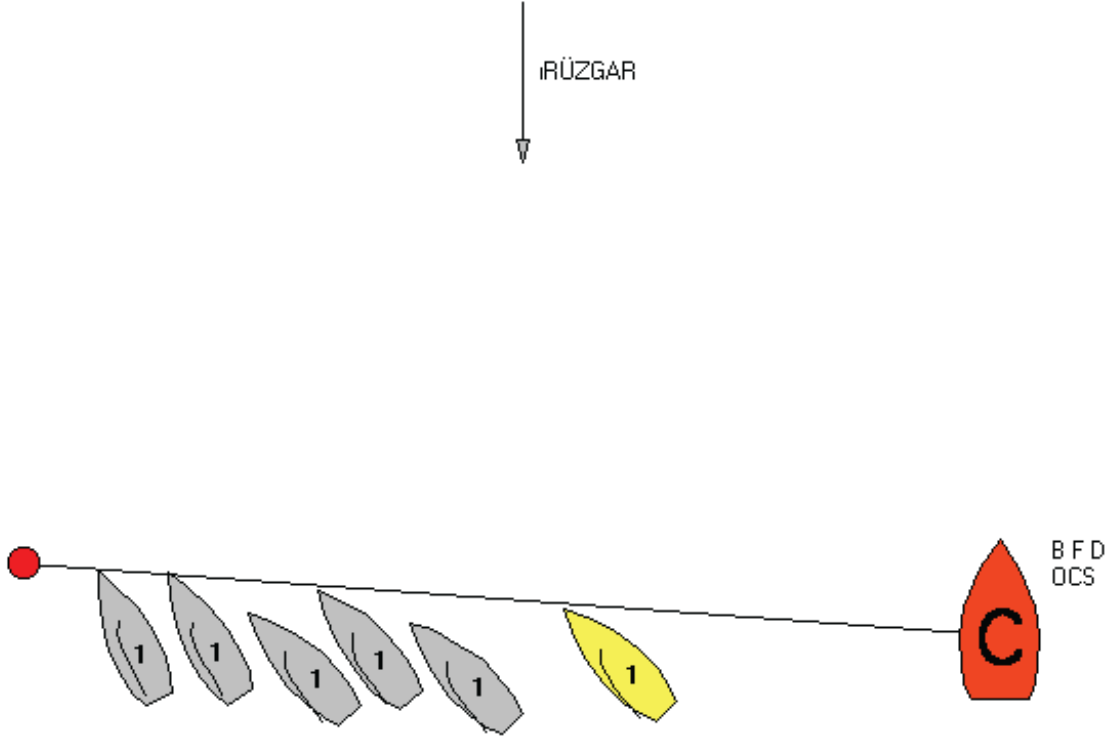
Bu prensibin uygulanmayabileceği durumlar:

- Bu prensip eğer taktik planınıza göre parkurun bir tarafında akıntı vb.. gibi sebeplerden dolayı çok bariz bir avantaj var ise ve start hattının avantajlı tarafı sizin parkurun gideceğiniz tarafına ters kalıyorsa, parkurun avantajlı tarafına diğer teknelerden daha önce ulaşabilmek için uygulanmayabilir.



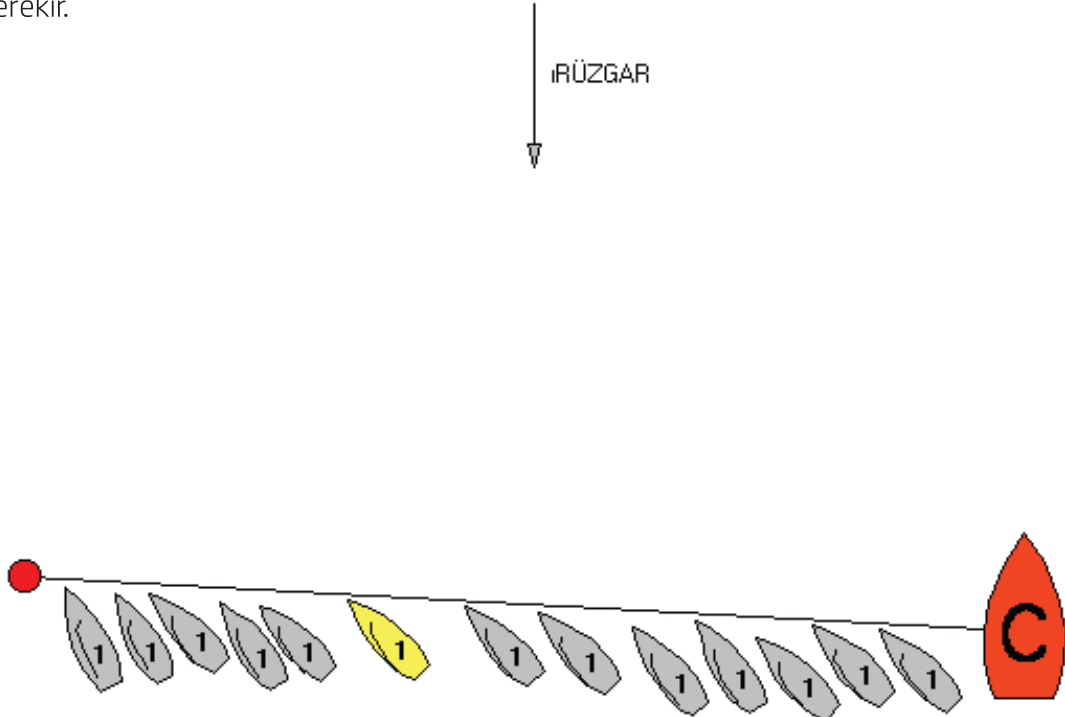
Şekil 9

- Eğer start cezalarından kara bayrak uygulanıyorsa ve o seri içerisinde DNF ve ya OCS halihazırda almışsanız avantajlı yerdeki kalabalıktan uzak durulabilir.



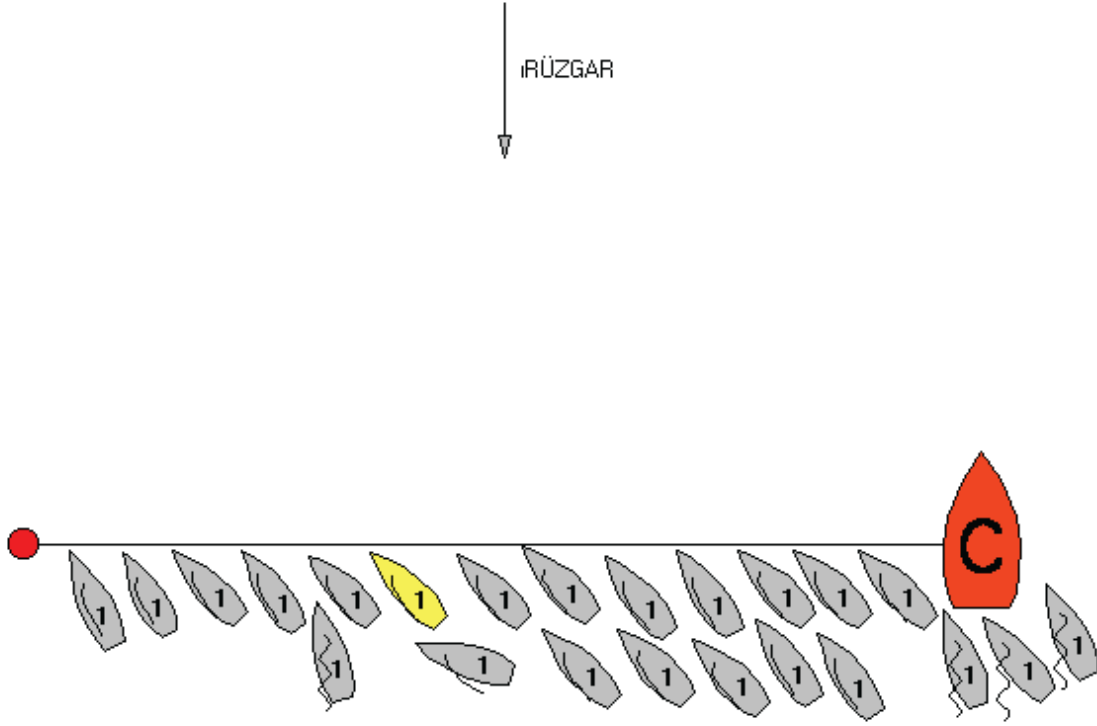
Şekil 10

- Start hattının avantajlı yerindeki kalabalık içerisinde start edemeyeceğinize inanıyorsanız yada risk almak istemiyorsanız o gruba en yakın fakat kalabalıktan uzak kalınabilir. Eğer yarış kazanmak istiyorsanız kesinlikle kalabalık grubun içerisinde avantaja en yakın yerden start etmeniz gerekir.



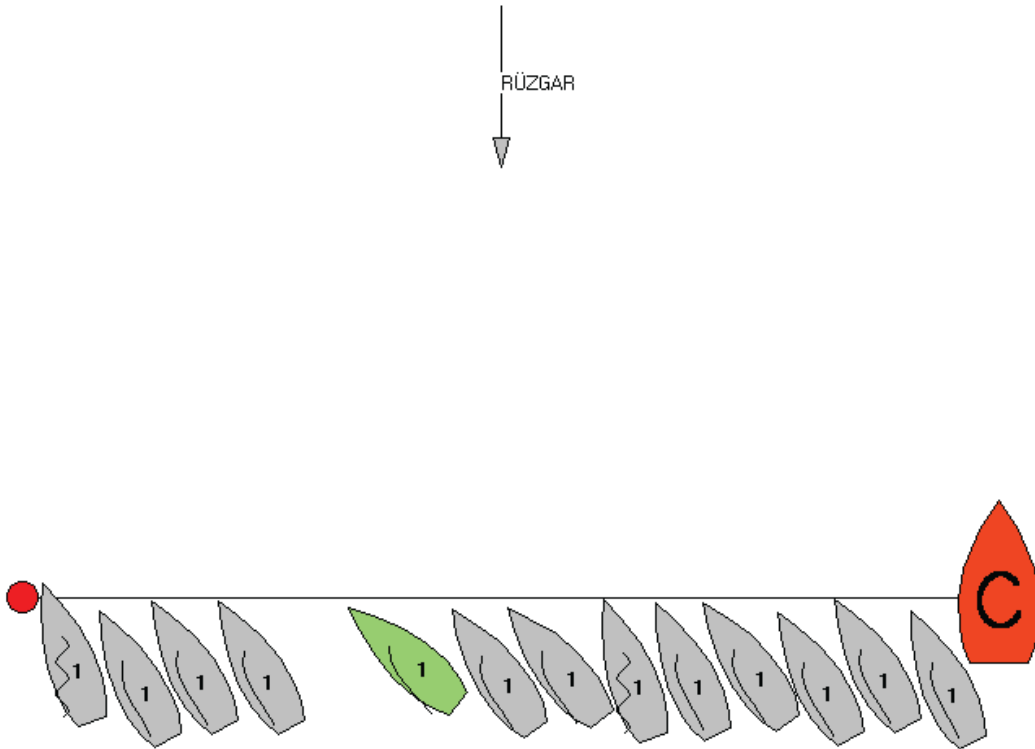
Şekil 11

Temel prensip 2
HER ZAMAN İLK SIRADAN START ET



Şekil 12

Temel prensip 3
HER ZAMAN RÜZGARALTINDA SÜRAT İÇİN BOŞLUK BIRAK



Şekil 13

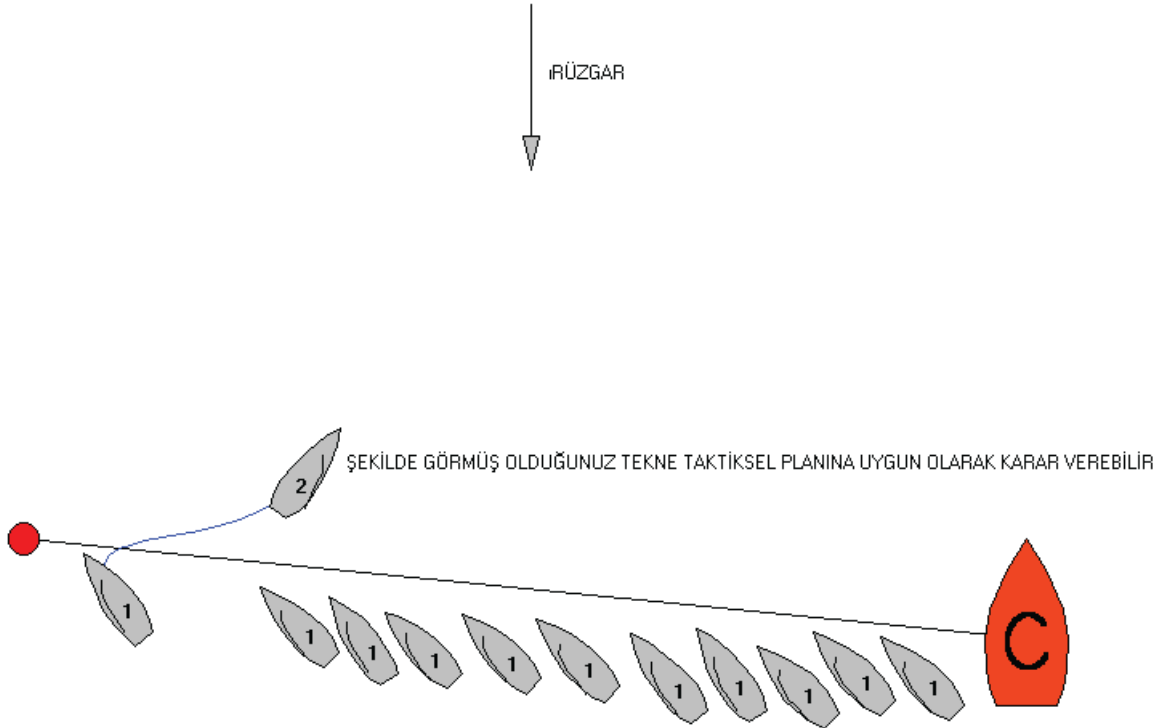
Temel prensip 4

START İŞARETİ VERİLDİĞİ ANDA MAKSİMUM SÜRATİNDE OL

(Bunu yapabilmek için kesinlikle start anındaki hava koşulunda teknenin durur vaziyetten maksimum süratli haline ne kadar zamanda geldiğini bilmeniz lazım ki iskotanın boşunu ne zaman almanız gerektiğini bilersiniz. Mesela bazen akıntının arkadan geldiği durumlarda çok geride durmanız gerekebilir yada kafadan kuvvetli bir akıntı varsa iskotayı çok erken almanız gerekebilir. Aynı şekilde rüzgaraltı şamandırasından ilk tekne olarak start edecekseniz şamandıraya kaç metre kala kafayı açtığınızda süratlenmeniz için o mesafenin yeterli olmadığını bilmeniz lazım ki o yakınlığa geldiğinizde vakit kaybetmeden hemen manevra yapıp yer bulmaya çalışın.)

Temel prensip 5 (ANA HEDEF)

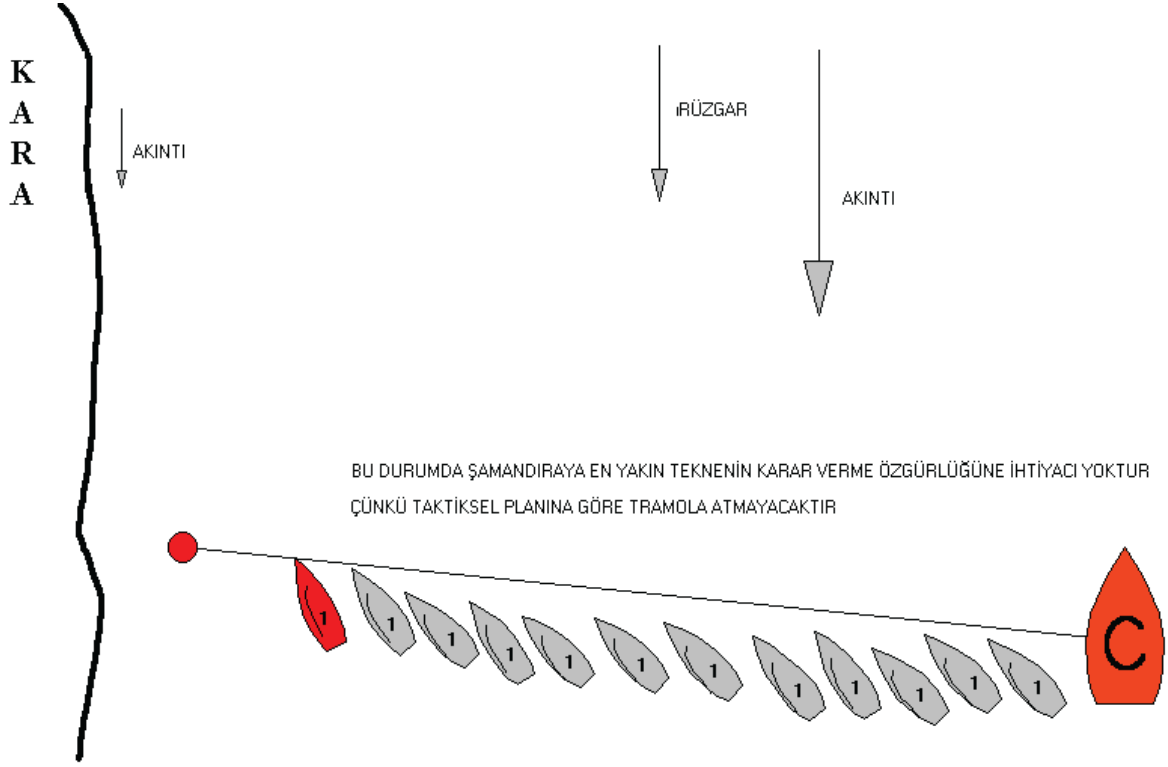
KARAR VERME ÖZGÜRLÜĞÜ



Şekil 14

Bu prensibin uygulanmayabileceği durumlar:

- Eğer taktik planınıza göre starttan sonra parkurun bir tarafına uzun gitmeniz gerekiyorsa karar verme özgürlüğünüz olmayabilir.



Şekil 15

c.) Start sonrası fazı:

Temel prensip 1

KENDİ TAKTİK PLANINI YAPMAK İÇİN VE BUNU YAPMAYA ÇALIŞIRKEN SENİ RAHATSIZ EDEN TEKNELER İLE SAVAŞ

Temel prensip 2

MAKSİMUM SÜRAT İLE YARIŞ

(Rüzgarüstündeki tekneleri pis rüzgarına düşürmek için sıkı orsa gidip süratten kaybetme. Maksimum sürat ile sıkı orsa arasında bir yol bul. Kendi tekne süratine ve taktiksel planına konsantre ol. Starttan hemen sonra amaç yüksek efor sarfederek gruptan kopmaya çalışmaktır. Çünkü lider teknelerin diğerlerine göre kendi planlarını uygulayabilme ve moral motivasyonu açısından avantajı vardır. Bunu yaparken diğer teknelerden daha fazla yorulacaksınız fakat onlar da moral bozukluğu yaşayacaklardır.)

Temel prensip 3

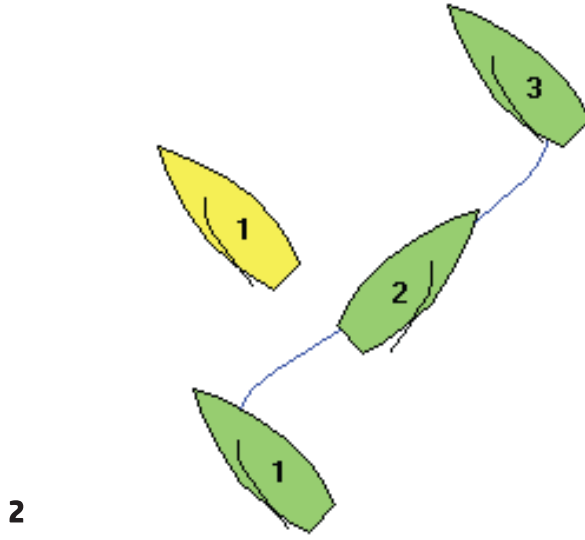
HER ZAMAN ŞAMANDIRAYA YAKLAŞTIRAN KONTRA İLE SEYRET



(Bu prensibi herkez bilir fakat az sayıda yelkencinin bunu iyi uygulayabildiği görülür.)

-

Şekil 17

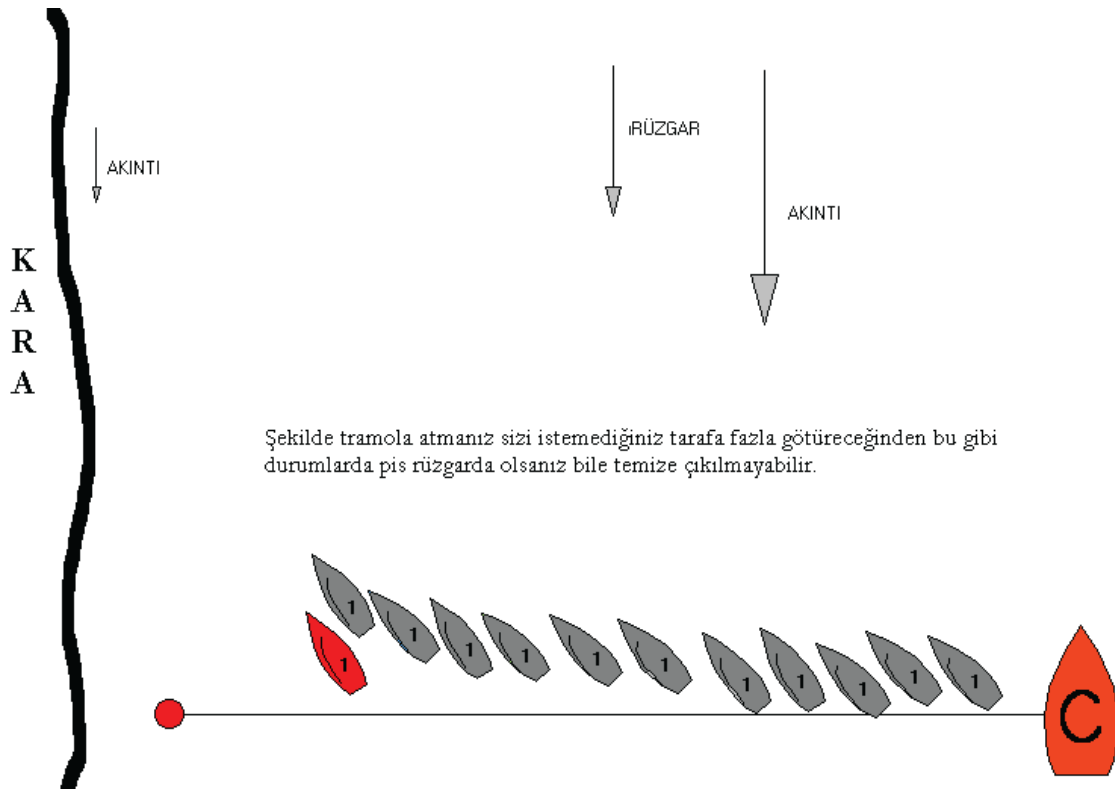


Şekil 18

Temel Prensip 4 HER ZAMAN TEMİZ RÜZGAR İLE SEYRET

Bu prensibin uygulanmayabileceği durumlar:

- Eğer parkurun bir tarafı kesin olarak avantajlı ise mesela o tarafa doğru seyrettiğinde rüzgarda 40 – 50 derecelik bir dönme olacağını biliyorsanız ya da gittiğiniz tarafta derinlik farkından dolayı akıntının çok daha az olduğuna eminseniz bir teknenin pis rüzgarına düşseniz de tramola atıp diğer tarafa seyretmek yerine pis rüzgarda olsa bile doğru tarafa seyredebilirsiniz.)



Şekil 19

Temel prensip 5

BİR TEKNEYİ GERİ DÜŞÜRMEK İÇİN TAKTİKSEL PLANINIZIN DIŞINA ÇIKMAYIN – İKİLİ YARIŞMAYIN

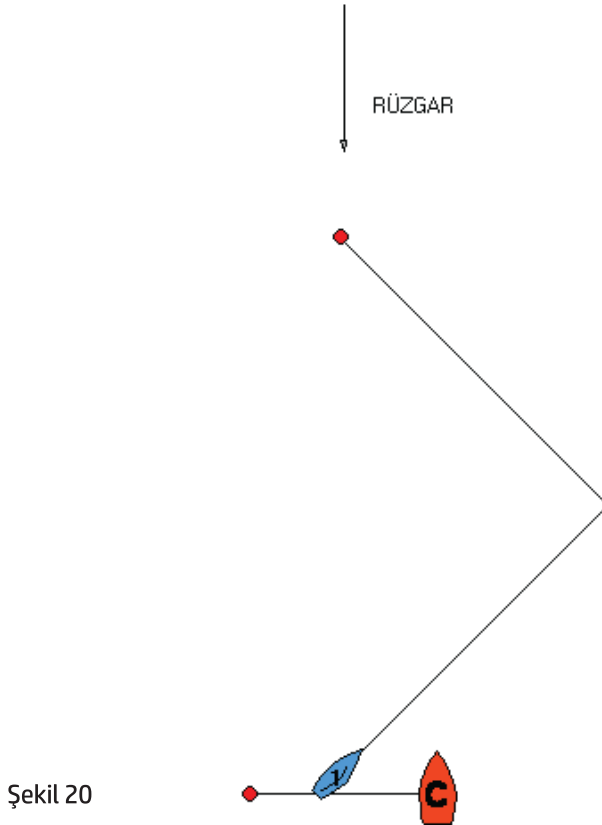
(Bir tekneye herhangi bir sebepten dolayı odaklanıp o tekneye taktiksel olarak zarar vermek için yarışınızı unutup taktiksel planın dışına çıkmayın. Bilin ki bir tekneyi kendiniz ile beraber yavaşlatırsanız çok daha fazla sayıdaki diğer tekneleri kaybedersiniz.)

Bu prensibin uygulanmayabileceği durumlar:

- Eğer serinin son yarışıdaysanız ve rakibiniz ile puanlarınız yakınsa deneyebilirsiniz.

Temel prensip 6

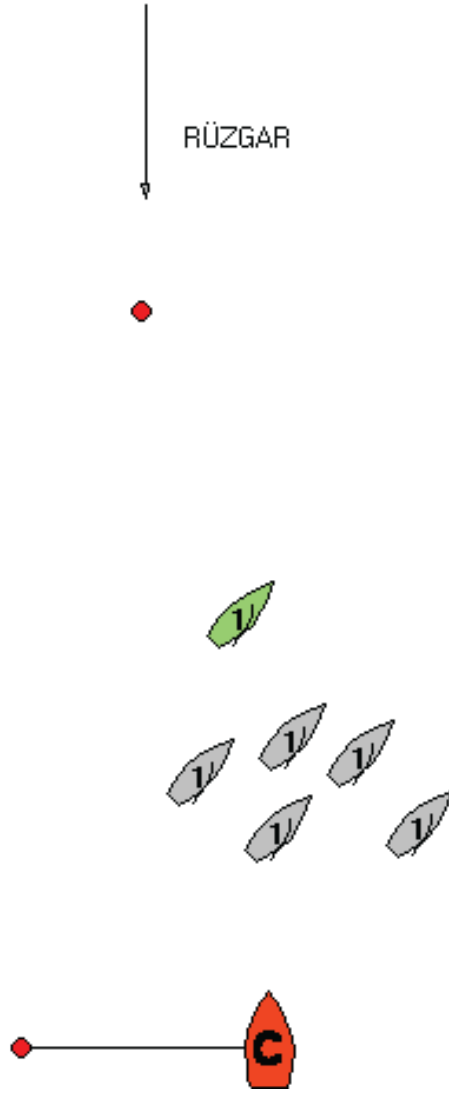
ORSA ŞAMANDIRASINA ASLA TEK TRAMOLA İLE GELME



Temel prensip 7

ŞAMANDIRA İLE RAKİP ARASINDA KALMAYA ÇALIŞ

(Her zaman taktiksel plana uygun strateji izlenmelidir. Fakat bazen büyük filolarda bunu yaparken filo ile Şamandıra arasında kalmaya çalışılmalıdır. Buna güvenli strateji de diyebiliriz. Filoyu sadece yanlış tarafa gittiklerinden emin olduğumuz zaman bırakmalıyız)



Şekil 21

BÖLÜM 2

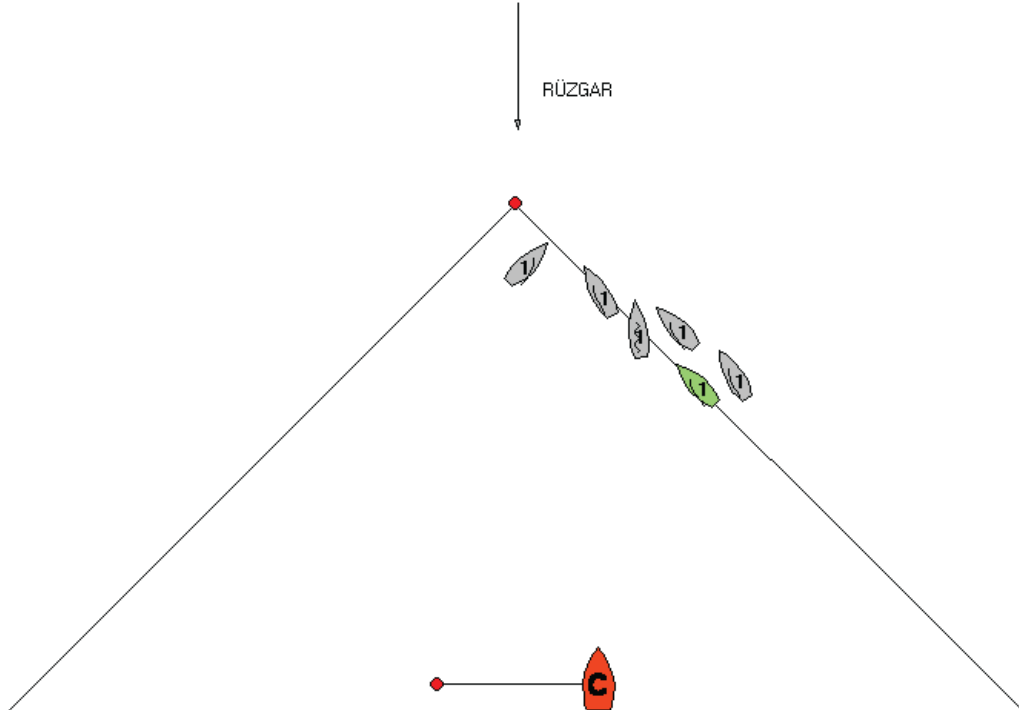
- a.) Orsa şamandırasına yaklaşmak
- b.) Apaz
- c.) Apaz şamandırasına yaklaşmak
- d.) İkinci apaz şamandırasına yaklaşmak
- e.) Apaz-pupa şamandıra dönüşü
- f.) İkinci orsa
- g.) Pupa
- h.) Finitş orsası
- i.) Savunma metotları
- j.) Atak metotları
- k.) Finitş apazı

a.) Orsa şamandırasına yaklaşmak

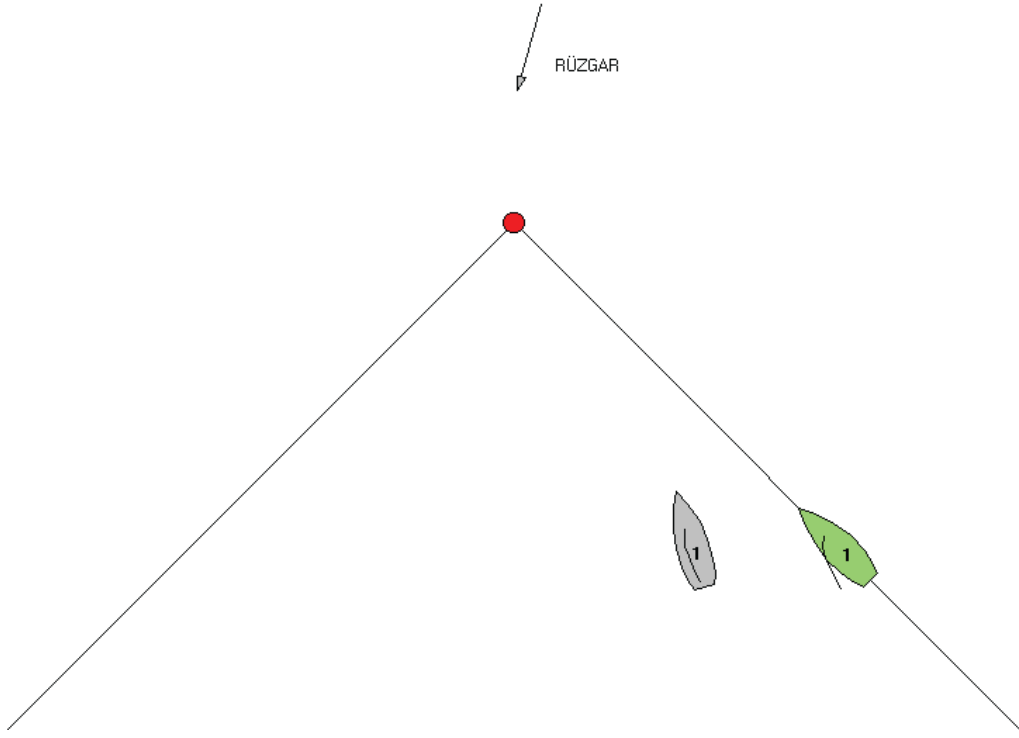
Temel prensip 1

LAYLINEA ERKEN ÇIKMA

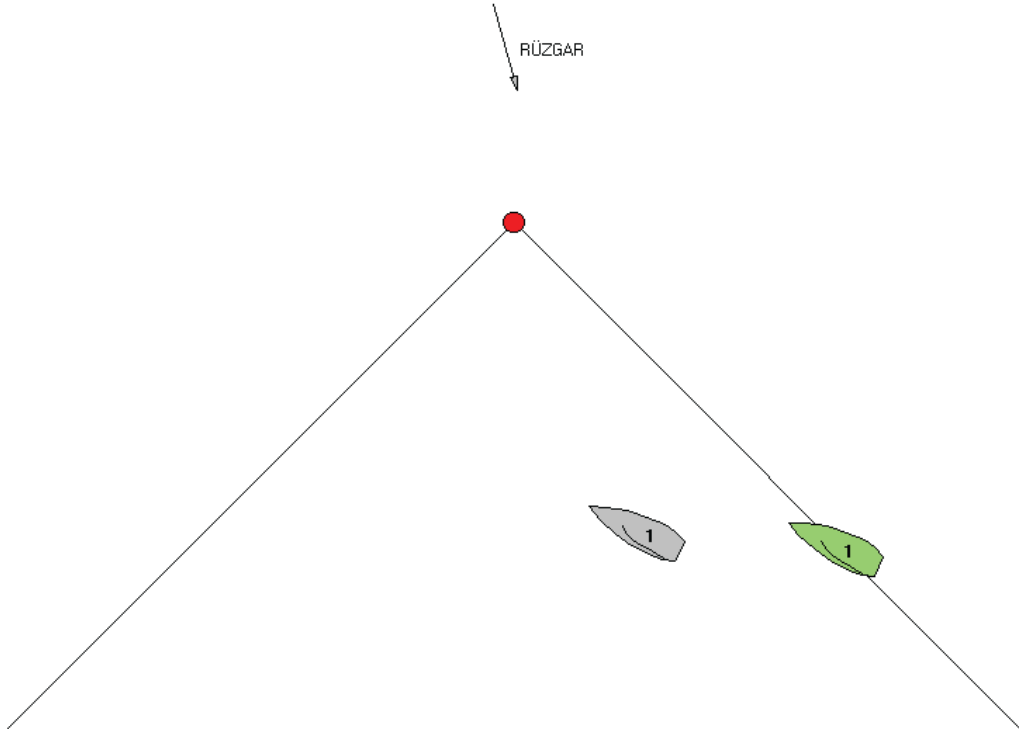
(Laylinea erken çıktığınızda şamandırayı dönme amacı ile gelen diğer tekneler şamandıraya yaklaştıkça laylineda tramola atacağı için laylinea erken çıkan bir teknenin temiz rüzgarda gitme şansı olmayacaktır. Bu yüzden ana mantık laylinea olabildiğince (şamandıraya yaklaşık 2 – 3 tekne boyu kala) geç çıkılması gerektiğidir.) Ayrıca laylinea erken çıktığınızda rüzgar dönmelerinde manevra mesafeniz kalmadığı için yapacak hiçbir şey kalmaz.



Şekil 22 (Laylinea erken çıkan tekne diğerlerinin pis rüzgarında)



Şekil 23 (Hava çektiğinde laylinein çok altında tramola atan tekneler bile şamandırayı tutturup sizden önce dönebilir.)

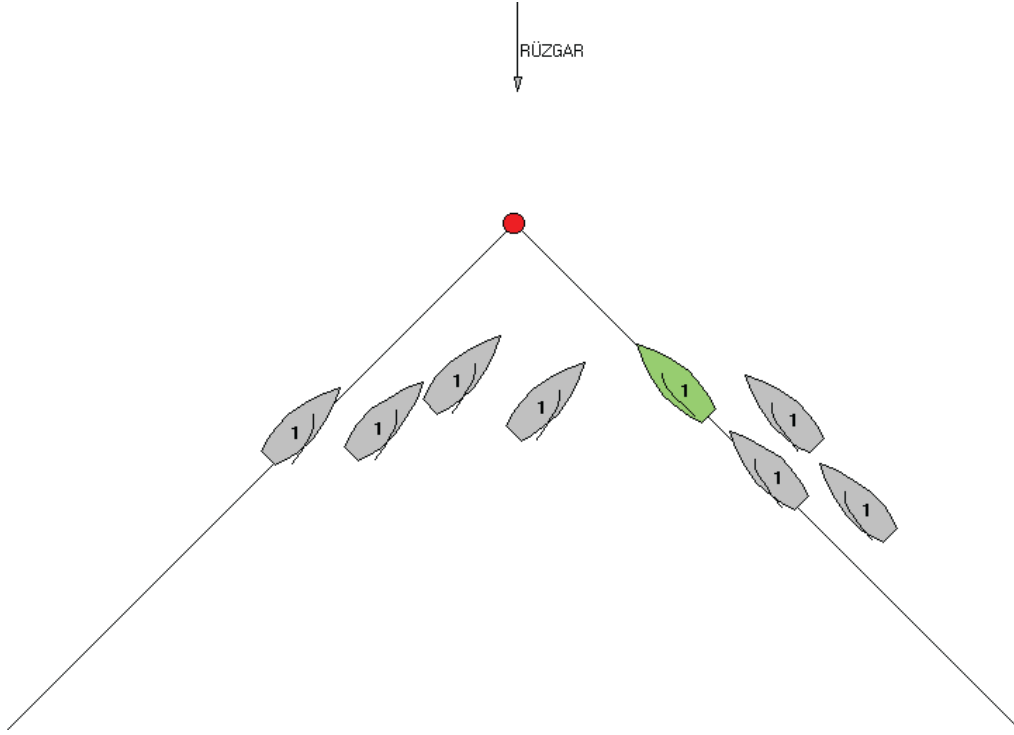


Şekil 24 (Hava açtığında tramola atamayacağınız için rüzgaraltındaki rakiplerinizi çok büyük avantaj elde eder.)

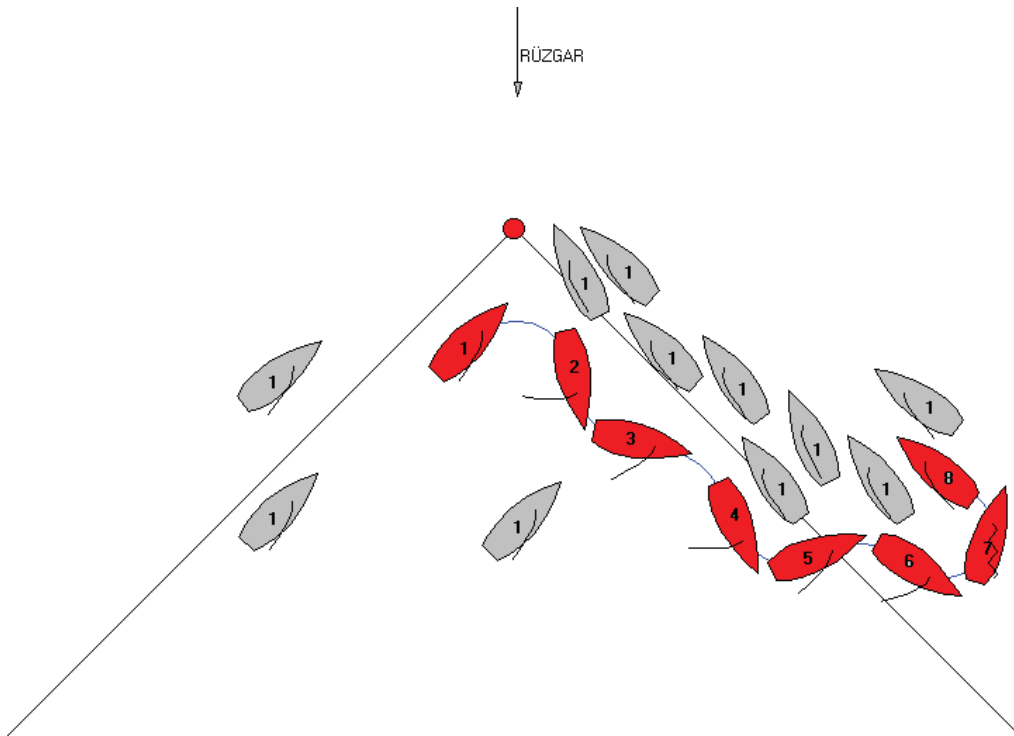
Temel prensip 2

HER ZAMAN ŞAMANDIRAYA YOL HAKKIYLA GEL

(Şamandıraya 2 – 3 tekne boyu kala mutlaka sancak kontra olunmalıdır. İskele kontra gelmek az tekneli yarışlarda zaman kaybı, iyi bir dönüş yapamama ve ya tekne hakimiyetiniz iyi değilse protesto sonucu diskalifiye olmanızla bile sonuçlanabilir. Ama kalabalık regattalarda bunun faturası çok daha ağır olabilir hatta bu yüzden 20 – 30 tekne bile kaybedebilirsiniz.)



Şekil 25 (Şamandıraya en geç 2 - 3 tekne boyu kala mutlaka sancak kontra olunmalıdır.)

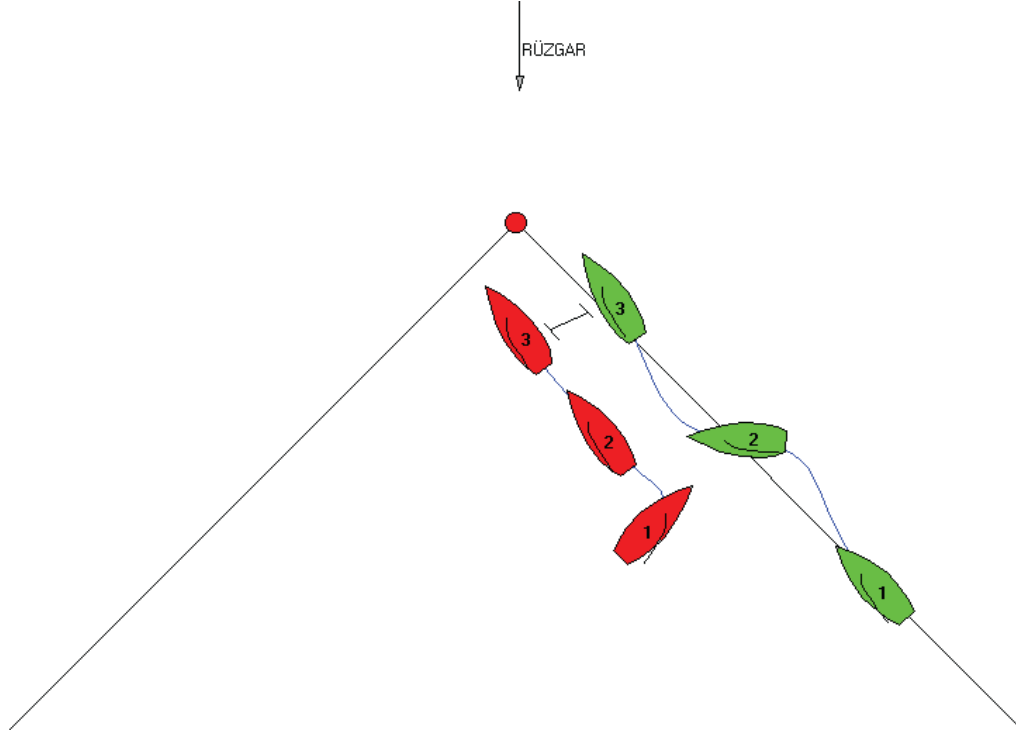


Şekil 26 (Büyük regattalarda şamandıraya sancak kontra gelmemenin faturası şekilde gördüğünüz bu çok sık yaşanan örnek gibi çok ağır olabilir.)

Temel prensip 3

LAYLİNEA ÇIKTIKTAN SONRA KİMSEYİ RÜZGARALTINA TRAMOLA ATTIRMAMAYA ÇALIŞ

(Kimseyi rüzgaraltınıza tramola attırmamanız hem süratinizi yavaşlatacağı hem de havanın açması durumunda rakibinizin pis rüzgarında kalıp şamandırayı tutturamama ihtimaliniz olduğundan çok önemlidir. Bunu yaptırmamak ise size iskele kontra yaklaşan rakibinize tüm gücünüzle bağırarak ve şekilde göreceğiniz taktiksel oyun ile mümkündür.

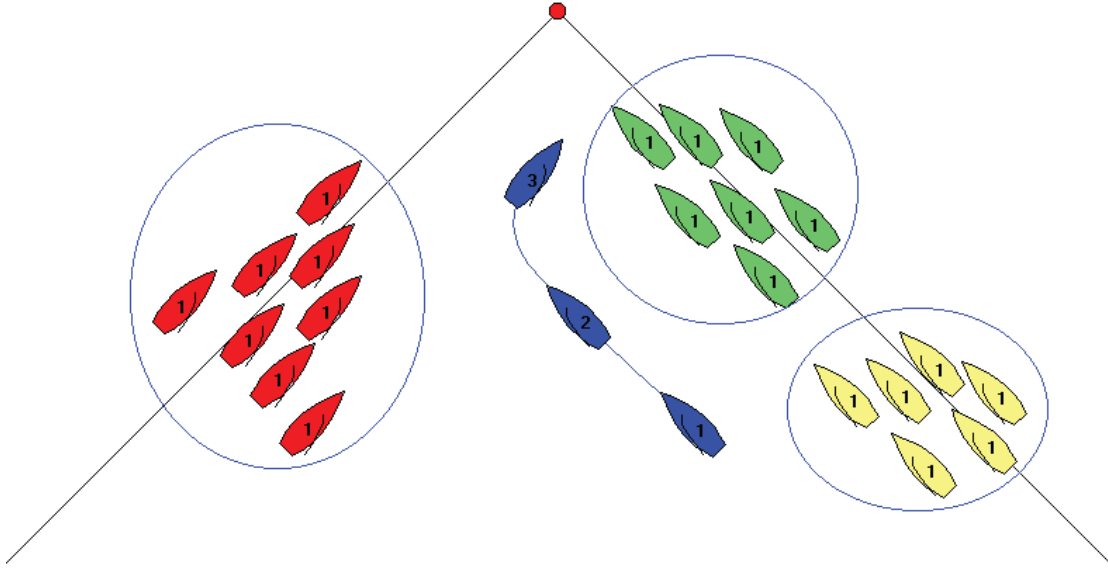


Şekil 27 (Şekilde 2 numaralı yeşil tekne iskotasını bırakmadan kafayı açarak rakibine erken tramola attırıp, sonra tekrar orsaladığında arada mesafe tutmaya çalışmaktadır. Bunu başarabilmeniz rakibinizin kalitesi ile de alakalıdır.)

Temel prensip 4

ORSA ŞAMANDIRASINA YAKLAŞIRKEN KALABALIKTAN UZAK DUR

(Orsa şamandırasına yaklaşırken eğer geride kalmışsak ve ya grubun ortalarındaysak kesinlikle kalabalıktan ve bizi herhangi bir sebepten manevramızı ve ya süratimizi durduracak ortama girmemeliyiz. En azından grupların içerisinde pis rüzgarda kalan ve ya yine kalabalık sebebi ile ekstrem rota çizmek zorunda kalan tekneleri geride bıraktığınızı göreceksiniz.)



Şekil 28

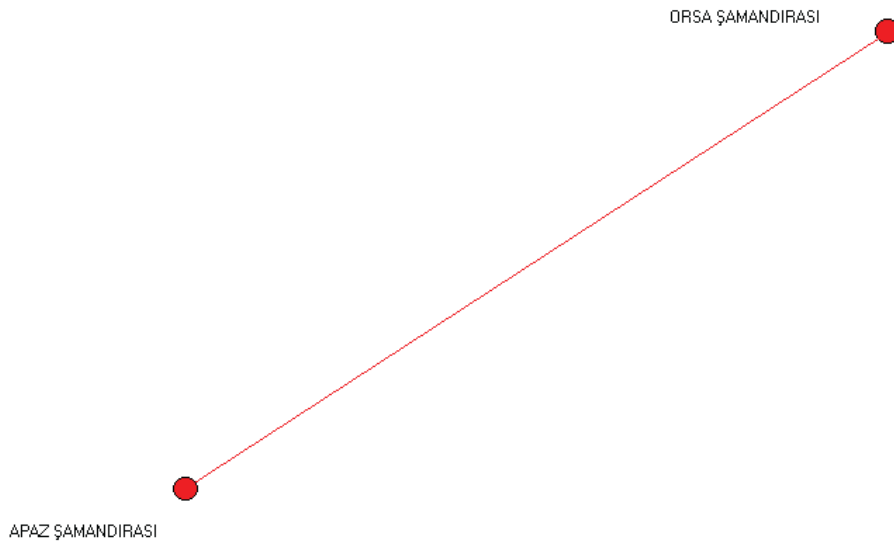
b.) Apaz

ORSA ŞAMANDIRASINI DÖNERKEN:

- 1.) Şamandırayı döner dönmez yapılması gereken ilk şey hemen sağınak ve dalgaları kullanıp tekneyi maksimum sürata ulaştırmaya çalışmaktır.
- 2.) Süratlendikten sonra hemen salma ve yelkenin trimi yapılmalıdır.
- 3.) Her şamandıra dönüşünde çizilecek rota açısından bir sonraki şamandıranın yeri kesin olarak bilinmelidir. Yarıştan önce şamandıraların birbirine olan pusula dereceleri bilinmelidir.

Temel prensip 1

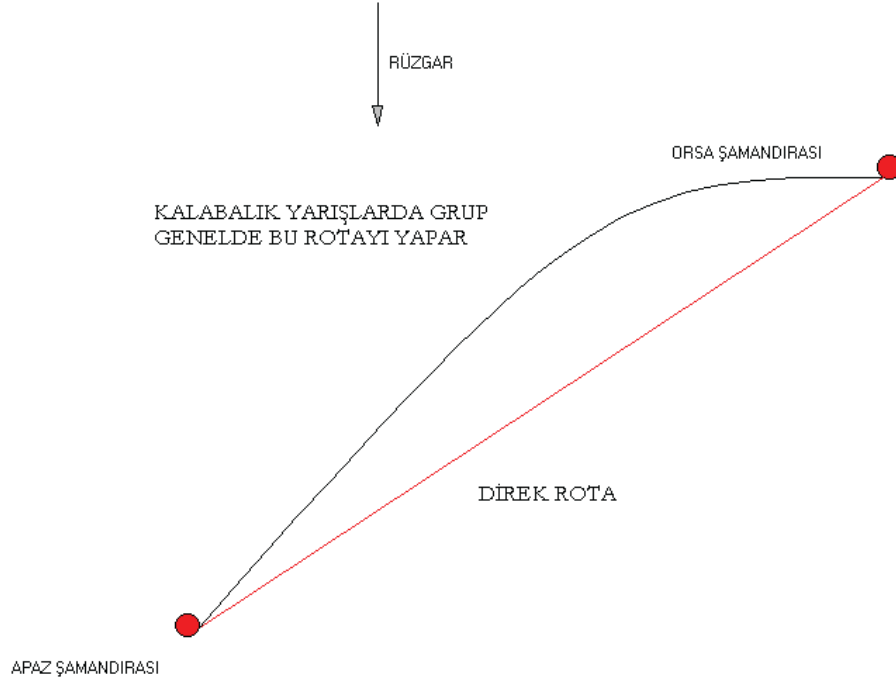
ŞAMANDIRAYA DÜZ ROTA İZLEMeye ÇALIŞ FAKAT HERHANGİ BİR SEBEPTEN DOLAYI DAHA SÜRATLİ GİDECEĞİNİ DÜŞÜNÜYORSAN ROTANI DEĞİŞTİR



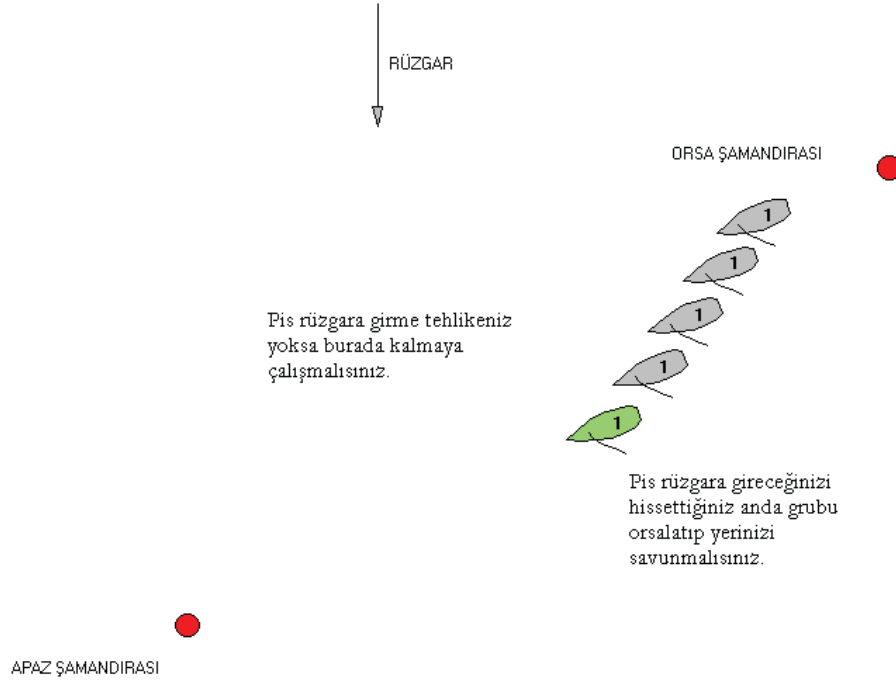
Şekil 29 (Ana prensip olarak en kısa ve çabuk yol bu hattır fakat dalga, akıntı, sağınaklar vb... gibi sebeplerden dolayı çok daha fazla yol yapılarak şamandıraya çok daha çabuk ulaşılabilir. Bunun için parkuru iyi analiz etmek gerekir.)

Temel prensip 2

MÜMKÜN OLDUĞU KADAR DÜŞÜK GEREKLİ OLDUĞU KADAR YÜKSEK GİT



Şekil 30 (Grup orsaladığı zaman siz de orsalamak zorunda kalırsınız fakat mümkün olduğu kadar grubu kontrol edip düz rota yapmaya çalışın.)

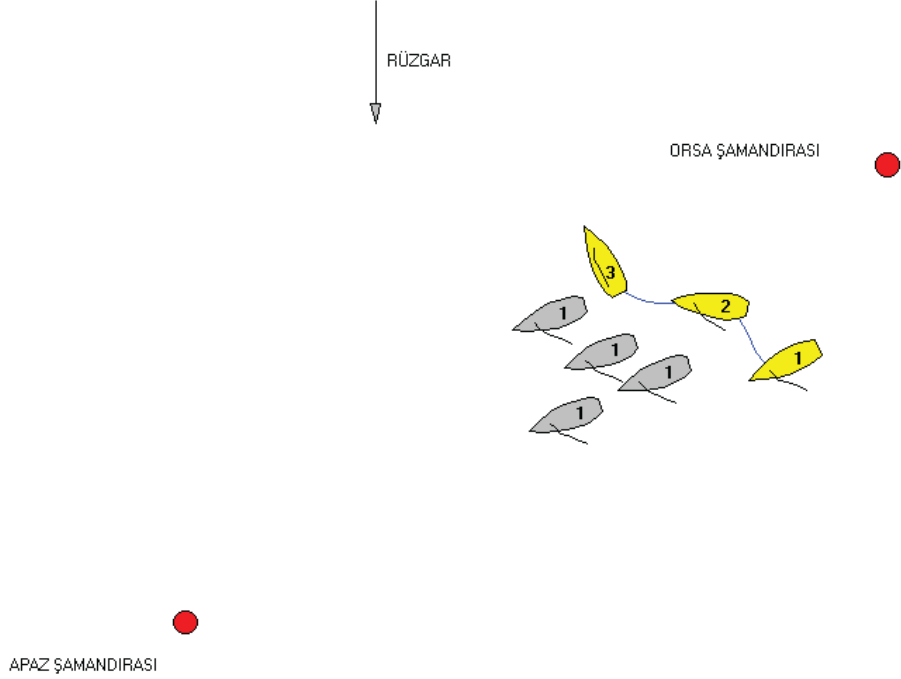


Şekil 31

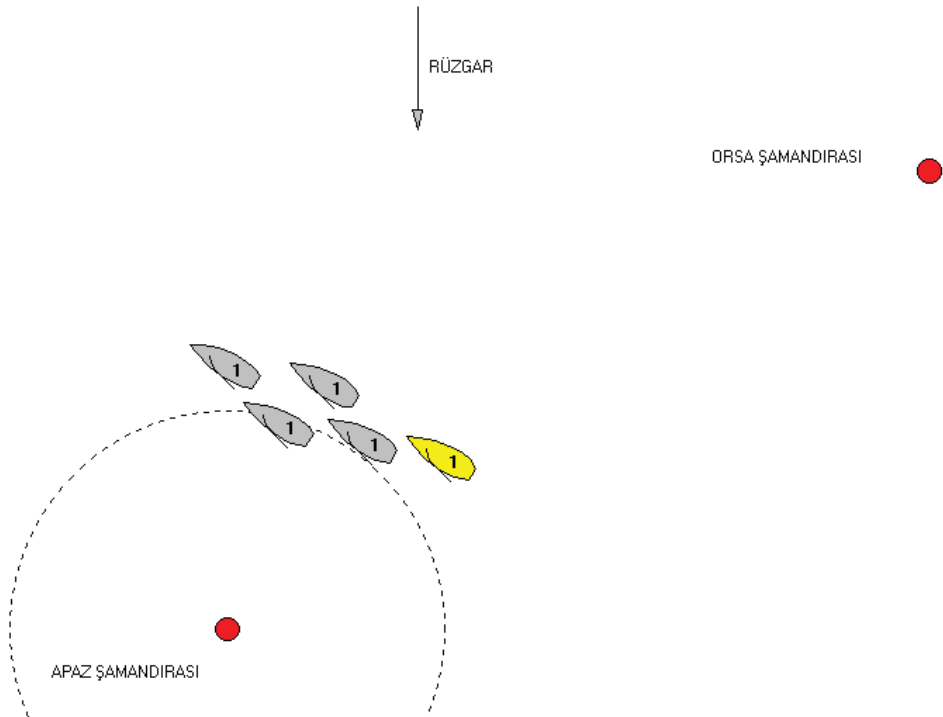
c.) Apaz şamandırasına yaklaşmak

1.) İç tekne olmak için nasıl atak yapılır?

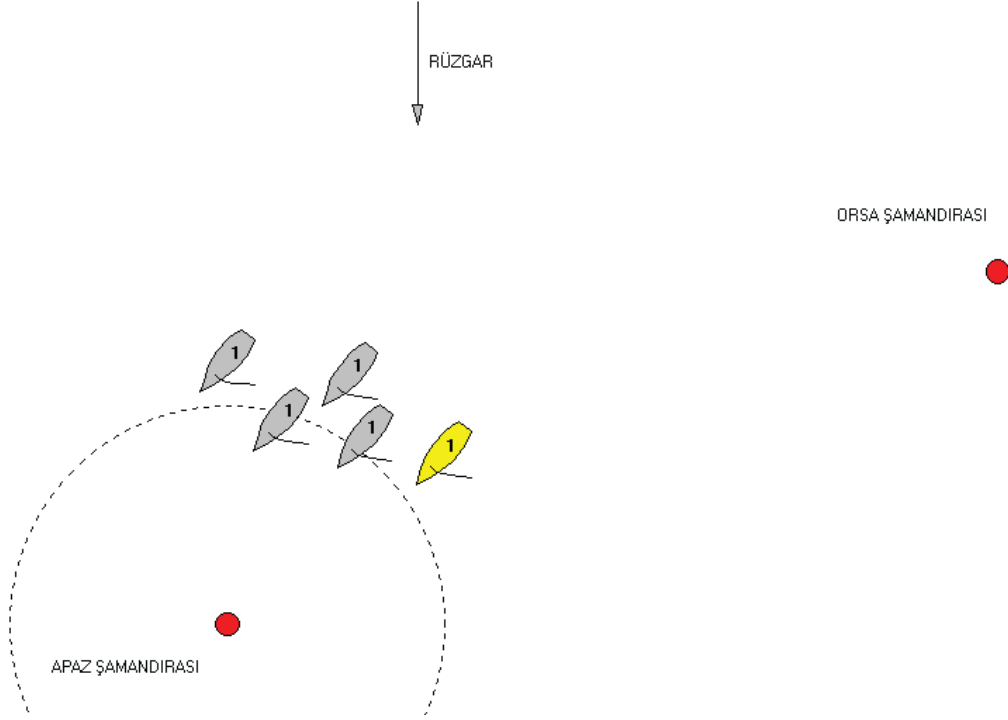
- Apaz seyrinde atak yaparken dikkat etmeniz gereken en önemli şey önünüzdeki ve arkanızdaki grup ile olan mesafenizdir. Eğer arkanızda size çok yakın bir grup varsa bundan zarar göreceğiniz için atak yapmak yerine akıllı bir rota izleyerek rakiplerinizin hata yapmasını bekleyebilirsiniz. Her zaman bir taktiksel hamle yaparken olasılık hesabı ile kayıp ve kazançlarınızın ne olabileceğini gözden geçirip karar vermeniz gerekir.



Şekil 32 (Eğer önünüzdeki gruba yaklaşmak ve ya geçmek istiyorsanız ilk olarak onların rüzgarüstüne çıkarak orsalamalarını sağlamalısınız.)



Şekil 33 (Şekilde de görüldüğü gibi grubu orsalattığınızda, önünüzde olan teknelerle orsaladıktan sonra şamandıraya olan mesafeyi eşitlediğinizi göreceksiniz.)



Şekil 34 (Şamandıraya olan mesafe eşitlendiğinde grubu orsalamayı bırakıp kafayı açabilirsiniz ki bu zaten sizin elinizde, iç tekne pozisyonunu sağlayacaksınız.)

c.) Apaz şamandırasına yaklaşmak

1.) İç tekne olmak için nasıl atak yapılır?

Apaz seyrinde atak yaparken dikkat etmeniz gereken en önemli şey önünüzdeki ve arkanızdaki grup ile olan mesafenizdir. Eğer arkanızda size çok yakın bir grup varsa bundan zarar göreceğiniz için atak yapmak yerine akıllı bir rota izleyerek rakiplerinizin hata yapmasını bekleyebilirsiniz. Her zaman bir taktiksel hamle yaparken olasılık hesabı ile kayıp ve kazançlarınızın ne olabileceğini gözden geçirip karar vermeniz gerekir.

2.) Aynı sebepten dolayı size atak yapan teknelere karşı ne yapılmalıdır?

- Arkanızdaki tekne sizi rahatsız ediyorsa tüm gücünüzle bağırıp onu bunu yapmaması için zorlayın.
- Mümkün olduğu kadar sağnaklarla rüzgaraltına düşmeye çalışın.

d.) İkinci apaz şamandırasına yaklaşmak

Temel prensip 1

ORSAYA DÖNÜŞTE İÇ TEKNE OLABİLMEK İÇİN YOL HAKKINI ALMAYA ÇALIŞ

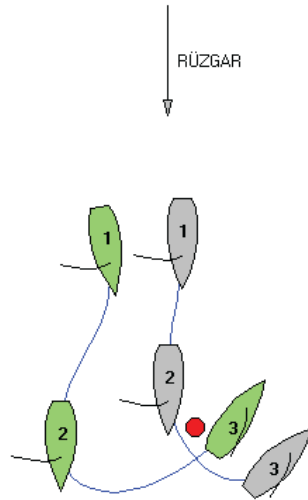
(İlk apazın aksine ikinci apaz kolunda iç tekne pozisyonu sağlayabilmek için diğer teknelere rüzgarüstünden kapatma yapmanız gerekir.)

Temel prensip 2

APAZ KOLONUN SON ¼ 'LÜK BÖLÜMÜNDE TAKTİKSEL PLANINI YENİ EDİNDİĞİN VERİLERLE YENİLE.

e.) Apaz-Pupa Şamandıra dönüşü

- Apaz-Pupa şamandırası dönüşünde temel hedef iyi bir dönüş için şamandıra ile aranızda minimum bir tekne boyu boşluk bırakmaya çalışmaktır. Bunu yaparken orada bıraktığınız boşluğu yol hakkı olmayan diğer teknelere karşı korumanız gerekir.
- Yukarıdaki maddede bahsedilen bırakmanız gereken bir tekne boyu yer şamandıraya daha açıktan gelip daha sıkı bir dönüş yaparak olabildiğince rüzgarüstüne doğru yükselmeniz amaçlanarak bırakılmıştır. Bunu yapmanızın sebebi önünüzde dönmüş olan teknelerin pis rüzgarına girmemek, arkanızdan dönen tekneleri ise kontrol altına almanızı sağlamaktır. Bunu yaparken birkaç metre yer kaybedebilir fakat taktiksel olarak çok önemli bir avantaj sağlarsınız.
- Bunlara istisna olarak taktiksel planınızda orsa kolunda sancak tarafa hemen gitmek istiyorsanız bu kriterleri dikkate almayabilirsiniz fakat tabi ki bunu yapabilmeniz için önünüzde yakın tekne olmaması gerekir.



Şekil 35 (Şekilde de gördüğünüz gibi şamandıraya çok yakın gelerseniz teknenin kendi ekseninde manevra yapmasının bir alan ve zaman alacağı için rüzgaraltına doğru kayar ve önünde tekne varsa onun pis rüzgarına girebilir yada arkasından gelen tekne büyük bir avantaj sağlar. Açıktan gelen tekne daha yüksek seyredebilir.)

f.) İkinci orsa

- Pupa şamandırası dönüşü tamamlandığı anda ilk yapılması gereken şey pusula derecesini kontrol ederek tramola atıp atmama konusunun kararını vermektir.

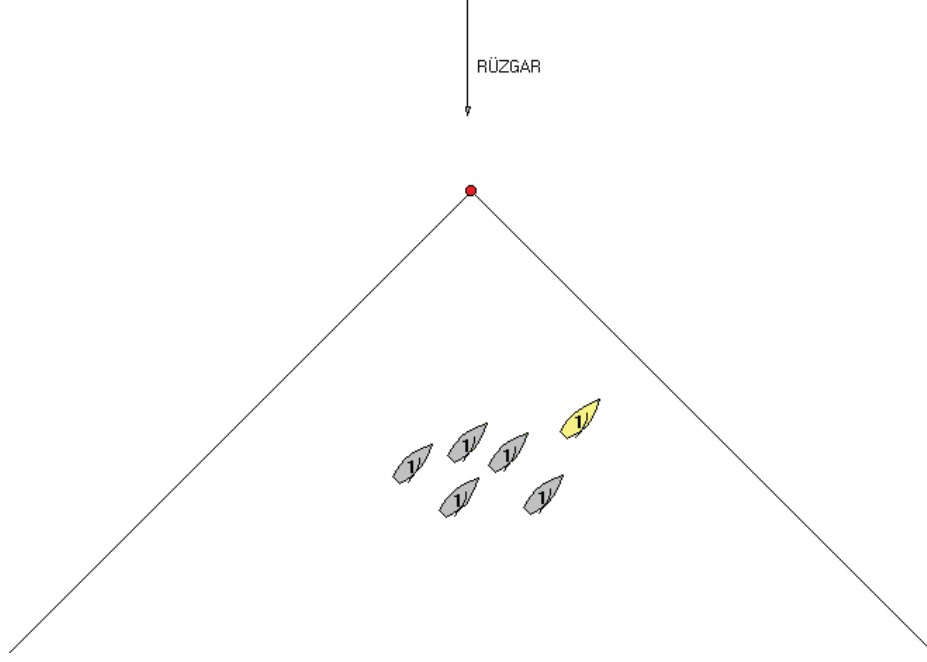
Temel prensip 1

HER ZAMAN TAKTİKSEL PLANINA BAĞLI KAL

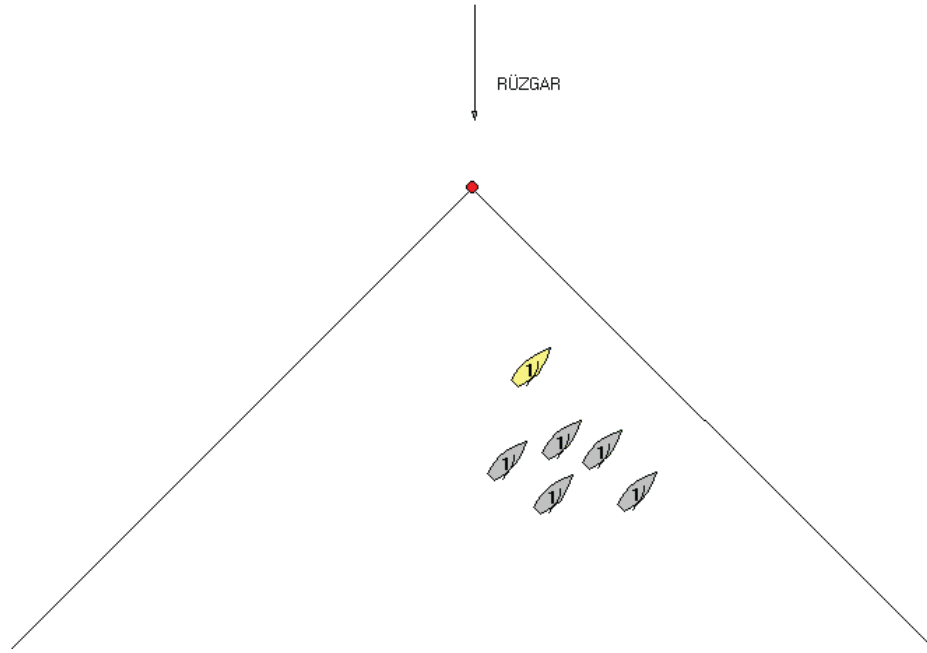
Temel prensip 2

ŞAMANDIRA İLE RAKİP – LER ARASINDA KAL

(Grup yarışı ile kendi taktiksel planın arasında bir yol bulmaya çalış ve bunu taktiksel planına ekle. Eğer grup taktiksel planınıza tam ters bir rota çiziyorsa onları kontrol etmek ya da kendi planını uygulamak arasında bir karar ver.)



Şekil 36 (Grubun önünde olsanız bile rüzgar değişimi gibi sebeplerden pozisyonunuzu kaybedebilirsiniz. Bu yüzden şekildeki pozisyon önde olsanız bile risklidir.)



Şekil 37 (Grubu bu şekilde şamandıra ile grup arasında kalarak kontrol etmek daha güvenlidir.)

g.) Pupa

- Orsa şamandırasını döner dönmez ilk yapılması gereken şey dalga yakalayıp tekneyi sörf ettirmeye çalışmaktır.
- Bunu yaptıktan sonra hemen trim yapılmalıdır.
- Şamandıranın yeri kontrol edilmelidir.
- Önümüzdeki ve arkamızdaki rakiplerin durumu kontrol edilmelidir.

Temel prensip 1

DİREK ROTA İLE EN SÜRATLİ ROTA ARASINDA BİR YOL BULMAYA ÇALIŞ

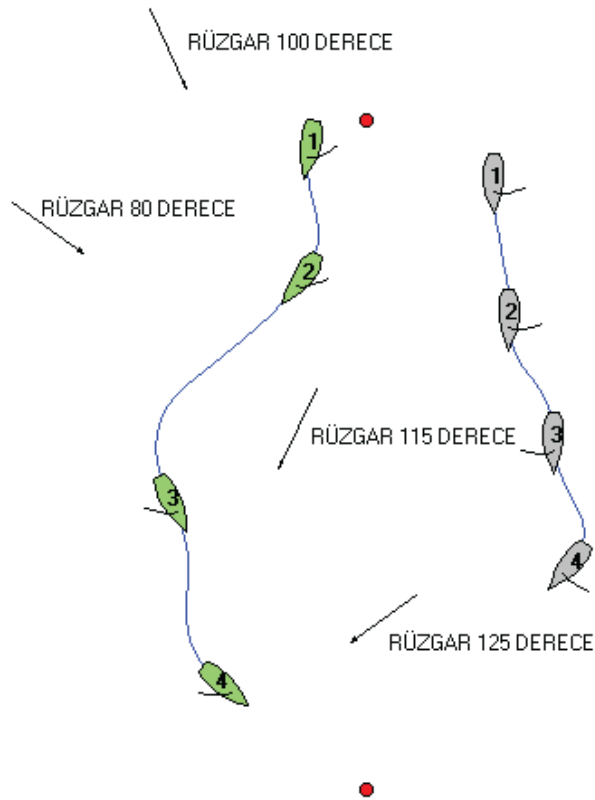
Temel prensip 2

SÜRATE KONSANTRE OL, ZAMAN ZAMAN ÇEVREYİ KONTROL ET

Temel prensip 3

RÜZGAR DÖNMELERİNİ KULLAN

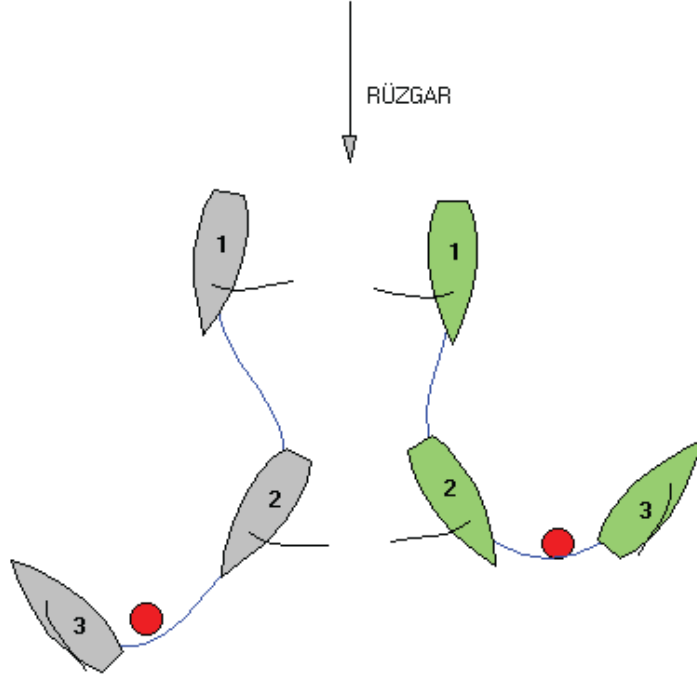
(Özellikle ekipli tekneler buna çok dikkat etmelidir çünkü pupada süratlerini koruyabilmek için daha dar seyirle seyrederek. şamandıraya olan açı sürekli kontrol edilmelidir.)



Şekil 38 (Şekildeki iki ayrı tekneden yeşil renkte olan rüzgar dönmelerini kullanarak hep daha yüksek seyrediyor ve diğer tekneye göre çok daha süratli bir pupa kolu rotası çiziyor.)

Temel prensip 4

EĞER KAPI ŞAMANDIRASI VARSA AVANTAJINI KONTROL ET



Şekil 39 (Kapi şamandırasının avantajını mutlaka önceden bilip taktiksel planımızda değerlendirmeliyiz.)

Temel prensip 5

ORTAMI TEKRAR ANALİZ ET TAKTİKSEL PLANINI YENİLE

Pupa kolunun son ¼ 'lük bölümünde artık yapılması gereken iç tekne ve yol hakkı pozisyonlarını sağlamaya çalışırken orsa kolu için taktiksel planımızı yaşadığımız olaylar ve edindiğimiz yeni analiz ve bilgiler doğrultusunda yenilemektir. Bu süreçte rüzgar dönmelerini, pusula derecesini, bulutları, sağnakları, akıntıyı, önceki orsa kolunda havanın nereden tazelediğini ve yönünü, pupa kolundaki sağnakları ve yönünü düşünerek taktiksel planımızı bu veriler doğrultusunda yenilemeliyiz.

h.) Finitş orsası

Temel prensip 1

EĞER GRUBUN ORTALARINDAYSANIZ SADECE TAKTİKSEL PLANI TAKİP EDİN

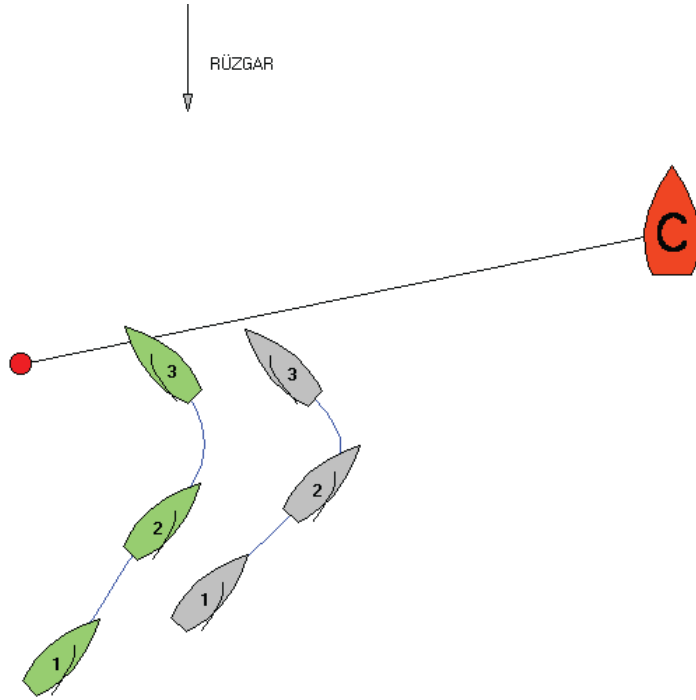
(Sadece temiz rüzgarda seyretmeye, birbiri ile yakın yarışan tekneleri ve tek tramola ile şamandıraya gelmeye çalışan tekneleri geçmeye çalış. Yani doğru rota yap ve hata rakiplerinin hatasını bekle.)

Temel prensip 2

LİDER TEKNEYE YAKINSAN ÖNCE POZİSYONUNU GARANTİLE SONRA ATAK YAP

Temel prensip 3 FİNİŞ HATTINI OLABİLDİĞİNCE ERKEN KONTROL ET

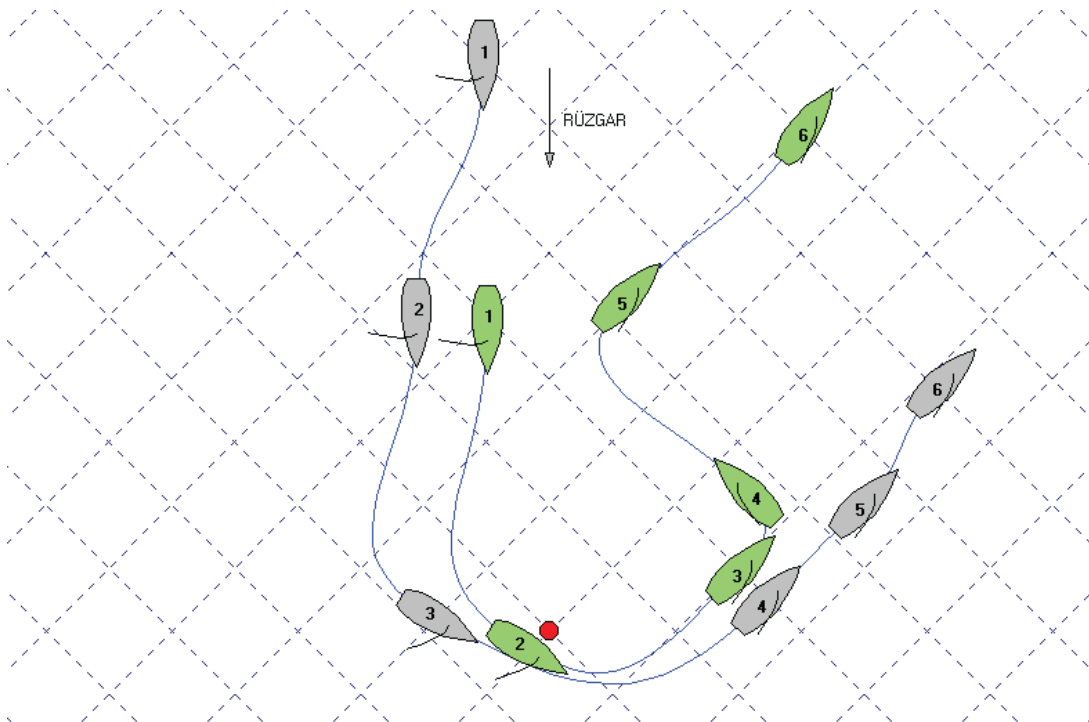
(Çünkü hattın hangi ucunun avantajlı olduğu taktiksel planını etkileyebilir.)



Şekil 40 (Şekilde de gördüğünüz gibi finiş hattını iyi analiz etmemek önde götürdüğünüz bir yarışı çok rahat kaybetmenize sebep olabilir. Hatta bunu önceden analiz edip orsa planınıza bu veriyi eklemeniz gerekir.)

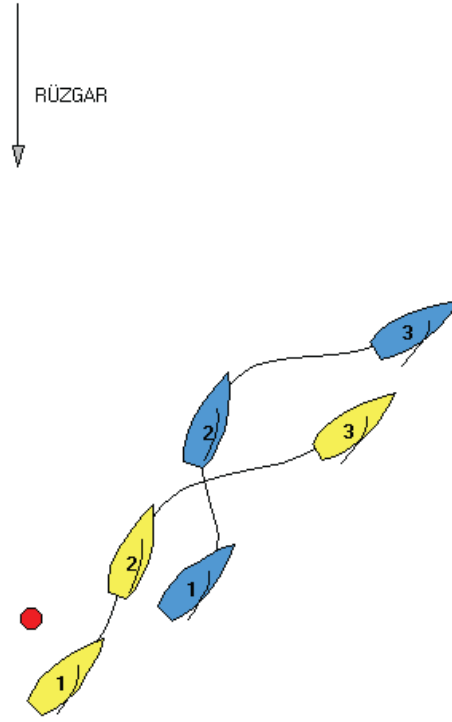
i.) Savunma metotları

- Curry tack



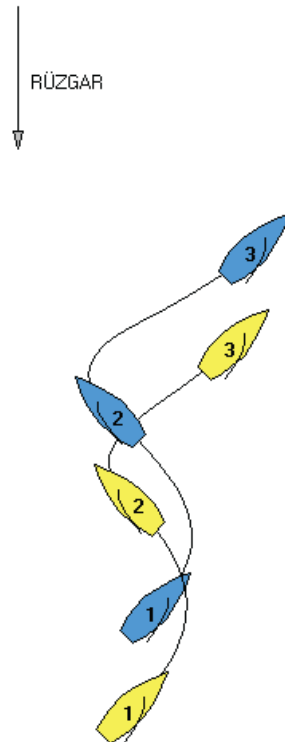
Şekil 41 (Rakibiniz ile aranızdaki farka göre şamandırayı döndükten sonra o farkın yarısı kadar mesafe katedip tramola atıyoruz. Rakip şamandırayı bordaladığında ise tekrar tramola atarak tam bir savunma sağlıyoruz.)

- Parkurun gitmek istediğin tarafını savun.



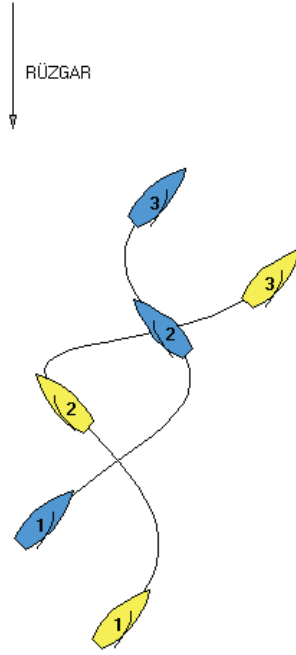
Şekil 42 (Savunmanın en önemli amaçlarından birisi de kendiniz taktiksel planınıza göre doğru tarafa giderken rakibinizi avantajlı yerden uzak tutmaya çalışmaktır. Şekilde parkurun sancak tarafı avantajlı ve lider tekne orsasına uyarak arkadaki tekneyi traola atıp diğer tarafa gitmeye zorluyor.)

- Yakın (sıkı) savunma



Şekil 43 (Yakın savunmada rakibe temiz rüzgar bırakılmayarak sürekli üstüne tramola atılıp rakip kontrol edilir. Bunu uygulamak için rakip ile aranızın çok yakın olması gerekir.)

- Uzak (rahat) savunma

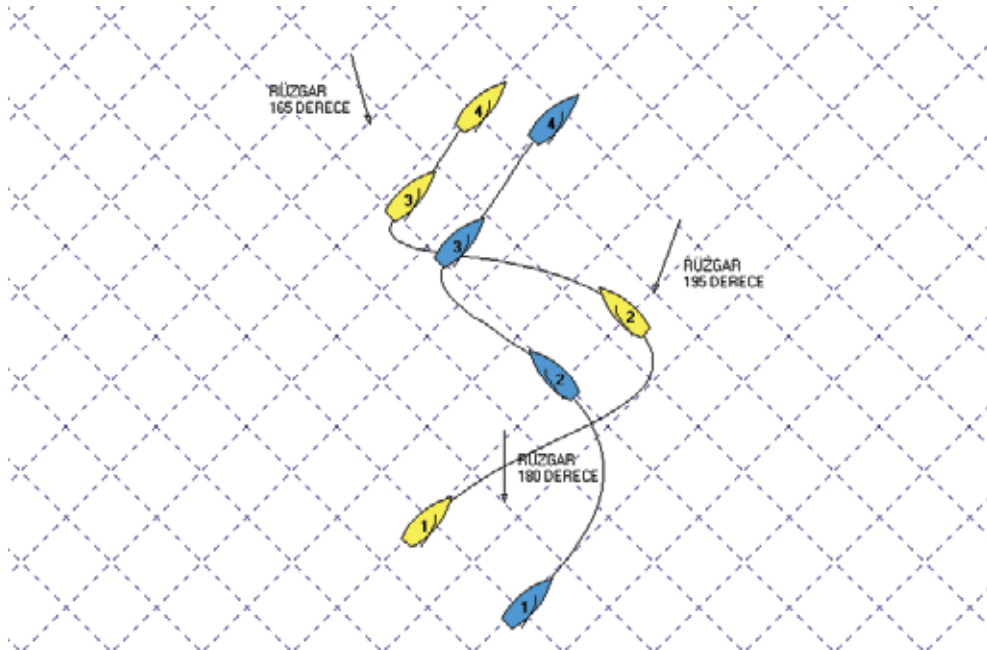


Şekil 44 (Bu savunmada rakip pis rüzgarda bırakılmayarak kontrol edilir. İki tekne arasındaki mesafe yakın savunmaya göre daha fazladır.)

j.) Atak metotları

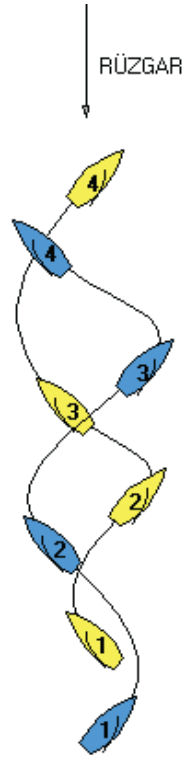
Eğer yarışta ikinci durumdaysanız lider tekne tramola attığınız zaman sizi kontrol etmek için tramola atacaktır. Kendisini savunmak için gereken tüm taktikleri uygulamaya çalışacaktır. Atak yaparken dikkat edilmesi gereken husus bunu daha önceden topladığımız veriler ile hazırladığımız taktiksel planımızı kullanmayı göz ardı etmeden yapmamızdır. Pusula derecesi, sağınaklar vs.. gibi verileri atak yaparken sürekli kontrol etmeliyiz.

- Hava açtığı anda olabildiğince hızlı tramola at. Lider tekne siz tramola attıktan sonra atacağı için çeken rüzgara atacağınız her tramola sizi rakibinize birkaç metre yaklaştırır.



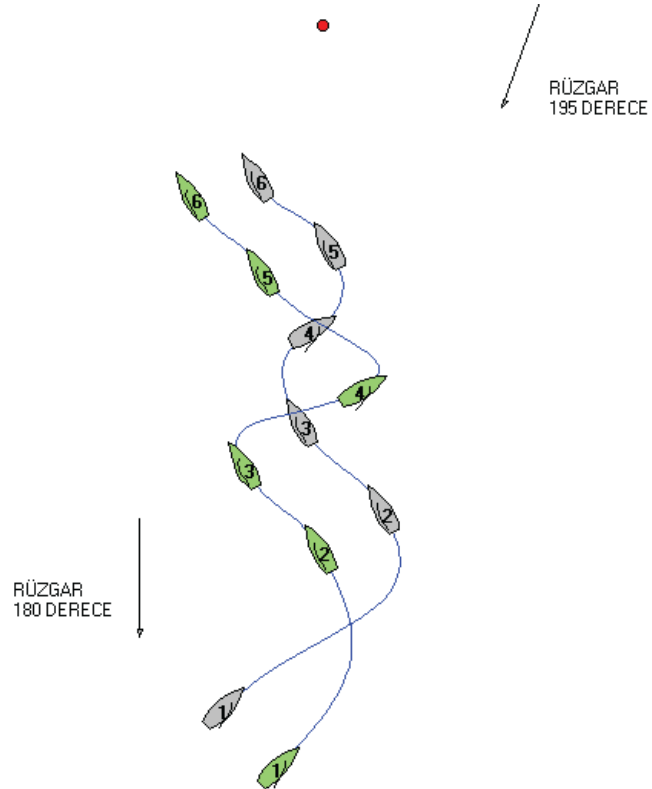
Şekil 45 (Şekilde gördüğünüz gibi tramola atma kararını siz verdiğiniz ve her çeken rüzgarda siz tramola attıktan sonra rakibiniz tramola atana kadar geçen zamanı kazanacaksınız.)

- Rakibe çok yakınsan her zaman farklı kontrada olmaya çalış.



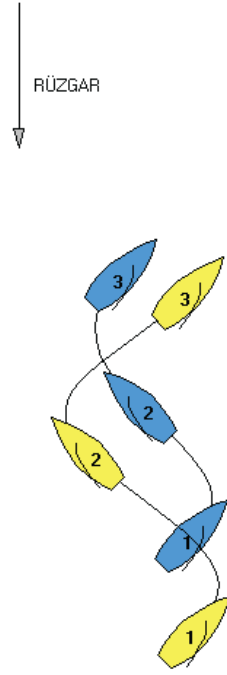
Şekil 46 (Eğer rakibe çok yakınsanız sizi yakın savunacaktır. Bu yüzden pis rüzgardan kurtulmak için sürekli ayrı kontrada olmaya çalışın.)

- Açan kontrada kısa, çeken kontrada daha uzun kal.



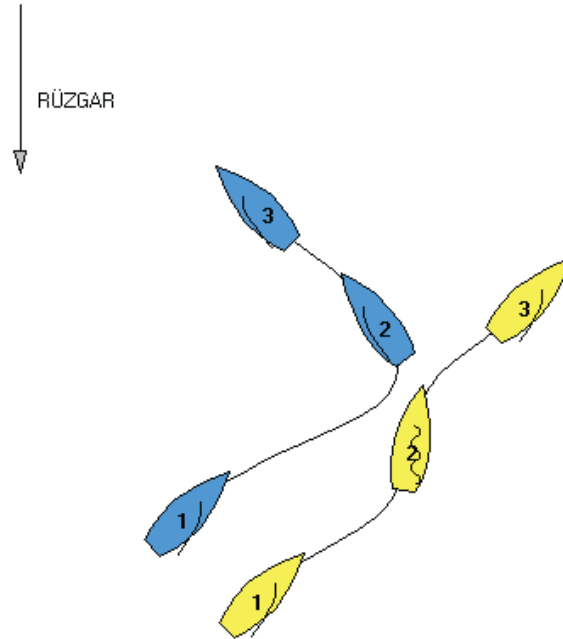
Şekil 47 (Bu savunma hem rakibe yaklaşmanızı hem de daha doğru bir rota izleyerek aynı zamanda şamandıraya daha çabuk ulaşmanızı sağlar.)

- Rüzgaraltından öne çıkarak temiz rüzgar almaya çalış.



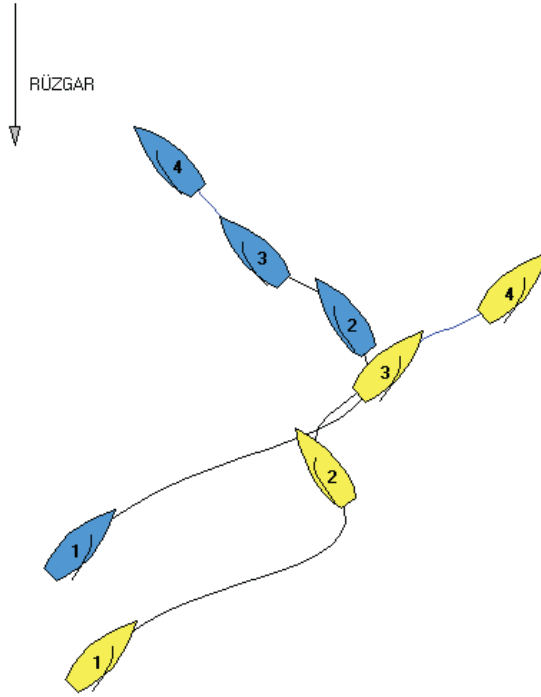
Şekil 48 (Bu atak yöntemi ancak tramolanızın mükemmelleştirilmesi ile mümkün olabilir ya da rakibinizin manevra sırasında bir hata yapması söz konusu olduğunda geçerlidir.)

- Teknenin kafasını rüzgara sokarak tramola atıyormuş gibi yap. Senin tramola attığını zannetmesini sağlamaya çalış, eğer tramola atarsa kafayı aç ve sürata konsantre ol.



Şekil 49 (Bu pozisyonda da rakibinizi yanıltmayı başarabilerseniz hemen tekneyi tekrar maksimum süratine ulaştırmaya çalışmalısınız.)

- İki tramola üst üste atabilirsiniz. İlk tramolayı attığınızı gören rakibiniz tramola atacaktır. Çok hızlı atacağınız iki tramola sizi rakibinizle ayrı kontralarda bir pozisyona bırakır.

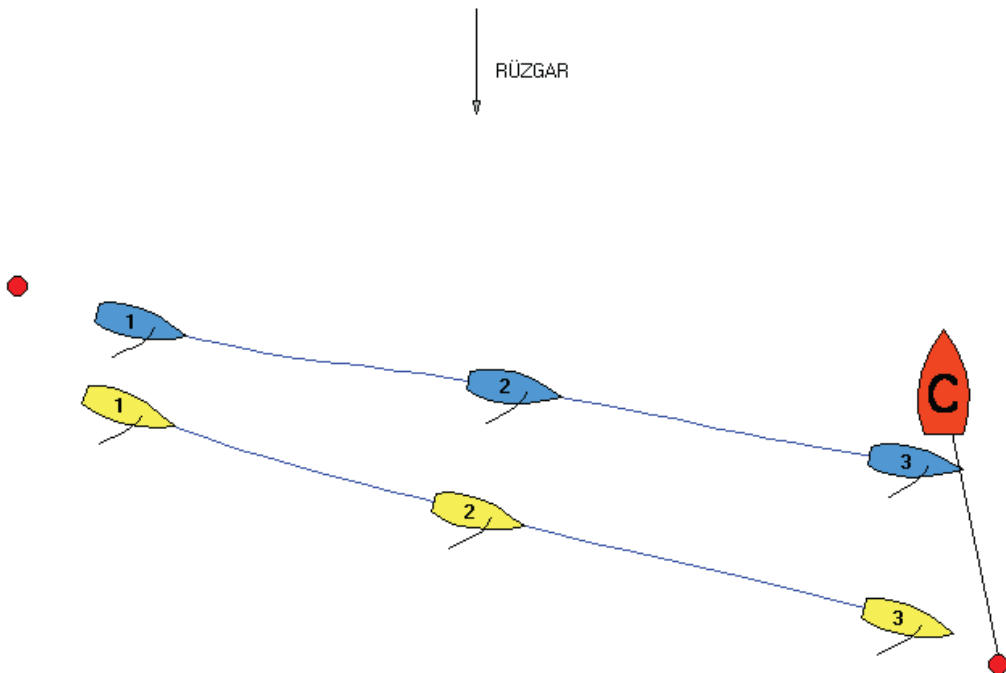


Şekil 48 (Bu atak yönteminde başarılı olmanız tramolanızın kusursuz olmasını gerektirir. Aksi halde rakipten bir tramola fazla atacağınızda düşünürsek zarar görürsünüz.)

k.) Finit apazı

Temel prensip 1

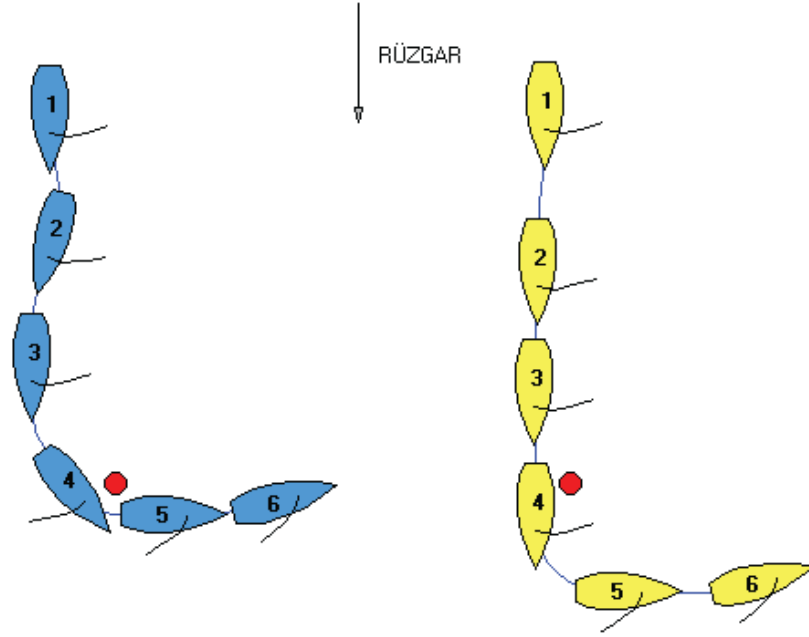
FİNİŞ HATTININ AVANTAJINI OLABİLDİĞİNCE ERKEN ÖĞRENMEYE ÇALIŞ.



Şekil 51 (Finit hattının avantajını bilmek finit kolunda uygulayacağınız stratejinin komple değişmesine bile sebep olabilir bu yüzden çok önemlidir.)

Temel prensip 2

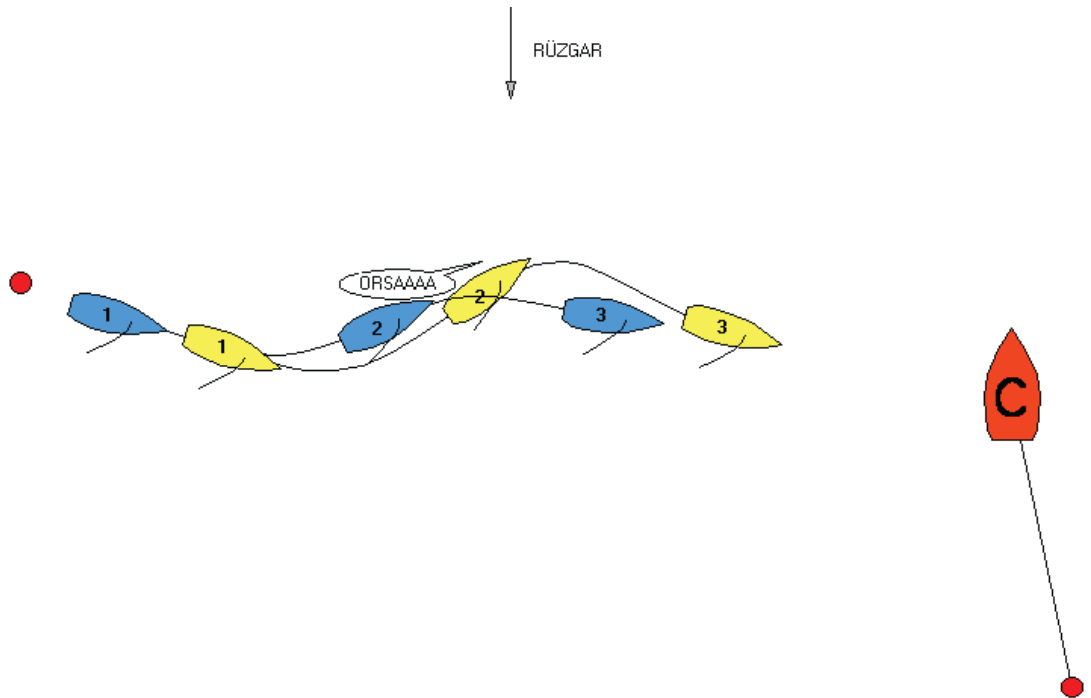
SON ŞAMANDIRAYI DÖNERKEN DÖNÜĞÜ TAMAMLAMADAN ÖNCE KAVANÇAYI TAMAMLAMAK GEREKİR. BUNUN İÇİN MANEVRAYA ERKEN BAĞLAMAK GEREKİR.



Şekil 52 (Kavançınızı erken tamamlamak şekilde de gördüğünüz gibi size rüzgarüstünüzü savunma ve rotanıza daha erken girme fırsatı verir. Bu yüzden kavança kesinlikle şamandıradan ayrılmadan tamamlanmalıdır.)

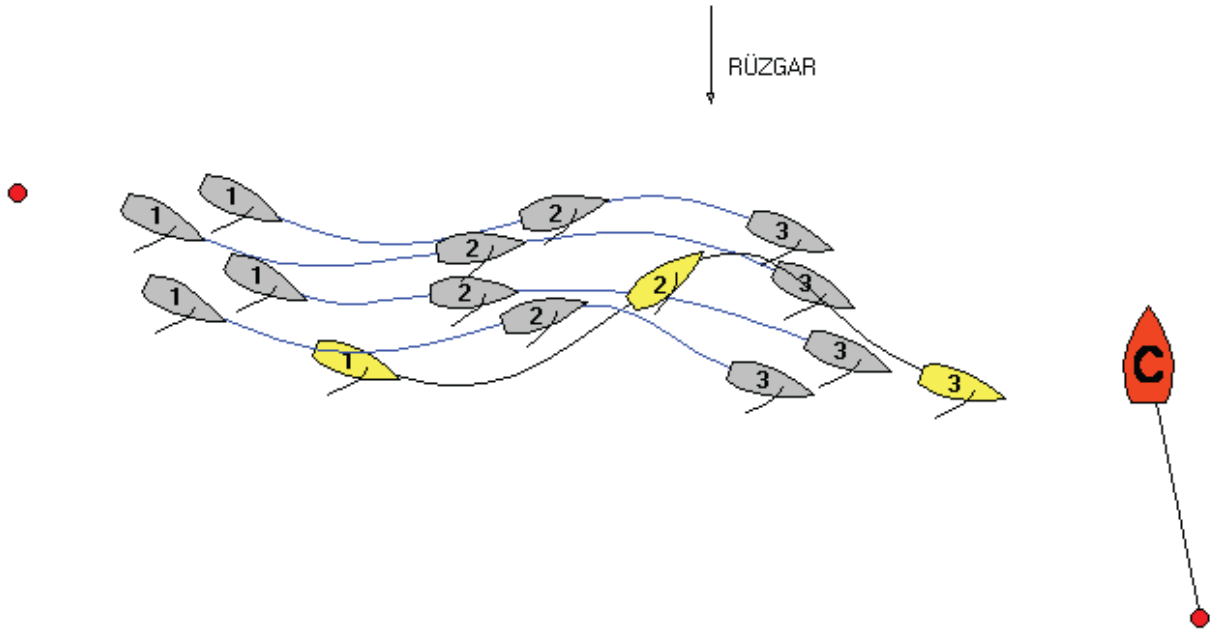
Temel prensip 3

RAKİPLERİN RÜZGARÜSTÜNDEN GEÇMELERİNE ASLA İZİN VERME. SENDEN SÜRATLİ OLDUĞUNU BİLSEN BİLE ORSALAT VE TÜM GÜCÜNLE BAĞIR.



Şekil 53 (Son apaz kolunda yapmanız gereken kesinlikle rüzgarüstünü savunmaktır. Fakat dikkat edilmesi gereken size atak yapıldığında orsalarsanız rüzgaraltınızdan kafayı açarak geçebilecek tekneleri de göz ardı etmemektir.)

Temel prensip 4
OLABİLDİĞİNCE DÜŞÜK SEYRETMEME ÇALIŞ



Şekil 54 (Gerekmediği müddetçe yüksek seyredip yolu uzatmamalıyız. Temiz rüzgarımız olduğu müddetçe düşük seyretmeliyiz ancak temiz rüzgarımız tehlikeye girerse tüm gücümüzle savaşmalıyız.)



www.tyf.org.tr