

EREĞLİ YELKEN SPOR KULÜBÜ BÜLTENİ



Başkandan...

Değerli spor ve deniz severler,

Yelken, gemi, balık... Bu terimler çocuk kitaplarının çoğunda yer alır ve ilgimiz arttıkça yaşam biçimimiz haline gelir. Benim de öyle oldu sanırım.

Köpük parçalarından yelkenli yapar, Bozhane Limanı'nda yüzdürürdüm. O zamanlar, Yelken Kulübü'nün sporcuları da antrenmana çıkardı, onları izlerdim. Sonraları Kulübün wind surf sınıfında yarışan ilk sporcusu oldum.

Gün geldi, Yönetim Kurulu Başkanı olarak sportif faaliyetleri birlikte yürütmenin gururunu yaşıyorum.

Ereğli Yelken Spor Kulübü olarak çıkartmış olduğumuz bültenimizin, deniz kültürü adına kalıcı bilgileri gelecek nesillere aktaracağı için çok mutluyum.

7'den 70'e spor yapan kulübümüzden sevgi ve selamlarımızla.

Erdoğan Ersoy

Editörün Notu... Bu Sayıda...

Aynı rotayı kaç kez aşarsanız aşın, her seyir yenidir; siz ve tekneniz bile değişmişsinizdir, zaman ve doğa değişmiştir. Bu nedenledir ki, bilgileri ve deneyimleri paylaşmak denizcileri zenginleştirir; yazıya dökmek ise aktarmanın en iyi yolu. Yönetim Kurulu Başkanımızın bu sayıdaki satırlarında altını çizdiği gibi, henüz emekleme aşamasındaki bültenimizin böyle bir işlevi yerine getirebilmesi en büyük dileğimiz; varış noktamız. Öte yandan, ekip halinde çalışarak bir bülten çıkartmanın insanı sarmalayan, içine çeken garip bir hali de var.

Solo seyir, denizcinin olanca bilgi ve deneyimi ile doğayla baş başa kaldığı, deyim yerindeyse yüzleştiği farklı bir deneyimi ifade eder; olasılıkları öngörmek, hazırlıklı olmak çözüm üretmek, bilgi ve deneyimlerinizi analitik kullanmak. Uzak Mavi yazarımız Metin Akman, bu sayımızda Karadeniz Ereğli'den başladığı solo seyirde Marmara Adası Asmaköy Limanı girişinde yaşadıklarını anlatıyor, anlatırken düşündürüyor, öğretiyor.

Tekne eviniz olabilir, ama bahçe hepimizin... Deniz sadece deniz olsa her şey çok kolay olurdu. Deniz bir kültür aynı zamanda. Gittiğiniz hemen her yerde denizciler arasında hissettiğiniz ortak bir vatan gibi deniz. Alarga Yazılar'da Ferruh Ayoğlu, denizler üzerinde insanoğlunun sürdürdüğü mülkiyet savaşını başka bir bakış açısından düşünmeye davet ediyor.

Sezai Çimenoglu, Dünden Bugüne Karadeniz Ereğli'de geçmiş Kabotaj Bayramlarını anlatırken okurları nostaljik bir yolculuğa çıkartıyor, anılarımızı hatırlatıyor.

Ali Rıza Aydınlık, Yelkenli tekneler köşemizde artık ILCA olarak adlandırılan, çoğumuzun Laser olarak bildiği tekneleri tanıtırken, Haydi Yarışalım'da karşılaşan teknelerin uyması gereken kuralları aktarıyor.

Ve tabii Kulüpten Haberler... Bu sayımızda bir de özel haber var; Doğa Deniz Arslan'ın öyküsü.

İyi ki denize sevdalanmışız, iyi ki gönül vermişiz maviye. Bir kez daha tüm ekibe teşekkürler... Pruvanız neta, rüzgarınız kolayınıza olsun...

KULÜPTEN HABERLER

MAVİ SULARLA YELKENCİLERİN BULUŞMASI DEVAM EDİYOR

Yelkenli bir tekneyi kullanmak, rüzgâr ve deniz gibi çevrenizdeki doğal olayları, diğer tekneleri gözlemlemeyi, denizcilik kurallarına uymayı, değişiklikler karşısında doğru kararlar vermeyi gerektiren karmaşık bir süreci yönetebilmektir. Eğitimleri bu anlamda çocuklarımızın motor ve mental gelişimini destekleyen önemli bir işleve de sahiptir. Optimist kurs programımızın ikinci grubu da eğitimlerini başarıyla tamamlarken üçüncü grup eğitimler de başladı. Yeni yelkencilerin gözlerindeki bakışlar, yüzlerindeki gülümsemeler yorgunlukları silip atmaya yetti.



EREĞLİ YELKEN KULÜBÜ
OPTİMİST KURS PROGRAMI (7-12 Yaş Arası)
1.DÖNEM: 19 Haziran - 27 Haziran (9 Gün)
2.DÖNEM: 3 Temmuz - 14 Temmuz (10 Gün)
3.DÖNEM: 17 Temmuz - 28 Temmuz (10 Gün)
4.DÖNEM: 31 Temmuz - 11 Ağustos (10 Gün)
5.DÖNEM: 14 Ağustos - 25 Ağustos (10 gün)
6.DÖNEM: 28 Ağustos - 8 Eylül (10 Gün)



DENİZCİLİK ve KABOTAJ BAYRAMI KUTLANDI

Osmanlı İmparatorluğu döneminde çıkartılan ve 24 Temmuz 1923 Lozan Antlaşması ile kaldırılan kapitülasyonlardan biri olan kabotaj faaliyetleri 19 Nisan 1926 tarihinde çıkartılan 815 Sayılı Kabotaj Kanunu ile yabancı ülkelerin hakimiyetinden tümüyle kurtarılmıştı. Yasanın aynı yıl 1 Temmuz'da yürürlüğe girmesi nedeniyle 1935 yılından itibaren bu tarih Kabotaj Bayramı olarak kutlanılmaya başladı. 2007'de kutlamaların adı Denizcilik ve Kabotaj Bayramı olarak değiştirildi. Bu yıl 3 Temmuz'da gerçekleştirilen kutlamaların bir etkinliği de kano yarışlarıydı.

Karadeniz Ereğli Belediyesi Mavi Bayrak etkinliğine kulübümüz kano ve wind surf sporcuları da katıldı.



Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın amatör denizci ve balıkçılara yönelik bilgilendirme toplantılarına ev sahipliği yaptık.



Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülkesi olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.

-Mustafa Kemal Atatürk-

YELKENLİ TEKNELER

Ali Rıza Aydınlik

ILCA

International Laser Class Association Nam-ı diğer Laser

Bruce Kirby tarafından 1969'da tasarlanan ve günümüze kadar 200 bin adetten fazla üretilen teknenin yelkeninde hafta sonunun ve denize açılma vaktinin geldiğini ifade eden "Thanks God It's Friday/Tanrıya Şükür Bugün Cuma" teriminin kısaltması olarak "TGIF" yazıyordu. Tekne başlangıçta "weekender/haftasonu teknesi" olarak tatil beldelerinde "eğlencelik" olarak tasarlanmıştı. 1971 NewYork Boat Show'da Laser ismiyle sergilendi, 1974'te 24 ülke katılımı ile Bermuda'da ilk Laser dünya şampiyonası düzenlendi. 90'lı yılların başından itibaren tüm dünyada hızla popüler oldu, Laser Standart tipi 1996 Atlanta Olimpiyatları'nda olimpik bir sınıf olarak yer aldı ve 56 ülkeden katılımcı ile tüm spor dallarında en çok ülkenin temsil edildiği spor branşı oldu.

Tek kişilik, hızlı ve performanslı bir tekne olan Laser, genelde genç yelkencilerin Optimistten sonra geçiş yaptığı sınıftır. Kolayca devrilebilen bir sınıf olarak tanımlanan Laserde, salma hafiftir ve stabilite özelliği olmadığı için teknenin dengesini sağlama görevi kullanandır. Hafif havalarda bu çok zor olmasa da sert havalarda, özellikle de rüzgara karşı tırmanılan orsa seyirlerinde tekne her yelkenli tekne gibi rüzgar altına doğru bayılır ve kullanıcının



vücudunu tekne dışına atarak dengeyi sağlaması gerekir.

Laserin en önemli özelliği, tek tip olması; tasarımı sonrasında donanım geliştirmeleri dışında önemli bir değişim yapılmamıştır. Fiberglas malzemeden üretilen hafif gövdesi, kolay taşınabilmesi ve performansı ile yelken yarışlarına uygunluğu nedeniyle çok tutulan bir yelken sınıfı olmuştur. 85'den fazla ülkede 160 binin üzerinde yelken sporcusu tarafından kullanılmaktadır.

Laser borduna 3 farklı tip yelken takılabildiği için yarışmalar da üç kategoride yapılır. Sporcular vücut ağırlıklarına göre 4.7, 5.76 veya 7.06 m²'lik yelken kullanırlar. 7.06 m²'lik yelken alanına sahip "Laser Standart" olimpiyatlarda yarışan sınıftır. 2008'de kadınlarda Laser Radial de olimpiyatlara eklendi.

Laser sınıfı 2020 yılından itibaren ILCA (International Laser Class Association) olarak adlandırılmaktadır ve sınıflar da ILCA 4, ILCA 6 ve ILCA 7 adını almıştır.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Tip: Hareketli salmalı tekne
Kullanıcı Sayısı: 1
Tasarımcı: Bruce Kirby
Tasarım Yılı: 1969
Gövde Uzunluğu: 4.23 m
Gövde Eni: 1.37 m
Ağırlık: 59 kg
Yelken Alanı (Laser): 7.06 m²
Yelken Alanı (Laser Radial): 5.76 m²
Yelken Alanı (Laser 4.7): 4.7 m²

1995'de Selim Kakış, 1998, 1999 ve 2000'de Alp Alpagut Laser Radial sınıfında Avrupa Şampiyonu, 2000'de Güray Zünbül Laser Radial Gençler Dünya Şampiyonu oldu. 2000 yılında Laser Radial Dünya Şampiyonasında beşinci olan Kemal Muslubuş 2004 Atina olimpiyatlarında Laser Standart sınıfında ülkemizi temsil etti. 2003 Laser 4.7 Dünya Şampiyonasında erkeklerde Onur Derebaşı, kızlarda Ayda Ünver Dünya Şampiyonu oldu.

KULÜPTEN HABERLER

ÖZEL HABER

O KENDİ ÖYKÜSÜNÜ YAZMAYA BAŞLADI

Deniz kıyısında bir kentte yaşasanız da denizle temas etmek, hele de deniz üzerinde yol alan bir tekneyi yönetmeyi, ona hükmetmeyi öğrenmek saygı duyulması gereken cesur bir karardır.

Denize açılmadan önce verilen teorik bilgileri dikkatle öğrenmeniz gerekir. İzleyenler “niye yardım etmiyorlar?” diye sorsa da gerekliliktir, malzemelerinizi taşımayı, seyre çıkacağınız tekneyi uygun biçimde donatmayı öğrenmeniz gerekir; kimi zaman yorucudur bu işler, azimli ve kararlı olmanız, yorgunluğa dayanmanız gerekir.

Bitmedi... Tekneye atlayıp dümeni tuttuğunuzda, rüzgârı, denizi, sizinle birlikte denizi kullanan irili ufaklı diğer tekneleri izlemeniz, hızlı ve doğru kararlar vermeniz, kararınızı uygulayacak düzenlemeler yapmanız gerekir.

An olur, suda bulursunuz kendinizi. Hatta belki de bir defa değil, kerelerce. Sahilden denize girmeye benzemez, kendinizi toplamanız, teknenizi düzeltmeniz ve onunla yeniden tek vücut olup yola devam etmeniz gerekir.

Ve yine an olur, yarıştasınızdır. Rüzgar kolayınıza olur, doğru kararlar verir, doğru hamleler yapar öne geçersiniz. Kimi zaman da yanlış kararlarla, hamlelerle geriye düşersiniz; bırakmak olmaz mücadeleye devam etmeniz gerekir.

O cesur kararı veremeyip karada kalan, kararı verip yelkenciliğe soyunup zorluklara, yorgunluklara, moral bozukluklarına dayanamayıp bırakan çok kişi vardır. Sakın küçümsemeyin onları; deneyin, görün, anlayın.

Doğa Deniz Arslan; 2023 yılı ilk dönem kursiyerimiz. Cumhuriyetimizin 100. Yılında yelkenci olmaya karar verdi. Çalıştı, emek verdi, yoruldu. Önüne çıkan engelleri azmiyle, kararlılığıyla aştı; deyim yerindeyse pes etmeden yoluna devam etti.

Ve 1 Temmuz 2023... Doğa Deniz Arslan henüz bitirdiği eğitiminin ardından Karadeniz Ereğli’de düzenlenen optimist yarışına katıldı... Denizle dost oldu, rüzgarla arkadaş... Yarışı derece yaparak



tamamladı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şube Başkanı Sn. Oğuz Ünlüer’in elinden madalyasını aldı.

16 Temmuz’u 17 Temmuz’a bağlayan gece büyük bir merakla ne yapacaklarını bekliyorduk. Yaşananlar merakımızı coşkuya dönüştürmüş, nefesimizi tutmuş, takım kaptanımız Eda Erdem DüNDAR’ın ağlayarak attığı servisi izliyorduk ve onlar şampiyon oldu. Evet, tükenmeyen azimlerini alinteri ve emekle besleyen Filenin Sultanları Dünya Şampiyonu olmuştu.

Duvarınızda Filenin Sultanlarının bir posterini varsa, Doğa’nın fotoğrafını da o postere ekleyin. Belki de bir gün, “bende onun ilk madalyasının fotoğrafı var” dersiniz.

Doğa Deniz Arslan... Onlardan sadece biri... Cumhuriyet ışığının aydınlattığı yüzü ve gülümsemesi ile kendi öyküsünü yazarken, kendilerine imkan sunulduğunda kız çocuklarımızın neleri başarabileceğini gözlerimizin önüne serdi.

Teşekkürler Doğa...

Senin aydınlık yüzün ve gülümsemen her şeye değdi, umutlarımızı tazeledi...

UZAK MAVİ

Metin Akman

SOLO SEYİR ANILARI-1

Karadeniz Ereğli'den başladığım solo seyirde iki saat mola verdiğim Şile'den demir alarak yaklaşık üç saat sonra İstanbul Boğazı'na ulaşıyorum. Boğazın doyamadığım enfes manzarası eşliğinde üç köprünün altından süzülerek akıntı kolayıma iniyorum Marmara Denizi'ne...

Marmara'ya iner inmez yakalıyorum 15 knots poyrazı; full arma, rotam Marmara Adası. Hesaplarıma göre, iki günlük yoğun seyrin ardından bugün günbatımına yakın Asmalı Köy Limanı'na bordalayacağım...

Evet, planladığım üzere limana girmek üzereyim; önce yorgunluk kahvemi içeceğim, sonrasında keyifli bir sofraya ile ödüllendireceğim kendimi.

Ne demişler bilirsiniz, kul kurar kader gülermiş, liman girişine 200 m kala, atılan ağa takılıyor koca tekne, palamut gibi. Teknede yolu kesene kadar pervaneye dolanan ağ motorla devam etmemi mümkün kılmıyor maalesef!

Bu durumda seçenekler arasında denize atlayıp ağı temizlemek de olabilir, fakat serbest dalışta benim de bu ağa dolanmam gibi bir riskim var; dalış tüpüm olsa belki mümkün olabilirdi.

Kıyıya çok yakınım ve takıldığım ağdan kurtulmam gerekli, çünkü rüzgar beni mendireğe doğru sürüklüyor....

Pupamda sürüklediğim ağdan kurtulmak için, seyirlerimde her daim dümenimin kenarında hazır tuttuğum bıçağım ile denize girmeden ağı keserek tekneyi bağımsız hale getiriyorum (ağı tekneye almam ne yazık ki mümkün değil).

Kayalıklara sürükleniyorum... yürütücü kuvvetim motor artık yok... cenovamı açıyorum; beni kayalıklara sürükleyen hafif esinti şimdi kurtarıcı oluyor... İyi ki yelkenciyim, iyi ki yelkenli teknedeyim diyerek bir oh çekiyorum. Tekneyi karaya vurmaktan kurtardık, sıra geldi limana girip demirlemeye...

Limanın girişine yakın bir bölgede bir kaç manevra sonrası karar veriyorum; yelkenle gireceğim balıkçı barınağına; Poseidon benden yana.



İnceden esen rüzgarla apaz giriyorum barınağa, geniş bir yay çizerek pruvamı rüzgara veriyor, elimle de destek olarak yelkenle tersten frenliyorum... ve funda demir... operasyonun en riskli bölümü tamam...

Köyün kahvesinden meraklı bakışlar... Bir süre geçtikten sonra sorunu fark edip geliyor balıkçı arkadaşlar, sağ olsunlar. Ama, verdiğim tepkiden olsa gerek, kimse söyleyemiyor ağı kime ait olduğunu!!! Yine de dalış yaptığım süreçte beni gözlemledikleri ve fotoğraflarını çekerek benimle paylaştıkları için teşekkür ederim.

Biraz soluklanıyor ve bir süre adrenalinden kaynaklı stresimin azalmasını bekliyorum.

Sıra şafta ve pervaneye dolanan ağları temizlemeye geldi. Aylardan Mayıs olmasına karşın, deniz soğuk... 5 mm kıyafetimi giyip dalmaya hazırlanıyorum karanlık suya; ne göreyim, dalış fenerimi unutmuşum!!! Çözümü teknede bulunan projektörü buzdolabı poşetine sararak izole etmekte buluyorum. Bir saatlik çalışma sonunda temizlik işlemi de tamam; neyse ki, şaft zarar görmemiş.

Bu tür durumlar motor sail drive ise keçesine zarar vererek, şaftlı ise şaftın eğilmesiyle sonuçlanabiliyor. Maalesef bu durumlarda tekneyi tadilat için karaya almayı gerektirecek sonuçlarla karşılaşabiliyoruz

Keyif kahvesi ve yemek mi? Onlar başka bir seyir sonuna kalsa da şükür; en azından sonraki seyirlere engel bir hasar kalmadı.

Yaşananlara rağmen, o güzel günbatımı kalsın anılarda...

23 Mayıs 2022

ALARGA YAZILAR

Ferruh N. Ayoğlu

MAVİ ÜLKE

Şimdi, bu müthiş gecede, karinanın altından geçip, dolunayın yakamozunda parıldayan şu damla var ya, Magdalena Nehri var Kolombiya’da, Barrancabermaja diye hiç gitmediğim bir şehirden geçer, o nehirden gelmiş buralara. Onun hemen yanında, sağ tarafında parıldayan Güney Kutbu’ndaki bir buzuldan damlamış. Hiç hesabında yokmuş yuvasından ayrılmak, damlamak. Başlangıçta biraz uzak durmaya çalışmış, soğuk durmuş, sokulmamış diğerlerine, sonradan kaynaşmış. Diğerleri sımsıcak karşılamışlar yeni geleni. Şu sol taraftaki bir başka alem. Madagaskar Adası’nda Manambia’da bir kaya kovuğundaymış daha önce. Günlerce kendini anlamaya, anlamlandırmaya çalışmış o ıssız oyukta; tek başına. Sonra, başı ak köpüklü, nereden geldiğini kimsenin bilmediği yaşlı bir dalga “kendini mi arıyorsun?” demiş, “gel de göstereyim”, almış koynuna, fırlatmış diğerlerinin yanına. Arkalarında, sol tarafta, biraz sessizce duran, Sudan’da, o kemiklerini saydığın çocuğun tulum baya yasladığı elinden damlamış kuru toprağa. Uzun ve meşakkatli bir yolculuktan geçmiş. Kaç kere buharlaşmış, kaç kere damlamış bir maviden diğerine kimse bilmez, konuşmayı pek sevmez. Onun hemen yanında, ona destek olmak istercesine yakınında koşturan, Amazon Nehri’nde oltaya takılan balığın sırtından damlamış. Diğer yandaki Çin’den; Sarı Nehir’de bir sandalın küreğinden düşmüş. Onların arkasındaki, çok güzeldi eskiden; dünyanın en lüks otellerinde yaşamış, duş başlığından süzölmüş. Onun solunda, şu yorgun duranın öyküsü anlatmakla bitmez. “İlk damla” der ona diğerleri, söylediklerine göre, 4.4 milyar yaşındaymış; atmosferden damlayan ilk su damlası.



Atalarımız taşları yontmaya çalışıyordu 200 bin yıl önce. Bitkilerin, özellikle de yosunların, likenlerin ortaya çıkışı 440 milyon yıl önce. Soluduğumuz oksijenin %75’ini ürettiği söylenen fitoplanktonlar mevzusuna hiç girme. Düşünsene, 4.4 milyar yıl; sen, ben, o, bu küçücük damlaya kaç yaşam sığar bizimkinin türünden?

Kitaplar, 1.4 milyar kilometreküp sudan oluştuğunu anlatıyor mavi ülkenin. Başka biçimde söyleyeyim; 28 septilyon su damlası var mavi ülkede; “milyon kere milyon kere milyon kere milyon kere 28” su damlası. Bunların hepsine bir kimlik vermek; işte içine düştüğümüz hazin hikâye. Niye her şeyin sahibi olmak ister insan? “Bu benim malım” diyen o ilk adamdan bu yana, ihtiyacımızdan fazlasına sahip olmak değil mi bizi tüketen? Olmaz ya, oldu diyelim, her su damlasına bir kimlik verdin, her bir damlayı karasuyuna hapsedtin; daha kuşu var, böceği var bunun birader. Hırvatistan’da tekneye yuva yapan küçük örümcek şimdi Türkiye’de. Bak kaç oldu saat, gece sabaha koşuyor, birazdan ağaracak tanyeri. “Bir kızıl goncaya benzer” alıyor radyoda. Bence artık “yeter” de bu hazin hikâyeye.

21 Mart 2021, mavinin ortasında

DÜNDEN BUGÜNE KARADENİZ EREĞLİ

Sezai Çimenoglu

1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramına birkaç gün kalmıştı. Mahallenin hazırlıkları son hızla devam ediyordu. Ekipler yaş gurubuna göre, büyük abilerimiz yarışlara katılacak ekipleri yaşlarına ve fiziklerine göre seçiyorlardı, fakat hepimizin gönlünde yağlı direk vardı. Yağlı direğin ucundaki bayrağı almak en büyük hedefti. Yarışmalarda çeşitli kategoriler vardı. Aklımda kalanlar yada unutamadıklarım, sandal kürek yarışları, ördek kapmaca, yüzme, tahta kaşıktaki yumurta taşıma, denizde çuval yarışı, atılan madeni parayı dibe inmeden yakalamak. Bir de çok iddialı halat çekme müsabakaları yapılırdı.

Yağlı direğe çıkmak öyle kolay değildi. Her mahallenin bir ekibi olurdu, biz genelde At Kapısı, Bozhane ortaklaşa girerdik. Yağlı direğe tırmanmanın taktikleri vardı önden temizlikçi ekibi olarak zayıf arkadaşlar üçer beşer çıkar, direğe bol bulamaç sürülen yağlı temizler, arkasından kumcular çıkardı. Kumcular yağlanan vücutlarını kuma bular, çoraplarının içine kum doldurur, yağlı direğin üzerine saçardı. Ne hikmetse, işlemler yapıldıkça direk daha çok kayganlaşırdı. Tabii bu olaylar saatler sürerdi; tezahürat, bağırış çağırış, gurupların direği sallaması. Denize ya karın yada sırt üstü düşme ve delikanlılık yapıp bir şey olmadı demek racondandı. İşin sonuna doğru uzmanlaşan abilerden biri bayrağı direğin ucundan artistik bir atlayışla alır, alkış tezahürat kıyamet kopardı. Ondan önce yapılan ördek kapma yarışında 10 tane ördek denize atılır, teknelerden, karadan elbiseli mayolu denize atlanarak ördekler kapılırdı. Benim esas uzmanlık dalım ağıza alınan tahta kaşık üzerine konulan yumurtayı düşürmeden finişe varmaktı. Uzmanlık derken, beni bu yarışlarda



pek geçen olmazdı. Yıllar sonra bu sırrımı açıklayayım, yarış başlamadan önce eski büyüklerimizden biri bana “kaşığın içine biraz bal sür yumurtayı öyle koy” demişti. Bu taktik epey bir süre işime yaradı.

Bitişte ödül töreni yapılır, yağlı direğe para ödülü diğer dallarda madalya verilir, ördek kapanlar da ördekleri satmak için uğraşırlardı. Her şey bittikten sonra esas olay başladı; giyinmek mümkün değil, her yerimiz yağ. Allahtan Bozhane Hamamı yakın, doğru hamama. O da ne, hamamcı “ben sizi böyle içeri almam, hamam yağlanıyor, müşteriler kayıp düşüyor” diyor. O zaman, her daim direktan bayrağı ve para ödülünü alan Dondurmacı Rafet Abimiz ağalını yapıp hamam işini hallediyor. Ertesi gün kimse hamamın mıntikasına uğramıyor, önünden bile geçmiyor. Neden diye merak ettiniz sanırım. Çünkü, sen misin bizi hamama almayan, eskiden hamamlarda tahta takunyalar kullanılırdı, bizim ekip girişteki takunyaların altına basıyorlar vücutlarındaki gresleri, akşama hamam oluyor buz pateni sahası.

İşte böyleydi bizim 1 Temmuzlarımız. Ben şimdi “nerede o eski bayramlar” desem ayıp olur mu? Kalın sağlıcakla deniz sever dostlar.

HAYDİ YARIŞALIM

Ali Rıza Aydınlik

TEKNELER KARŞILAŞTIĞINDA

Hepimizin bildiği gibi, tüm yelkenciler, yaptırımlarla karşılaşmamak için katıldıkları yarışlarda belirlenmiş kurallara uymak zorundadırlar. Bu kurallar Yelken Yarış Kuralları 2021-2024'te ayrıntılı olarak tanımlanmıştır. Bültenin bu sayısında ele alacağımız konu, kitabın ikinci bölümünde aktarılan, yarışlarda teknelerin karşılaşması durumunda uyulması gereken kurallar.

Yelken Yarış Kuralları 2021-2024 Bölüm-2'de yer alan kurallar, yarış parkuru içinde veya yakınında seyreden ve yarışmaya niyeti olan veya yarışan veya yarışmış olan tekneler için geçerlidir. Bununla beraber, yarışmayan bir tekne, yaralanma veya ciddi hasara neden olmuş kural 14 veya kural 23.1 haricinde bu kuralları ihlal etmesinden dolayı cezalandırılmayacaktır.

Bu kurallar altında seyreden bir tekne bu kurallar altında seyretmeyen bir gemi ile karşılaştığında, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (IRPCAS) veya Devletin Geçiş Hakkı Kurallarına uyacaktır. Yarış ilanında belirtilirse, Bölüm 2 kuralları IRPCAS yol hakkı kuralları veya Devletin Geçiş Kuralları ile değiştirilir.

KISIM A: YOL HAKKI

Bir tekne, diğer teknenin ondan uzak durması isteniyorsa yol hakkına sahiptir. Bununla beraber B, C ve D kısımlarındaki bazı kurallar, yol hakkı bulunan teknenin hareketini sınırlar.

KURAL 10: AYRI KONTRALARDA

Tekneler ayrı kontrada ise, iskele kontra tekne sancak kontra teknedan uzak duracaktır.

KURAL-11: AYNI KONTRADA, KAPATMALI

Tekneler aynı kontrada ve kapatmalı ise, rüzgâr üstü tekne rüzgâr altı teknedan uzak duracaktır.

KURAL-12: AYNI KONTRADA, KAPATMASIZ

Tekneler aynı kontrada ve kapatmasız ise, arkadan neta tekne önden neta teknedan uzak duracaktır.

KURAL-13: ORSA TRAMOLA ATARKEN

Bir tekne rüzgâra baş verdikten sonra borina rotasına kadar diğer teknelerden uzak duracaktır. Bu zaman içinde kural 10, 11 ve 12 uygulanmaz.

Unutmayalım, ne kadar iyi yarışsak yarışalım kurallara uymazsak o yarış sonunda DSQ olabiliriz. O nedenle kuralları çok iyi bilip uygulamamız gerekmektedir.

Gelecek ay kurallara devam...

YARARLI BİLGİLER

ARKADAN NETA - ÖNDEN NETA / KAPATMALI - KAPATMASIZ

Bir teknenin gövde ve ekipmanları dahil en önde kalan noktası, diğer teknenin gövde ve ekipmanları dahil en arka noktasının gerisinde ise arkada olan tekneye "arkadan neta", önde olan tekneye "önden neta" denir. Böyle bir durumdaki tekneler "kapatmasız" olarak tanımlanır.

Bu durum söz konusu değilse, teknelerden biri arkadan neta durumunda değilse, başka bir ifade ile teknenin gövde ve ekipmanları dahil en ön noktası diğer teknenin gövde ve ekipmanları dahil en arka noktasının tümüyle gerisinde değilse bu tekneler "kapatmalı" olarak tanımlanır. Bu iki teknenin arasında bir tekne daha varsa ve bu tekne her ikisine de kapatma yapıyorsa teknelerin tümü kapatmalı olarak kabul edilir.

NOT-1: Bu terimler bazı istisnalar dışında, hemen daima aynı kontrada olan tekneler için kullanılır.

NOT-2: Yelken yarış kuralları bir tekneye diğerinden "uzak dur" diyorsa "yol ver" olarak anlaşılmalıdır.