

Başüstünde başarılı olmanın yolları



Yarıştta başüstü görevi yapan kişi hep göz önündedir. Herkes onu çok iyi tanır ve yarış boyunca gözler üstünde olacaktır. Üstelik hata yaptığında bunu gizleme şansı yoktur. Bu baskı altında işleri çok zor ama birkaç tüyoyla mükemmel bir başüstü elemanı olmak mümkün. Yazı: Orhan Gorbon

Teknenin baş tarafı ona aittir. Direktten başlayan ve başa kadar giden üçgen alan aslında başüstü elemanının kendi bölgesidir. Bu alanda olabilecek en ufak bir hata onun sorumluluğunda olacağından "Ondan başka kimse buraya izinsiz giremez" dersek abartmış olmayız. Dolayısıyla bu alana çok iyi bakması gerekir. Cenovanın bağlanacağı mapa, baş ıstralya, alt baskı makarası, vardavela telleri vs. gibi bu alanda bulunan her donanım bakımlı olmak zorundadır. Bir başüstü elemanı "Ama kilit çalışmıyor" gibi yorumlar yapamaz çünkü zaten her şeyi yarıştan önce kontrol etmiş olmalıdır. Yani başüstü elemanı kendi alanını çok iyi tanımalı ve korumalıdır. **Yelkenler hazır olmalıdır.** Başüstü elemanının tüm ekipten önce tekneye gitmesini ve yelkenlerini hazırlamasını öneririz. Tüm cenovalar düzgün, katlı ve doğru torbada olmalı. Yarış torbaları çok kaliteli ürünlerdir; onlardan tam anlamıyla faydalanmak için iyice tanımak gerekir ve sabahları cenovaları düzgün bir şekilde bunların içine yerleştirmek çok önemlidir. Yarış esnasında torbalar veya yelkenlerin katlanmasıyla ilgili bir sorun olursa bunu düzeltmek için çok zaman harcanır. Bir diğer önemli nokta da balonlardır. Sabah erkenden tekneye gidip, balonları toplamak ve ellemek sonradan çıkabilecek hataları büyük oranda engeller. Başüstü elemanının "Ben bilmiyordum, baskası ellemiş" demesi söz konusu bile değildir. Yani yarış öncesi tüm balonlar başüstü elemanı tarafından tek tek kontrol edilmiş olmalıdır. **Mandarlar kontrol edilmeli.** Yarış öncesi tüm mandarlar teknenin direğine takılıdır ve birbirlerine karışmış olmaları muhtemel bir şekilde dururlar. Bunları birbirinden ayırmak ve kontrol etmek de başüstü elemanının görevidir. Bazı mandarlar aşınmış ve zarar görmüş; uçlarındaki kilitler çalışmıyor olabilir. Bunları kontrol etmek ve yarışa hazır hale getirmek gerekecektir. **Raporlama önemli.** Tüm kontroller yapıldıktan sonra başüstü elemanı



FOTOGRAF: OSMAN UĞUR

durumu teknenin sorumlusuna rapor eder; bazı yelkenlerde yırtık var, bazısının torbası eksik, mandarların kilitleri çalışmıyor gibi... Bunların yenilenmesi olmasa bile tespit ve rapor edilmesi başüstü elemanının görevi olacaktır. Bazı teknelerde ona yardım eden direkçiyi adamı olur. O da her zaman başüstü elemanının yanında olmalı ve bu kontrolleri takip etmelidir. **Baş tarafa gidememek bir engel.** Yarış esnasında başüstü elemanının hayatını zorlaştıran durumlardan biri de baş tarafa gidememek olacaktır. Teknenin başındaki ağırlığın süratle ciddi bir zarar verdiği malum. Dolayısıyla başüstü elemanı işlerini başa gitmeden halletmelidir. Bu da yazıldığı kadar kolay bir şey değildir. Özellikle de rüzgârlı günlerde, tekne yat yatmışken... Ancak dikkatli bir başüstü elemanı işlerini başa gitmeden de yapabilir. Bütün işlerini direğin arkasında ve rüzgârüstünde halledebiliyorsa, o zaman kendisini tebrik etmek gerekir. **Çok iyi bir gözlem yeteneği şart.** Teknede olup biteni gözlemek ve mümkünse herkesten önce görmek çok faydalı olacaktır. Başüstünde her

şey çok hızlı olup biter. Bu yüzden buradaki adam gelişmeleri görüp müdahale edebilmelidir. Diyelim ki; balon iskotası vardavelaya takıldı ve trimcilerin ısrarlı çekmelerine rağmen gelmiyor. Bunun sebebini ilk gören başüstü elemanı olmalıdır. **İletişim çok önemli!** Başüstü elemanının teknenin arkasındaki dümenci/taktisyen gibi kişilerle çok iyi bir iletişimi olması gerekir. Hangi manevranın yapılacağı, hangi yelkenin basılacağı gibi kararlardan kesin ve net bir şekilde bilgisi olmalı. Hatta bana kalırsa hiç konuşmadan bile anlaşabilmelidirler. **Seyre göre oturma düzeni ayarı yapılmalı.** Başüstü elemanı orsa seyirlerde her zaman ekip sıralamasının en önünde oturmalıdır. Pupaadaysa genellikle direk dibinde bulunmalı ve kendi üçgen alanında olup bitenleri gözlemlemelidir. Sadece çok sert havalarda ve pupa seyirlerde ekiple beraber teknenin en arkasında bulunmalıdır. **Aksesuarlar tamam olmalı.** Başüstü elemanının üzerinde, çakı, bant, yelken kayışı vs. gibi bazı aksesuarlar

bulunmalıdır. Acil durumlarda kimseden yardım istemeden bu malzemelerle işini halledebilmelidir. **Start öncesi detayları unutmamak gerek.** Başüstü elemanı start hattı civarında dolaşan teknelere dikkat etmek ve dümenciye uyarmanın dışında, bir de starta kalan süre ve start hattının yeri gibi detayları çok iyi bilmelidir. Bu işlemleri yarıştan önce mutlaka çalışmalı, detaylara odaklanmalıdır. **Özetle;** başüstü elemanının sorumlulukları çok büyüktür ve hata yaparsa bu tüm tekneyi ve ekibi etkiler. Ben onları biraz da futbol takımının kalecisine benzetirim. Hakkıyla yapılan bir başüstü işi çok kıymetlidir. Teknede ciddi bir huzur sağlar ve her şey tıkır tıkır işler. Bu alanda edinilen tecrübeler sonraki yıllarda çok faydalı olacaktır. Birçok iyi dümenci ve taktisyenin gençlik yıllarında başüstünde bulunduğunu unutmamak gerek. Burada olabilecek muhtemel sorunları iyi bilmek, ekibi ona göre yönlendirmek yarışlarda da kritik önem taşıyan noktalardan biri olacaktır. **MBY**



Banner

ENERGY BULL ON BOARD POWER.



Banner Energy Bull- yat, tekne, elektrik motorlar, Caravan/Camping ve Solar sistemleri için taşınabilir besleme aküsü. Uygulamanız için mükemmel uyumda ve kalitede ödün vermeyen güç. Uzun ömürlü ve salanmaya karşı son derece dayanıklı olan bu enerji deposu, Energy Bull Deep Cycle AGM ve Energy Bull Deep Cycle GEL olarak müşterilerimize sunulmaktadır. **İçten yanmalı motorlu tekne sahiplerine bir Banner önerisi: Starter aküleri ile ilgili yerli Banner bayilerinden bilgi alınız.**