

T.C.

İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK MİLLİ YELKENCİLERİNİN MOTİVASYON VE KONTROL  
ODAĞI İLİŞKİSİNİN İNCELENMESİ

ANTRENÖRLÜK EĞİTİMİ ANABİLİM DALI  
HAREKET VE ANTRENMAN BİLİMLERİ BİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
Ceyda SERİN

Tez Danışmanı  
Doç.Dr.Mustafa Zahit SERARSLAN

İSTANBUL – 2016

## TEZ TANITIM FORMU

**YAZAR ADI SOYADI** : Ceyda SERİN

**TEZİN DİLİ** : Türkçe

**TEZİN ADI** : Türk Milli Yelkencilerinin Motivasyon Ve Kontrol Odağı İlişkisinin İncelenmesi

**ENSTİTÜ** : İstanbul Gelişim Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü

**ANABİLİM DALI** : Hareket Ve Antrenman Bilimleri

**TEZİN TÜRÜ** : Yüksek Lisans

**TEZİN TARİHİ** : 20/05/2016

**SAYFA SAYISI** : 59

**TEZ DANIŞMANI** : Doç.Dr. Mustafa Zahit SERARSLAN

**DİZİN TERİMLERİ** : Yelken, Motivasyon, Kontrol odağı

**TÜRKÇE ÖZETİ** : Milli yelkencilerde motivasyon ve kontrol odağı ilişkisi üzerine iki anket çalışması yaparak gerçekleştirilmiştir. Rotter ve sporda güdülenme ölçekleri sayısal verilere dönüştürülerek anlamlı bir farklılık olduğu ortaya konmuştur.

**DAĞITIM LİSTESİ** : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü'ne  
2. YÖK Ulusal Tez Merkezi'ne

Ceyda SERİN

T.C.

İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK MİLLİ YELKENCİLERİNİN MOTİVASYON VE KONTROL  
ODAĞI İLİŞKİSİNİN İNCELENMESİ

ANTRENÖRLÜK EĞİTİMİ ANABİLİM DALI  
HAREKET VE ANTRENMAN BİLİMLERİ BİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
Ceyda SERİN

Tez Danışmanı  
Doç.Dr. Mustafa Zahit SERARSLAN

İSTANBUL – 2016

## BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının ederlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Ceyda SERİN

.../.../2016



**T.C.**  
**İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ**  
**SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**

Ceyda Serin' in Türk Milli Yelkencilerinin motivasyon ve kontrol odağı ilişkisinin incelenmesi adlı tez çalışması, jürimiz tarafından Antrenörlük anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan \_\_\_\_\_

Üye \_\_\_\_\_

Üye \_\_\_\_\_

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 2016

Prof. Dr. Osman ÇAKMAK  
Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürü

## ÖZET

**Amaç:** Bu araştırmanın amacı, milli yelken takımında yer alan sporcuların motivasyon düzeyleri ile kontrol odağı düzeylerini belirlemek ve belirlenen değişkenlerin arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır.

**Gereç ve Yöntem:** Bu araştırma; araştırmanın örneklemini oluşturan 35 milli yelken sporcusuna uygulanmıştır. Bu sporcuların 25'i erkek,10'u kadındır.22'sinin üniversite öğrencisi,13'ünün ise lise öğrencisi olduğu belirlenmiştir. Sporcular yaş ve vücut ağırlıklarına göre tekne sınıflarına ayrıldıkları için uygulanan araştırma içindeki grupların 12 si 470 sınıfı,2 si 420 sınıfı olduğu, geriye kalan 20 sporcunun da Laser sınıfı sporcusu olduğu saptanmıştır. Bu sporcuların 11'i 1 -7 yıl; 20'si 8 -15 yıl, 4'ü de 16-23 yıl aralıklarında spor geçmişine sahip oldukları öğrenilmiştir. İki anket ölçeğinden oluşan bu araştırmada; veri toplama aracı olarak anket yöntemi kullanılarak, tanımlayıcı araştırma modeli uygulanmıştır. Birinci bölümde yaralan anket Rotter tarafından 1966 yılında geliştirmiştir. İngilizce adı, *Generalized Expectancies for Internal vs. External Control of Reinforcement*'dir. Rotter kontrol odağı ölçeği; yelkencilerin içsellik–dışsallık boyutunu ve kendi ya da kendi dışındaki güçlerin kontrolünü ölçmeye yöneliktir.29 maddeden oluşan zorunlu seçmeli bu ölçeğin 6 tanesi amacını gizlemek için yerleştirilen dolgu maddesi olduğundan puanlanmaya alınmamıştır. 23 madde ise, iç ve dış inançlara ait tercihli ifadelerden oluşmuştur. Her madde, kendisine en yakın cümlelerin işaretlendiği iki seçenekli bir ölçektir. a-b şikkı tüm maddelerde yer alır. Diğeri ise sporda motivasyon ölçeğidir.

İngilizce adı, *The Sports Motivation*'dir. Pelletier, Fortier, Vallerand, Tucson, Briere ve Blais tarafından 1995 yılında geliştirilmiştir.28 maddeden oluşur. 7 ölçekli sayısal değerlerin olduğu 28 maddeden oluşan bir ölçektir. Bu bölümde de sporcuların motivasyon düzeyleri ölçülmektedir. Verilerin analizindeki ki kare, demografik verilere göre yapılmış ve korelasyon testi uygulanmıştır. Araştırmanın problemi ise milli yelkencilerin motivasyon düzeyleri ile kontrol odağı düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki var mıdır? Problemidir.

**Bulgular:** Araştırmaya katılan sporcuların motivasyon düzeyleri belirlendi ve demografik olarak yaş, eğitim, tekne sınıfı ile spor geçmişlerine bakarak anlamlı farklılıklar saptanmıştır. ( $P<0,05$ ).Ancak sporcuların kontrol odağı düzeyleri belirlendiğinde; demografik olarak, yaş, eğitim ve tekne sınıfı ile spor geçmişinde anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır. ( $P>0,05$ ).

**Sonuç:** Çalışmada sonuç olarak elde edilen bulgular ışığında, milli yelkencilerin motivasyon düzeyleri ile kontrol odağı düzeylerinin arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Yelkenci, Yelken, Sporda Motivasyon, Kontrol Odağı



## ABSTRACT

**Objective:** The purpose of this research is to determine the motivation and control reinforcement levels of the athletes in the national sailing team. The study also aims to show the relationship between the specified variables.

**Universe and Method:** This research is based on a survey conducted on 35 athletes from the national sailing team. Out of these 35 athletes, 25 are males and 10 are females. 22 of them are university students and 13 are high school students. The athletes are grouped for sailing according to their ages and body weights. 12 of them are from the 470 category, 2 of them are from the 420 category, and the remaining 20 of them are from the Laser category. As for years of experience in doing sports, 11 of them have been doing sports for 1-7 years, 20 of them have been doing sports for 8-15 years, and 4 of them have been doing sports for 16-23 years. As a tool of collecting data, surveying has been used, and descriptive research model has been applied. The research makes use of two surveys. The scale used in the first survey is known as *The Generalized Expectancies for Internal vs. External Control of Reinforcement*, and it was developed by Rotter in 1966.

Rotter control reinforcement survey aims to measure athletes' internality and externality levels and their control levels of internal or external forces. The scale is composed of 29 items. 6 out of 29 items are used as fillers in order to conceal the real purpose; therefore, they are not included in calculations. The remaining 23 items are composed of optional choice expressions belonging to internal and external beliefs. Each item has a two-optioned scale where the survey takers have to choose the best expressions fitting themselves. All items include an "a" and a "b" option. The second survey used in the research is called *The Sports Motivation*, and it was developed by Pelletier, Fortier, Vallerand, Tucson, Briere and Blais in 1995. It is composed of 28 items. The items have 7-scaled numerical values. In this survey, athletes' motivation level is measured. The data are demographically analysed, and a correlation test is carried out. In the research an answer is pursued to the question, "Is there a meaningful relationship between the motivation and control reinforcement levels of the athletes in the national sailing team?"

**Findings:** The motivation levels of the athletes that took part in the survey are determined, and meaningful differences have been found as a result of a demographical study on age, education, sailing group category and sports history ( $P < 0,05$ ). However, when athletes' control reinforcement levels are determined, no



meaningful difference is found as a result of a demographical study on age, education, sailing group category and sports history ( $P>0,05$ ).

**Conclusion:** It is concluded as a result of the findings of the research that there is a meaningful relationship between the motivation and control reinforcement levels of the athletes in the national sailing team.

**Key Words:** Sailor, Sailing, Motivation in Sports, Control Reinforcement



## İÇİNDEKİLER

|   |      |
|---|------|
| ÖZET.....   | I    |
| SUMMARY.....  | III  |
| İÇİNDEKİLER.....  | V    |
| TABLOLAR LİSTESİ.....                                       | VII  |
| RESİMLER LİSTESİ.....                                       | VIII |
| EKLER.....  | XI   |
| ÖNSÖZ.....  | X    |
| GİRİŞ.....  | 1    |
| BİRİNCİ BÖLÜM   |      |
| 1.YELKENİN TANIMI.....                                      | 2    |
| 1.1.YELKENİN DÜNYADAKİ TARİHİ.....                          | 2    |
| 1.1.1.Yelkenin Kronolojik Sıralaması.....                   | 9    |
| 1.1.2.Yelken Sporunun Türkiye'deki Tarihi.....              | 13   |
| 1.1.3.Yelken Sporunun Türkiye'deki Gelişimi.....            | 15   |
| 1.2.YELKEN SINIFLARI.....                                   | 18   |
| 1.2.1.Optimist Sınıfı.....                                  | 18   |
| 1.2.2.Laser Sınıfı.....                                     | 19   |
| 1.2.3.420 Sınıfı.....                                       | 20   |
| 1.2.4.470 Sınıfı.....                                       | 21   |
| 1.2.5.Pirat.....  | 22   |
| 1.2.6.Dragon.....   | 23   |
| 1.2.7.Finn.....   | 24   |
| 1.2.8.RS:X.....   | 25   |
| 1.2.9.Techno 293.....                                       | 26   |
| İKİNCİ BÖLÜM  |      |
| 2.MOTİVASYONUN TANIMI.....                                  | 30   |
| 2.1.MOTİVASYONUN YELKEN SPORUYLA İLİŞKİSİ.....              | 30   |
| ÜÇÜNCÜ BÖLÜM  |      |
| 3.KONTROL ODAĞININ TANIMI.....                              | 37   |
| 3.1.KONTROL ODAĞININ YELKEN SPORUYLA İLİŞKİSİ.....          | 38   |
| DÖRDÜNCÜ BÖLÜM  |      |
| 4.YELKEN SPORUNDA MOTİVASYON VE KONTROL ODAĞI İLİŞKİSİ..... | 40   |
| BEŞİNCİ BÖLÜM   |      |
| 5.ARAŞTIRMA YÖNTEMİ.....                                    | 41   |
| 5.1 ARAŞTIRMANIN AMACI.....                                 | 41   |

|   |    |
|---|----|
| 5.2.ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ.....                        | 41 |
| 5.3. ARAŞTIRMANIN ALT PROBLEMLERİ.....                | 41 |
| 5.4.ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....                           | 41 |
| 5.5.SAYILTIKLAR.....                                  | 42 |
| 5.6.SINIRLILIKLAR.....                                | 42 |
| 5.7 ARAŞTIRMANIN MODELİ.....                          | 42 |
| 5.8. ARAŞTIRMANIN EVREN VE ÖRNEKLEMİ .....            | 42 |
| 5.9.ARAŞTIRMADA KULLANILAN VERİ TOPLAMA ARAÇLARI..... | 43 |
| 5.9.1. <i>Rotter Kontrol Odağı Ölçeği</i> .....       | 43 |
| 5.9.2. <i>Sporda Motivasyon Ölçeği</i> .....          | 43 |
| 5.10. İŞLEM VE VERİ ANALİZ TEKNİKLERİ .....           | 43 |
| BULGULAR.....   | 44 |
| SONUÇ VE ÖNERİLER.....                                | 54 |
| KAYNAKÇA.....   | 58 |
| EKLER.....  | -  |
| ÖZGEÇMİŞ.....   | -  |

## TABLolar LİSTESİ

|                |           |   |    |
|----------------|-----------|---|----|
| <b>Tablo :</b> | <b>1</b>  | Yelkende deniz stratejisi için kombinasyon diyagramı  | 28 |
| <b>Tablo :</b> | <b>2</b>  | Yelkendeki başarı diyagramı diğer destekçileri  | 29 |
| <b>Tablo :</b> | <b>3</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin yaşlara göre dağılımı   | 44 |
| <b>Tablo :</b> | <b>4</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin eğitim seviyesine göre dağılımı   | 44 |
| <b>Tablo :</b> | <b>5</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin tekne sınıfına göre dağılımı  | 45 |
| <b>Tablo :</b> | <b>6</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin spor geçmişine göre dağılımı  | 45 |
| <b>Tablo :</b> | <b>7</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin sporda motivasyon ölçeğine verdikleri yanıtların alt boyutlarına dağılımı | 46 |
| <b>Tablo :</b> | <b>8</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin motivasyon alt boyutlarının yaşlarına göre değerlendirilmesi              | 47 |
| <b>Tablo :</b> | <b>9</b>  | Araştırmaya katılan yelkencilerin motivasyonun alt boyutlarının eğitimlerine göre değerlendirilmesi         | 48 |
| <b>Tablo :</b> | <b>10</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin motivasyon alt boyutlarının tekne sınıflarına göre değerlendirilmesi      | 49 |
| <b>Tablo :</b> | <b>11</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin motivasyon alt boyutlarının spor geçmişine göre değerlendirilmesi         | 50 |
| <b>Tablo:</b>  | <b>12</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin kontrol odağının yaşa göre değerlendirilmesi                              | 51 |
| <b>Tablo:</b>  | <b>13</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin kontrol odağının eğitime göre değerlendirilmesi                           | 51 |
| <b>Tablo :</b> | <b>14</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin kontrol odağının tekne sınıfına göre değerlendirilmesi                    | 52 |
| <b>Tablo :</b> | <b>15</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin kontrol odağının spor geçmişine göre değerlendirilmesi                    | 52 |
| <b>Tablo :</b> | <b>16</b> | Araştırmaya katılan yelkencilerin motivasyon ve kontrol odağı arasındaki ilişkinin analizi                  | 53 |

## RESİMLER LİSTESİ

|                  |                            |    |
|------------------|----------------------------|----|
| <b>Resim: 1</b>  | Kürek İle Çekilen Yelkenli | 4  |
| <b>Resim: 2</b>  | İlk Savaş gemisi           | 8  |
| <b>Resim: 3</b>  | Laser Erkekler             | 13 |
| <b>Resim: 4</b>  | Laser Radial               | 14 |
| <b>Resim: 5</b>  | Optimist Şekil             | 18 |
| <b>Resim: 6</b>  | Optimist Antrenman         | 18 |
| <b>Resim: 7</b>  | Laser Tekne Şekil          | 19 |
| <b>Resim: 8</b>  | Laser Radial Yarış         | 19 |
| <b>Resim: 9</b>  | 420 Tekne Şekli            | 20 |
| <b>Resim: 10</b> | 420 Yarış                  | 20 |
| <b>Resim: 11</b> | 470 Tekne Şekil            | 21 |
| <b>Resim: 12</b> | 470 Yarış                  | 21 |
| <b>Resim: 13</b> | Pirat Tekne Şekli          | 22 |
| <b>Resim: 14</b> | Pirat Antrenman            | 22 |
| <b>Resim: 15</b> | Dragon Tekne Şekil         | 23 |
| <b>Resim: 16</b> | Dragon Antrenman           | 23 |
| <b>Resim: 17</b> | Finn Tekne Şekli           | 24 |
| <b>Resim: 18</b> | Finn Yarış                 | 24 |
| <b>Resim: 19</b> | RS: X Sörf Şekil           | 25 |
| <b>Resim: 20</b> | RS: X Yarış                | 25 |
| <b>Resim: 21</b> | Techno 293 Sörf Şekil      | 26 |
| <b>Resim: 22</b> | Techno 293 Yarış           | 26 |
| <b>Resim: 23</b> | Laser Radial Yarış         | 30 |
| <b>Resim: 24</b> | 470 Junior World Cup       | 32 |
| <b>Resim: 25</b> | 470 Yarış                  | 33 |

## EKLER

EK- A Rotter Kontrol Odağı Ölçeği

EK- B Sporda Güdülenme leği

EK- C Etik Kurul Kararı



## ÖNSÖZ

Öncelikle, yüksek lisans tezimin danışmanlığını üstlenen ve yazım aşamasındaki hiçbir hususta benden yardımını esirgemeyen; bana, çalışma süresince engin bilgi ve deneyimlerini aktararak destek veren değerli danışmanım Prof. Dr. Ali Osman Özcan'ın, Nisan 2016 tarihinden itibaren sağlık durumunun elvermemesi sebebiyle, tezimin devamlılığı Doç.Dr. Zahit Serarslan tarafından sağlanmıştır.

Değerli danışmanım Prof.Dr. Ali Osman Özcan'a, bu vesileyle ve en samimi duygularıyla teşekkür ederim. Yaşanan bu ani danışman değişikliğine rağmen, benden emeğini ve desteğini esirgemeyen değerli hocam Doç.Dr. Zahit Serarslan'a da katkıları için ayrıca teşekkür ederim.

Yüksek lisans tezim süresince, tez çalışmama gönüllü olarak katılan Türk Milli Yelkencilerine, Türkiye Yelken Federasyonuna, başta Anayelken olmak üzere İstanbul Yelken, Fenerbahçe Yelken, Galatasaray Yelken kulüplerine ve diğer yelken kulüplerine teşekkürü bir borç bilirim.

Tez çalışmam sırasında bana ışık tutan, tüm sorularıma sıklımadan yanıt veren, yaptığım çalışmalar sırasında, benimle; akademik çalışma yapacağım alandaki sporcular arasında bağ kuran ve özellikle anket uygulamasında benden ilgisini esirgemeyen değerli antrenör Necdet Gürsel'e katkılarından dolayı şükranlarımı sunarım.

Ve son olarak, bugün varlığıyla yanımda olamasa da beni bir yerlerden izleyip gururlandığına inandığım; kalbimdeki varlığı kadar var olan sevgili babam, merhum İbrahim Serin' e teşekkür ederim.

## GİRİŞ

Spor, insanın var olduğu günden beri, kendi doğasının gereksinimlerine, yapısına, ortamına ve koşullarına göre şekillenmiş olan, fiziksel bir hareket ihtiyacıdır. Sporun diğer bilimlerle iç içe geçmesi ve özyapısında barındırdığı, sosyal, duygusal ve psikomotor faktörlerin varlığı nedeniyle, spora yardımcı olduğuna inandığım psikolojik boyutun doğrudan etkisini bu çalışmamda ele alacağım.

“Spor psikolojisi, psikolojik olgu ve prensipleri spor alanındaki insan davranışlarına uygulamaya çalışır. Spor dünyanın her tarafında, her uygarlık düzeyinde gerek sporu yapmak, gerekse seyircisi olarak pek çok insanı ilgilendirmektedir. İşte spor psikolojisi bu evrensel faaliyet alanının birçok sorununu ele alır, ortaya çıkardığı deneysel ve teorik sonuçları, özellikle sporcuların eğitiminde bilimsel yöntemlerin geliştirilmesine katkı amacıyla eğitimcilerin hizmetine sunar.”<sup>1</sup>

Sportif başarıyı değerlendirirken, antrenmanın teknik taktik boyutunun %90 psikolojik(mental) boyutunun %10 etkisinin olduğunu, yarış zamanında ise %90 psikolojik (mental) % 10 ise teknik taktik yönetimin sporcu üzerinde etkisi olduğu bilinmektedir.

“Spor psikolojisinde, modern spor alanı, birden çok disiplinin bir araya gelerek başarıyı hedeflediği ortak bir uygulama şeklini almıştır. Bu uygulama disiplinlerinin içinde tıp, biyomekanik, beslenme ve diyetetik, ergonomi, antrenman bilimi, sosyoloji, felsefe ve psikoloji bulunmaktadır. Ayrıca hukuk, işletme, yönetim gibi alanlar da tamamlayıcı olarak sporun içine değişik olarak girmektedir.”<sup>2</sup>

Spor yapan kişi olarak, insan, motivasyon ve heyecan davranış unsurlarını da özyapısında ve beraberinde barındırdığından, bu durumun spor psikolojisinde önemli bir yere sahip olduğunu görmemek imkansızdır. İşte tam da bu sebeptir ki, sporcunun odak noktasıyla, motivasyon arasındaki benzerlik- farklılık ilişkisini gerektiğinde orta koymak, sporcunun performansına kattığı destekleyici etkiye göre karar verilmesine ve sporcunun gelişimine yardımcı olur.

Bu araştırmada ve araştırma içinde kurduğumuz ilişkide de, motivasyonun alt boyutları ile iç –dış kontrol odağının sporcu performansında farklılık ve benzerlikleri ortaya koyarak nasıl bir yarar sağladığını göreceğiz.

---

<sup>1</sup>Sabri Özbaydar, İnsan Davranışının Sınırları ve Spor Psikolojisi, Altın Kitaplar Yayınevi, İzmir,1983, s.31-32.

<sup>2</sup> Cengiz Karagözoğlu, Sporda Psikolojik Destek, Morpa Kültür Yayınları, İstanbul, 2005, s.13.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1.YELKENİN TANIMI

“Yelken, rüzgâr gücünden yararlanarak geniş yüzey oluşturacak biçimde yan yana dikilen ve teknenin direğine uygun biçimde takılarak onu hareket ettiren kumaş veya şeritlerin tümüne verilen isimdir.”<sup>3</sup>

Yelken, sınıfı ve ölçülerinde olan tekneye özgü bumba ve anayelken direğine takılan kumaştır. Yelken; teknenin, rüzgârı en dar açı ile alıp, denizde yol almasını sağlayan, tekne türleri değişikçe teknenin içindeki sayısı ve ölçülerinde değişen kumaştır.

#### 1.1. YELKENİN DÜNYADAKİ TARİHİ

Yelkenin, dünyadaki genel tarihine bakıldığında, denizcilikle uğraşan, konumu gereği deniz yolunu kullanması gereken pek çok kavim, devlet ve insanların, yaşadıkları coğrafyaya göre biçimlendirdikleri farklı yelken tasarımlarını; taşımacılık, siyaset ticaret, ulaşım vb. ihtiyaçlarında kullandığını ve kullanım alanlarına göre ayırt edici nitelikleri olduğunu görürüz.

Yelkenin birebir kendi tarihine baktığımızda ise kesin bir yıl verilmemekle beraber, nerede ve ne zaman ortaya çıktığı da bilinmemektedir. İnsanlar, ihtiyaçlarının karşılanması için yaşadıkları doğaya ve coğrafyaya uygun olarak, buldukları malzemeleri kullanmak suretiyle, geminin ya da yelkenlilerin meydana gelmesini sağlamışlardır. Önceleri, dünyanın her yerinde, her coğrafyada bulunan ve kolayca temin edilebilen bir malzeme olduğu için, ağaç, kullanılmıştır. İnsanlar, buldukları ağaçların gövdelerinden yararlanarak, birbirlerine bağlamak suretiyle, önce sal adı verilen ilk deniz aracını, sonrasında ise yine denizde hareket edecek olan kayak ve kano gibi diğer daha gelişmiş deniz araçlarını oluşturmuşlardır.

Zaman içerisinde, coğrafi özelliklerin ve iklim yapısının değişkenliğine göre, örneğin; iklimin soğuk olduğu yerlerde ya da kurak alanlarda, deniz aracı yapımında kullanılan ağacın yerini hayvan derileri almıştır. Kısacası insanoğlu, her coğrafyaya ve koşula uygun olarak, deniz hayatına da keşfederek ulaşmıştır.

Ayrıca; deniz taşıtı kullanmaya henüz evrilmiş olan insanların, deniz ulaşımı için ürettikleri ilk icatlarda, hareket-kontrol mekanizmaları olmaması sebebiyle, sadece suyun akışının yarattığı akıntıya göre gidebildiklerini ve yalnızca bunu kontrol etmek için dal ve sıırıklardan yararlandıklarını görürüz.

Yukarıda da bahsedildiği gibi ihtiyaç ve yaşanan coğrafya koşullarına göre değişimler geçiren deniz taşıtlarının evrim sürecinde çeşitli gemi türlerine doğru

<sup>3</sup> <https://tr.wikipedia.org/wiki/Yelken> (Erişim Tarihi 25.04.2016)

ilerlediğimizde, MÖ.4000'li yıllarda yelkene geçiş ile gelişimi daha teknolojik ve faydacı bir biçimde hızlandırıp, devam ettirmektedirler.

Su taşıtlarında, bilindiği üzere yön ve manevra kabiliyeti olmadan yol alınması mümkün değildir. Bunun için de 1400'lü yıllarda rüzgârdan yararlanmak maksatlı, direk ve yelken keşfi olmuş; rüzgârın olmadığı zamanlarda ise insanoğlu kas gücünden yararlanıp, kürek tekniğini kullanarak, yelkenlileri ve gemileri denizde hareket ettirme kolaylığı sağlamıştır. Ayrıca, bu gemilerin verimliliği adına insan gücünden yararlanmaya ilişkin en kesin tarihi bilgi; gemilerdeki kürekçilerin, eski suçlu ve mahkûmlardan (kürek mahkumları) seçilerek çalıştırıldığı bilgisidir.

Bu dönemlerde, Mısırlılar'ın kullandığı meşhur, Büyük Nil Filosu'na sahip olmalarının nedeninin de, coğrafi konum sebebiyle olduğu düşünülmektedir. Geniş bir coğrafi yüzeye sahip olan Mısırlılar'ın, topraklarının verimsizliği ve iklim karakterinde var olan çöl sebebiyle, denizcilik alanında gelişme gösterip, ilerleyerek, Akdeniz'den Fenike'ye kadar yol aldıkları bilinmektedir. Mısır'dan sonra ise Fenike Uygarlığı, denizle en ilişkili olan uygarlık kabul edilmiştir.

Fenike Uygarlığı, Akdeniz'de kurulan Akdenizli bir kavim uygarlığıdır. Bu nedenle de, denizci olduklarından sebep, ticareti, deniz üzerinden aktaran ilk medeniyetlerdendir. Bu bize, Fenikeliler'in uygarlık olarak gemilere ve yelkencilığe ne kadar önem verdiklerini, ayrıca tam anlamıyla denizci bir uygarlık olduklarını kanıtlar. Ve bu durum, Fenikeliler'in, Akdeniz'in, büyük bir denizcilik merkezi olmasına sebep olduğunun söylenmesine nedendir aynı zaman da.

Tarihsel gelişim süreçleri içinde bakıldığında Mısır ve Fenike'nin ardından Yunanlılar'ın geldiği bilinmektedir.

"Yunanlılarsa 48 kürekli, 'Trireme' adı verilen gemiler kullanırlardı. Bu gemilerde gövdenin her iki yanında da üçer sıra kürek bulunurdu ve her küreği de üç kişi çekerdi. İleride Romalılar da benzer gemiler kullanacaklardı. Roma kadırgalarında da üçer sıra kürek bulunurdu. Gemide birbiri üzerine sıralanmış üç sıra kürek dizisini çeken üç kürekçi güvertesi vardı. Ayrıca direğe çekilen üçgen yelkenler yardımıyla rüzgârdan yararlanılırdı. Latin yelkeni olarak adlandırılan bu yelken gelecek yüzyıllarda da sıkça kullanılacaktı."<sup>4</sup>

Romalılar, gemi konusunda diğer uygarlıklara göre daha gelişmiş bir sistem izleyerek, bu süreçlerin sonrasında, sağlamlığı sebebi ile Hint Okyanusu'nda kullanılan Arap yelkenlilerini de kullanmışlardır.

---

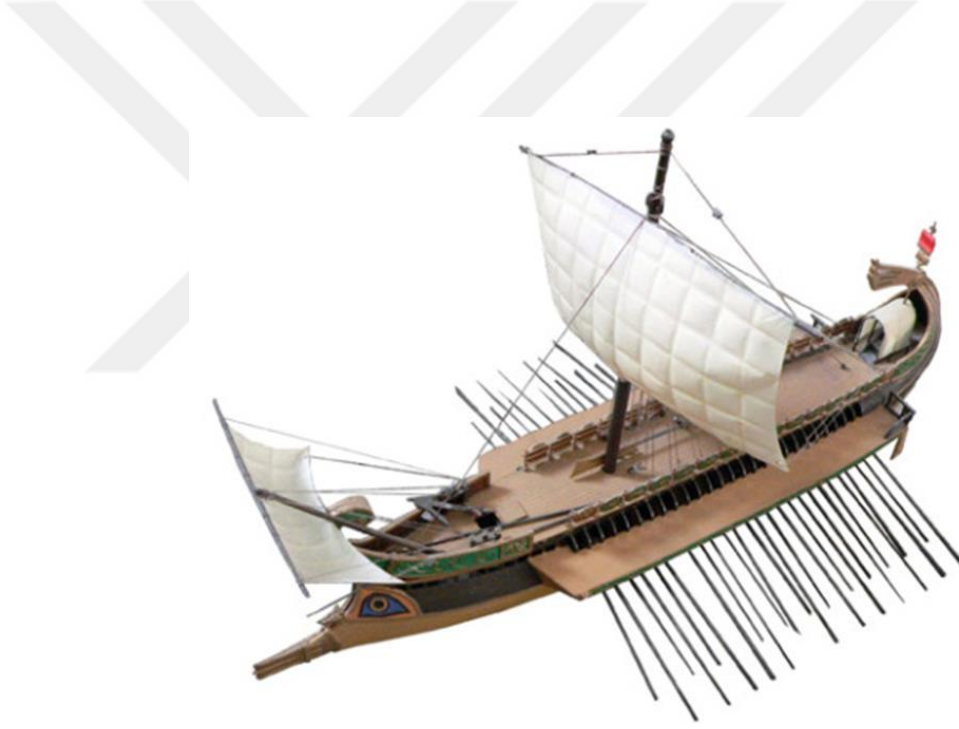
<sup>4</sup> <http://www.sureyelken.com/etiket/kristof-kolomb/> (Erişim Tarihi:20.04.2016)

Elbette bu gelişmeler sadece Akdeniz'de olmamaktaydı. Denizle bağlantısı olan ve İskandinavlar olarak adlandırılan Kuzey uygarlıkları da hızlı hareket edip, coğrafi konumlarını da kullanarak Avrupa'ya yayılmaktaydı.

İskandinav ülkelerinin Avrupa'ya yayılması, hızlı hareketleri, gemilerin dizaynı ve korkusuz olmaları ile adlandırıldıkları için, Viking adını almışlardı. Kürek ve insan gücü kullanmıyorlardı.

Küreklerin çekimi için Viking denizcileri kendi kas güçlerinden yararlanıyorlardı.

Viking tekne dizaynına bakıldığında, gemilerinin mürettebatı kadar büyüklüklerinin olduğu bilinmektedir. Viking gemisinin özelliği, işlevsel olası sebebi ile güvertenin bulunmayışıdır. Vikinglerin bu küçük görünen deniz araçları, manevra kabiliyeti açısından yüksek olması sebebi ile kullanışlı araçlardı.



### **Resim 1** Kürek ile Çekilen Yelkenli<sup>5</sup>

Akdeniz'de ve Avrupa'da gelişmeler hızla devam ederken, dünyanın diğer uç noktalarında her uygarlık, kendi ulaşım aracını kullanmaya ya da onu yeniden var etmeye çalışıyordu.

<sup>5</sup> <http://www.sureyelken.com/etiket/kristof-kolomb/> (Erişim Tarihi:20.04.2016)

Her coğrafyanın kendine özgü gemileri olduğundan, Çin ve Japonya'da, Çünke ya da Junk adı verilen gemiler kullanılıyordu. Endonezya civarında kullanılan Java dilinde, bu gemilerin büyük deniz taşıtı anlamına geldiği bilinmektedir.

Çunkeler, şekil olarak gövdesinin ön kısmı uzun, arka kısmı ise yüksek yapıdan müteşekkil gemilerdi. Çunkelerin direkleri, bambu, yelkenlileri ise ketenden oluşmaktaydı. Her Çünke'de 4 adet yelken bulunurdu. Bunlar örgüden oluşan ve perde şeklinde olduğundan ötürü açılıp kapanabilen özellikte olurdu.

Çunkeler, ağaçtan yapıldığı için gövdenin tamamı enine bölmeli idi. Üretim ve kullanım bölgesi olarak Uzakdoğu kökenli olduğu için, en çok, Endonezya, Hindistan ve Çin arasında ticari bağları mevcuttu. Bilinen en belirgin Çunkeler ise Çinliler'e aitti.

Bunun yanında, gelişen her ulaşım aracında olduğu gibi savaflara sebep olan sömürgeler ve yeni kıtaların fethine sebep olan gemiler, İstanbul'un fethinde karadan yürütülerek önemli bir rol oynamıştır. İstanbul'un fethi ile beraber önemli ticaret yolları kontrol altına alınmıştır. Farklı ülkeler, denizleri aşabilmek için yeni yöntemler geliştirmek zorunda kalmışlardır.

Ancak incelediğimizde çıkardığımız sonuca göre ulaştığımız görüş, her geminin her denize uygun olmadığı görüşüdür. (Örneğin, Akdeniz'de ya da Avrupa'da yol alan gemilerin, okyanus için uygun olmaması.)

Tarihsel süreçte bu durumu deneyimleyerek farkına varan insanların, yeni keşifler peşine düşerek, yeni dizaynlar aramaya, araştırmaya ve düşünmeye teşvik olmuş olduğunu; bunun sonucunda ise tekne dizaynlarının ve dümenlerinin değiştiğini görürüz.

Ancak ne var ki, gemiler büyüdükçe insan sayısı artmaya ve zorlanmaya başlamıştır.

Ortaçağın sonunda ise gemilere yön veren dümenler geliştirilerek, hızla ilerleme sağlandı. Bu durum büyük yelkenlilerin rahat yol kat etmelerini sağlarken, uzun mesafeler kat edilmeye başlandı.

Geminin arka gövdesinde yer alan yekeyi idare etmek, dümeden daha zor olduğundan, manevralarda zorlanılıyordu. Dümenle birlikte manevra kabiliyeti süratlenerek izlenen yol, uzun yola dönüştü.

Fiziki olarak yelkenli ve gemilerin rahat manevra kabiliyeti için, dümenlerin tekerlek şeklini alması sağlandı. Pusulanın da kullanılmasıyla beraber, coğrafi keşifler için yeni bir yön bulundu. Ve kıyıdan açılarak açık denizlere ulaşıldı. Bu durum, küreklerin ortadan kalkmasına, yelkenlilerin ve gemilerin dümenle yönetilmesine, bu nedenle yeni dizaynların ortaya çıkmasına ve büyük su

taşıtlarının, eski teknikle üretilen deniz araçlarını tercih edilmez hale getirmek suretiyle yerine geçerek, denizcilikte yer almasına sebep olmuştur.

Yelkenler ve gemiler ölçü olarak değiştikçe, gemilerin boyutları da değişmekte ve direk sayıları artarak, yelken yüzeyi genişlemektedir. Bu dönemlerde kare yelkenler kullanılmaktadır.

Ünlü Portekiz kralı Henrique, yelkencilığe ve denizciliğe çok önem verdiğiinden, keşifleri ve gezileri, ülkeler arasında yapmayı seviyordu. Ayrıca ülkesindeki gemilere, ya azizlerin ya da kadınların isimleri veriliyordu. Sosyal yapıyı ve kültürü yansıtan bu isim verme geleneği, ünlü kâşif Kristof Kolomb'u da kapsamıştır. İnanç tarzı ve kültürel bileşenlerle, keşfin önemine uygun olması açısından ve inançsal varlığı desteklemek adına, yine bir kadın ismi olan geminin ismi Hz. Meryem olarak değiştirilmiştir. Bunun nedeni yine mutlak bir kutsal tını ve inanış sadakati olarak kendini göstermektedir.

Yapılan her keşif, yeni uygarlıkların bulunması heyecanından başlayıp, zaman, ticaret ve siyaset üçgenindeki güçlü olma arzusuna dayanarak, bulunan yeni yerlerin sömürgeleşmesine kadar uzanmaktadır. Gemilerin dizaynı, buharlı gemilerin bulunuşu, uzun ve uzak kıtalar vb. gibi her şey, tarihsel olarak değişim ve gelişim göstererek ortaya çıkmaktadır.

Keşifler, yüzyıllarla desteklendiği için; hız- boyut değişimleri gerçekleşmiş ve 17. yy'da, bu farklılıklar ortaya daha da çıkmıştır. Ancak bu dönemin en önemli keşfi, buharlı gemilerin hayata geçişi sayesinde olmuştur. Bu buluşun hayat kazanması ise, yelkenlilerin artık tarihten çekilmesine sebep olmuştur. Tarih sahnesinin her döneminde önümüze çıkan her yeni gelişmeye, önce karşı çıkmış olsa da, sonra mutlak bir kabul görmüştür. Buhar makinasının gemilerde kullanımı da aynı şekildedir. Küçük gemiler ya da kayıklar, bu makinanın icadına karşı olduklarından, gelişimi engellemek için buluşa zarara vermişlerdir.

Her keşfin fikir olarak kabulü, tarihsel süreçte zamana ihtiyaç duymaktadır.

Bunun için de bir yüzyıl sonra, 1783'te Fransız Jouffroy d Abbans ve 1803'te Fulton, her şeylerini ortaya koyarak, buhar makinesinin gücünden yararlandılar. Her ne kadar buhar makinesinden yararlanılsa da, rüzgâr gücü olmadan yol kat etmek pek mümkün değildi. Bu fikir zamanla, keşfin rahatlığı ve süratin varlığı ile yelkenlilerin yavaş yavaş izlerinin silinmesine ve gelişen makinanın gemilerde aldığı konumla beraber tercih edilmesine sebep olmuştur.

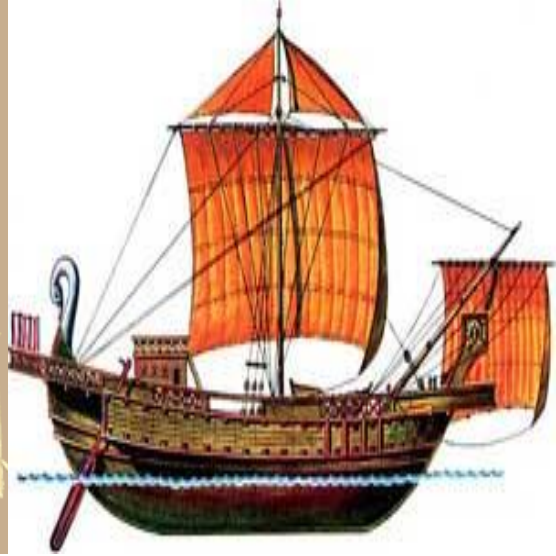
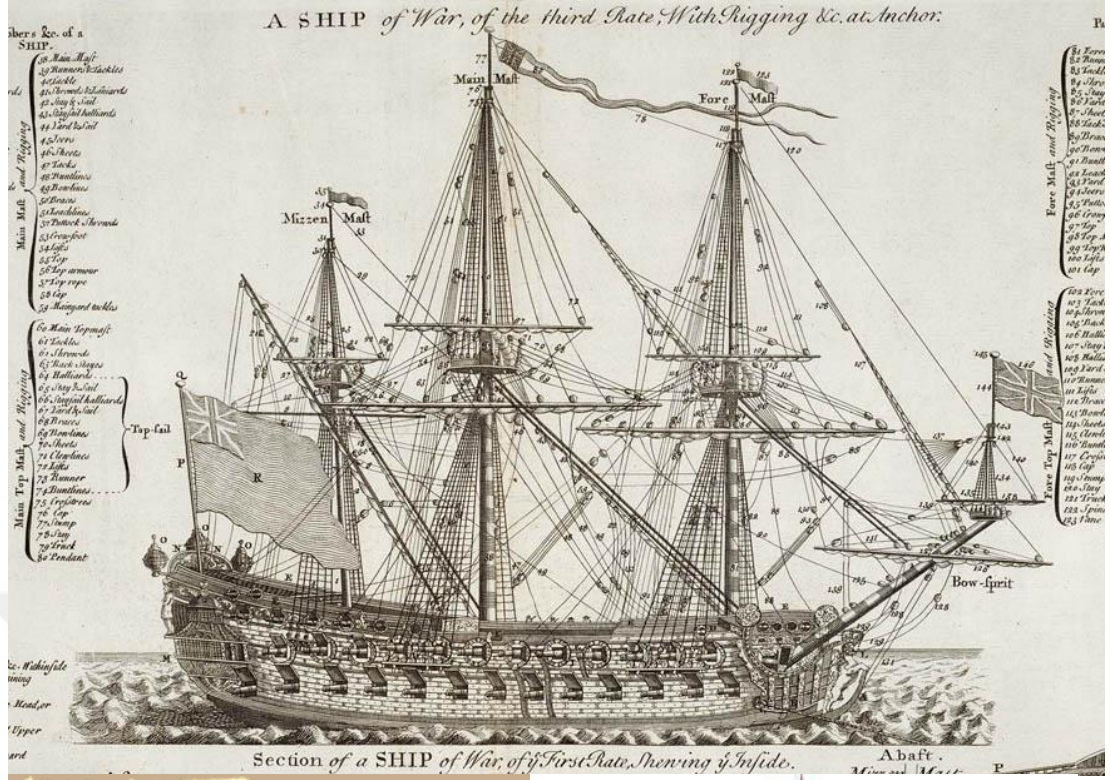
Keşfin kullanıldığı alanlar ve fiziki şartlar, tercihin buhar makinasından yana kullanıldığını göstermektedir.

Asıl gelişim ise, Vasco De Gama ve Kristof Colomb'un büyük keşfinden sonra gerçekleşmiş olup; dizaynlar, keşifler hızla devam ederek günümüze kadar gelmiştir.

Kıtalar ve hâkimiyetler açısından bakıldığında, Akdeniz'de başlayan bu serüven; Avrupa, Asya, Pasifik ve Okyanusya'da da kendini tamamlamıştır.

Deniz ulaşımı; medeniyetlerin kaynaşması, tanışması, ticaret ve seyahat gibi pek çok güzel yeniliği doğurduğu gibi; savaş, deniz korsanları ve sömürgelerin oluşumu gibi kötüye kullanım sınıfına giren olumsuz konularda da başrol oyuncusu olarak görülmektedir. Bugün, günümüz ulaşım dizaynlarına göre tasarlanmış deniz araçlarının her birine bakıldığında; hız, zamansal kazanç ve gemilerin büyüklüğü gibi pek çok farklı alan, ilgi, ihtiyaç ve konuya dahil bileşenleri bünyesinde barındırarak, deniz araçlarının nasıl bir evrimleşme ürünü olduğunu, her biri bizlere ayrı ayrı düşündürerek göstermektedir.

Bu çeşitliliğin ve günümüz dizaynlarının ışığında; denizin, insan hayatına spor olarak girmesi ve bir yaşam şekli haline dönüşmesi yadsınamaz bir gerçektir.



Resim:2 İlk Savaş Gemisi, ilk Orsa Seyri ve ilk Yolcu Gemisi temsili resmidir.<sup>6</sup>

<sup>6</sup><http://ruzgaryakasi.blogspot.com.tr/2012/11/yelkenli-tekne-ve-yelkenin-tarihi.html>(Erişim Tarihi:20.04.2016)

### 1.1.1.Yelkenin Kronolojik Sıralaması

M.Ö. 4000'li yıllarda Fenikeliler ve Mısırlılar'ın tek günlüğüne, basit, dar, uzun bir yelkenli üzerinde ve bez yelken altında denizlere açılmasıyla, yelkenlilerin tarihinin başladığı varsayılmaktadır.

#### Kronoloji

M.Ö. 4000 yıllarda, kütüklerin üzerine bez ekleyerek ilk yelkeni kullanan uygarlıklar, Fenike ve Mısır Uygarlığı olmuştur. Bununla birlikte yelkenin keşfi gerçekleşmiş ve sonrasında sırası ile kronolojik gelişim süreci başlamıştır.

“M.Ö.3000 Kare Yelkenler; Kare şeklinde yapılan yelkenler kullanılmaktaydı.

Bu yelkenlilerle rüzgâr arkadan geldiğinde ilerlenebiliyordu. M.Ö. 2000 Akdeniz'de ve İskandinavya Ülkelerinde Deniz Ticareti, Akdeniz'de ve İskandinavya denizlerinde deniz ticareti gelişti. Ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınması, rüzgâr enerjisini kullanan yelkenlilerle daha hızlı olmaya başladı. M.Ö.1200 Büyük Kargo Gemileri Kullanılmaya Başlandı; Yunanlıların ve Fenikelilerin büyük kargo gemileri Akdeniz'de görülmeye başlandı. M.Ö. 500 İki Büyük Direkli Yelkenliler; Fenikeliler, iki büyük direği (mast) olan yelkenliler kullanmaya başladı. M.Ö. 100 Büyük Kargo ve Yolcu Gemisi; Roma İmparatorluğu, 55 metre uzunluğunda ve 14 metre genişliğinde büyük kargo ve yolcu gemisini üretti. M.S. 400 İlk Katamaranlar; Uzakdoğu'da (Güneydoğu Asya) ilk katamaranlar kullanılmaya başlandı. M.S. 900 İlk Üçgen Yelkenler; Mısırlılar Nil nehrinde üçgen yelken kullanmaya başladılar.

Şimdiye kadar kare yelken kullanılıyordu fakat kare yelkenlerle sadece rüzgâr arkadan geldiğinde ilerlenebiliyordu. Üçgen yelkenlerin kullanılmaya başlanmasıyla rüzgâra karşı da yol alınabilir oldu. M.S. 1000 Vikinglerin Savaş ve Ticaret Gemileri; Vikingliler, savaşlarda, ticaret ve kolonileşmek için kullandıkları 24 metre uzunluğunda 5 metre genişliğindeki yelkenlileri üretmeye başladılar. M.S. 1200 Savaş Gemilerinde Top Kullanımı; Viking yelkenlileri ve İngiliz ticaret gemilerinde top atışında kullanılmak üzere küçük delikler açıldı. Topların uçları buradan çıkarılarak ateş ediliyordu. M.S. 1400 Üç Direkli Gemiler; Üç direkli gemiler kullanılmaya başlandı.”<sup>7</sup>

Kronolojik olarak 1492 itibari ile keşifler ve gelişmeler farklılık kazanmış Amerika Kıtasının keşfi ile yeni coğrafyalar tanınmış bunun üzerine yeni ticaret yolları ve yeni uygarlıklar ortaya çıkmıştır.

<sup>7</sup> <http://www.gezginkorsan.org/forum/index.php?topic=16165.60> (Erişim Tarihi:20.04.2016)



“1492 Amerika'nın Keşfi; Kristof Kolomb 1492'de Amerika Kitasına ulaştı.

1497 Avrupa Hindistan Ticaret Yolu; Şimdiye kadar Avrupa ve Uzakdoğu arasındaki ticaret karayolu ve Akdeniz üzerinden yapılıyordu. Vasco Da Gama'nın Afrika kıyılarını dolaşıp Hindistan'a ulaşmasıyla yeni ticaret yolu açılmış oldu. 1500 Keten Yelken Bezleri; Yelken yapımında keten bezler kullanılmaya başlandı.

1500 Ülkeler yabancı gemilerle savaşmak için korsanları kullanmaya başladı.

1512 Macellan'ın Dünya Turu; Ferdinand Macellan, İspanya'dan Hindistan'a ulaşmak için yola çıktı ve kendisi yolda ölse de ekibi dünyayı dolaşarak İspanya'ya ulaştı ve dünyanın yuvarlak olduğu yelkenliyle de ispatlandı. 1660 İlk Yat Yarışları; İngiltere Kralı II. Charles yelkenliler yarışmayı başlattı. 1680 İki veya Üç Direkli Aşırımal Yelkenler; İspanya, Portekiz ve Akdeniz'deki diğer ülkelerde, iki veya üç direkli aşırımal yelken kullanan yelkenliler yol almaya başladı.

1700 Bermuda ve Marconi Arması; Yelkenlilerde, Bermuda ve Marconi donanımı kullanılmaya başlandı. 1720 İlk Yat Kulübü; İrlanda'da Water Club Of Cork adlı ilk yat kulübü kuruldu. 1768 - 1771 Avustralya ve Yeni Zelanda'nın keşfi; İngiliz denizci James Cook, Avustralya'nın doğu kıyılarını ve Yeni Zelanda'yı keşfetti. 1790 İlk Buz Kayığı; İlk buz kayığı New York'ta Hudson Nehri'nde kullanıldı.

1830 Pamuktan Yapılan Yelkenler; Yelkenlerde keten yerine pamuktan yapılan yelken bezleri kullanılmaya başlandı. 1851 İlk Yıllık Yelkenli Yarışı; Wright Adası çevresinde Amerikalılarla İngilizler arasında her yıl düzenlenen ilk yelken yarışları yapıldı.

1900 Yelkenli Yarışları Olimpiyatlara Katıldı; Yelkenli yarışları, Olimpiyat Oyunlarında bir disiplin olarak kabul edildi. 1949 Optimist Yelkenliler; Optimist yelkenliler Clark Mills tarafından tasarlandı. İlk Çağ M.Ö 4000 Kare Yelken; Yelken tarihi, insanlığın gelişimiyle doğrudan orantılıdır. Bilimde gelişen insanoğlu, yelken ile denizleri keşfetmeye başladı.”<sup>8</sup>

İnsanoğlu suyun üzerinde gidebilmek için dış kuvvetlerden nasıl yararlanacağını kavradığı anda dalga ve rüzgâr kontrolünü de hesaba katarak şuanda kullandığımız yelkenlilerin günümüze ulaşmasını sağlamıştır. Tarihsel olarak kaynaklarda Fenike ve mısır uygarlıklarının ilk denemeleri yaptığını ve bunu Nil nehrinde denediklerini o tarihlerde kullanılan as malzemenin papirüs kâğıdı olduğu tarih kaynaklarında geçmektedir.

Kronolojik sıralamaya göre M.Ö. 3000'li yıllarda kullanılan yelken bezi kare şeklindeydi, buda fizik kurallarını hesaba katarsak pupa yani arkadan gelen rüzgâr gücü ile ilerleyebiliyordu. Bu nedenledir ki günümüz yarışlarında bile rüzgâr gücü ve

<sup>8</sup> <http://www.gezginkorsan.org/forum/index.php?topic=16165.60> (Erişim Tarihi:20.04.2016)

önemine göre denizde yol alabilmek için yelkenliler koyda ya da marinalarda doğru rüzgârın gelmesini bekliyorlardı.

Rüzgâr ve yön tahminini yelkenlinin ya da geminin fiziksel özelliklerine göre belirlenir. Sıralamaya baktığımızda Vikingler güvertesiz kürekli gemiler ve kare kullanılırken, denizciliğin geliştiği ve doğduğu Akdeniz'de ise üçken yelken kullanılırdı.

Yukarıda da belirtildiği gibi her coğrafya ve uygarlık bulunduğu konumdan ve iklim şartlarından etkilenecek yeni keşifler ve yerler arama duygusuyla deniz ulaşımını kullandılar. Ancak bilindiği üzere her coğrafya koşulu denizin ve rüzgârın durumu, açık okyanus ya da iç denizde olması yelkenlinin ya da geminin farklılığı ile doğrudan ilgilidir.

Latin yelkenin bulunuşu ve kullanılması yine Akdeniz'de oldu, Arap denizciler sayesinde bulunan Latin yelkeni üçgene benzeyen şekliyle Fasla Hindistan arasında kullanılmıştır. Bu yelkenin en büyük özelliği şeklinden dolayı manevra kabiliyetinin geniş olmasıydı. Bu yelkenlinin tek sıkıntısı Akdeniz'de seyir etmesinden dolayı okyanus şartına dayanabilecek yelkenliler değillerdi.

Yelkenlilerin dizaynları denizdeki hareket kabiliyetleri ağırlıklarıyla orantılı olarak değişir. Gemilerin boyutları ve ağırlık tonları denizde aldıkları mil standartta açık deniz ve iç deniz, okyanus ya da pasifikte farklılık gösterir.

Kare ve Üçgen yelkenin tek farklılığı rüzgârın yelkene dolma açısı ve tek yönlü rüzgâr beklenmesi ile ilgiliydi. Kare yelkenli sadece pupada sürat kazanabilirken üçgen yelkenli ise rüzgâr üstü ve altı olarak her yönden manevraya açıktı.

Dünyanın her yanında değişik deniz taşıtlarının keşfi ve gelişimi farklılık yaratırken dönemine ve coğrafyasına bağlı olarak etkiler gösterir. Örneğin Junk Rigler insan fiziki yaşamına göre tasarlanmış bu deniz taşıtları diğer gemi ve yelkenlilere göre daha kısa direkler ve manevra kabiliyetini kolaylaştıran hareketli yelkenlerdi. Az insan gücünden yararlanarak hareket sağlayan bu teknelerde en önemlisi yelkenin perdeli oluşundan kaynaklanan manevralardaki kontrolün rahat yapılmasıydı. Tasarımı küçük olan bu deniz aracının tamirinin kolaylığı da boyutlarından ve pratik olmasından kaynaklanmaktaydı.

Bu bölgesel farklılıkların yaşandığı Proa denilen benzeri olmayan teknelerin kullanıldığı pasifik te gelişen bu tekne Polonez denizcilerindir. Kullanılan bölgenin tam özelliklerini kullanan bu tekne kano şeklinde olması sebebiyle dengeleyici bir yapıdadır. Tam bir doğa aracı olan Proa lar yolculuk için sadece deni rüzgâr gece

ise işin içine yıldızlarında girdiği bilinmektedir. Bu teknelerde Latin yelkeni kullanımı yapılıyordu. Bu sayede uzun yolculuklar yapılabilirdi.

Durumun Osmanlıya gelişi ise coğrafi konum varlığıyla geçmişten günümüze gelmesine kadar sürmektedir. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbullu fethi ile başlayan ve Türklerin önemli ticaret yolları üzerinde kontrollerinin sağlanması ile devam eden süreçte doğuda ve batıdaki devletlerin deniz taşımacılığıyla Akdeniz'de yol almasını sağlamış ancak bilinmeyen deniz yapısının varlığı ile sakin Akdeniz'den açık deniz ve okyanuslara olan ulaşımın zorluğunun orta çıkmasını da sağlamıştır.

Bu durumun yansıttığı gerçeklik ise Akdeniz'deki yelkenli ve gemilerin okyanuslara uygun olmadığı idi. Zorlukların yarattığı farklılıklar ise insanlara yeni dizaynlar yapmaya yöneltmiştir. Yelkenlilerin ve gemilerin dümenlerinden ön ve arka gövdelerine kadar değişimler gerçekleşmiş boyutu değişen yelkenli ve gemilerde dümende değişerek ağırlaşmış buna bağlı olarak kişiler hâkimiyet sağlamak için değmen kontrolünde birden fazla kişiyle kontrolü sağlamışlardır. Bunun sonucu olarak dolap dümen dediğimiz tek kişinin kontrol etmesini sağlayacak şekilde düzenlemişler ve pusulasında varlığı ile kıyıda açık denizlere ulaşmışlardır.

Diğer yandan büyük keşifleri gerçekleştiren gemicilere gelindiğinde ise bu tarih 15. Yüzyılın son çeyreğini göstermektedir. Vasco de Gama ve Kristof Kolombun Karavela denilen gemilerle keşiflere çıktığı bilinmektedir. Bu tip gemiler geniş ve büyük gemilerdi okyanusta ve fırtınalarda diğerlerinden daha çok dayanıklı oluyorlardı. Onların arasında ise Karavelaların gelişmiş olanlarına Kalyon dendi. Bunlar karavelaya göre daha büyük boyutlara sahipti.

"Ağaç her tip ve boyutta tekne için doğal bir yapı malzemesi olarak kabul edilmiştir. Fakat ağacın az olduğu yerlerde yuvarlatılmış ve sıkıştırılmış palmye yaprakları da kullanılmıştır. Yine de ağacın ana yapı malzemesi olarak önemini yitirmesi ancak üreticilerin daha ucuz ve dayanıklı gövdeler yapmalarını sağlayan demir ve çeliğin icadı ile olmuştur. Savaş, ticaret ve balıkçı gemilerinin tasarımları işlevlerine uygun olarak geliştirilmiş, sonuçta farklı güç ve avantajlara sahip birçok deniz aracı ortaya çıkmıştır. Özellikle ticaret gemileri hız için dizayn ediliyorlardı, çünkü taşıdıkları baharat ve çayı en iyi fiyatlarda satın almanın ve pazarlamanın yolu rekabetten geçiyordu ve hız rakipleri geçmenin birinci koşulu idi."<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> <http://www.gezginkorsan.org/forum/index.php?topic=16165,60> (Erişim Tarihi:20.04.2016)

### 1.1.2. Yelken Sporunun Türkiye'deki Tarihi

Yelkenin ülke tarihindeki yeri, en az diğer sporlar kadar eskidir. Bunun en kritik ve dikkat çekici nedeni, Türkiye'nin bulunduğu jeopolitik önem ve konumundan kaynaklı olmasıdır. İstanbul ise, tarih çağları boyunca, tüm dünya ülkelerinin stratejik maksatlarla ele geçirmek istediği, iki kıtanın birbirine bağlandığı jeopolitik bir köprü niteliği taşıyan ve iki yarımadaı kapsayan bir şehirdir. İstanbul'un, Marmara iç denizinde olması ve adaların, denizi zenginleştiren varlığı ile bütünleşmesi, rüzgar çeşitliliği ve başkentin İstanbul olması, o dönemde Marmara'yı yelken sporu için benzersiz kılar. Ve 1850'li yıllarda yelkenin ilk tohumları bu başkentte atılır.

Her şey, Anadolu yakasında Moda, Avrupa yakasında ise Yeşilköy'e bağlı olan kulüplerin yarışları ile yat sahiplerinin bu elit konuya destekleri ile başlar.

Her spor dalının etkilendiği gibi yelken sporu da 1914-1923 yılları arasında yapılan savaşlardan etkilenmiştir. Ancak akabinde, 1923'ten sonra kurulan Su Sporları Federasyonu ile bu hareket canlanarak, yeniden gündeme gelir. 1957 yılının 25 Mayıs'ına gelindiğinde ise yelken; kürek, yüzme gibi spor dallarından ayrılarak, kendi federasyonuna kavuşur ve Yelken Federasyonu kurulur.

Türkiye'de ilk defa yat yarışları ile başlayan yelken sporunun kısa ve hızlı tarihinde, yelkenin, Uluslararası Yat Yarışları Birliği'ne üye kabul edilmesi ise federasyonun kurulmasından çok daha önce, 1932 yılında gerçekleşir.

Sonraki yıllarda uluslararası sporların teşkilat düzenlemesi sayesinde International Sailing Federation= ISAF adını alarak 1996 senesinde dünyada yerini alır. ISAF yelken sporunu yapan tüm sporcuların dünya üzerinde düzenleyen tek kurumdur. Türkiye'de ise Yelken Federasyonu, Gençlik ve Spor Bakanlığı'na bağlı olarak, Gençlik Hizmetleri ve Spor Genel Müdürlüğü bünyesinde yürütülmektedir.



**Resim3** Laser Erkekler yarıştan bir kare, Bogee Toth Sail Coach Photogaper,2016.

Ülkemizde her federasyonda olduğu gibi Yelken Federasyonu'nun yapısına baktığımızda, federasyon ekibi; Başkan, Yönetim Kurulu, Merkez Hakem Komitesi, Teknik Kurul, Sınıf Sekreterlikleri, Eğitim Kurulu Organizasyon Komitesi, Sağlık Kurulu ve Hukuk Kurulu ile illerde İl Yelken Temsilcisi, İl Tertip Komitesi, İl Hakem Kurulu, Yelken Kulüpleri ve yönetimden oluşmaktadır.

Genel bilinenlerin ışığında, federasyonun ve kulüplerin varlık amaçlarının sporu tanıtır yaygınlaştırmak ve gelişimini sağlayarak sporcular yetiştirmek, yetişen sporcuların ise daha sonraki dönemlerde başarı basamaklarını tek tek tırmanmasında öncülük ederek, arkasında olmak ve milli yarışlarda ülkemiz adına sporcu var edebilmek olduğunu sıralayacak olursak; Yelken Federasyonu'da, yelken sporuna ve sporcusuna bu çerçevede sahip çıkıp, koruyup, yaşatırken, ülkemizin yelken sporundaki varlığını başarıyla göstermek adına, uluslararası arenada en iyi şekilde temsil edilmemiz için gerekli organizasyon ve katkıyı sağlamaktadır.

“Ülkemizde Yelken Federasyonu tarafından tescil edilmiş yelkenli tekne sınıfları vardır. Bunlar Olimpik kategoride Laser, 470, Finn, RS: X ve Olimpik olmayan kategoride Optimist, 420, Pirat, Techno293, Dragon, Yat ve Radyo Kontrollü Yat sınıflarıdır.”<sup>10</sup>



**Resim 4** Laser Radial, Ecem Güzel, İtalya,2014

<sup>10</sup><http://tyf.org.tr/sayfalar/tarihce>(Erişim Tarihi:20.05.2016)

### 1.1.3.Yelken Sporunun Türkiye'deki Gelişimi

Yelken sporunun Türkiye'deki tarihsel gelişimine bakmak için öncelikle dünyadaki gelişimi üzerinden gitmemiz gerekmektedir.

Aslına bakılırsa insanoğlu, sürekli gelişen dünya düzeni içinde, ulaşımı için deniz taşıtları arayan, bunun gelişimi ile aradığını bulduğu an hayata geçiren bir mekanizmadır. İlk yelkenlilerin, ağaç gövdelerinin oyulmasıyla, sonra kare yelken ve üçgen biçimine geçiş sağlanmasıyla, ardından; değişen dünya sisteminin öncelikli gereksinimi olan ticaret, taşımacılık konularında kullanılmasıyla, daha sonra sanayii pastasının, devletlerin kendi çıkarını artırma gücüne kapılarak oluşan rekabete dayalı iştah kabartıcı görüntüsüyle sömürgecilik doktrinini benimsemesi ve son olarak; dünyada artık spor etkinliği olarak kabul edilen yelkenin gelişiminde; Türkiye ile dünyanın seyri aynı tarihlerde değildir. Coğrafi koşullar ve savaşlar nedeniyle yelkenin Türkiye'deki gelişimi ciddi ölçüde etkilenmiştir.

“Dünyada ilk yelken kulüpleri 1700'lü yıllarda ortaya çıkar, Türkiye'de ise 1890'lı yılların sonunda. İstanbul'da yaşayan İngilizler ile başlayan yelken sporu, varlıklı Türk aileleri arasında kısa zamanda benimsenir. Ve o yıllarda İstanbul'da ardı ardına yelken kulüpleri kurulmaya başlanır: Prinkipo, Makriköy ve Moda Yelken kulüpleri. Bu kulüplerin düzenlediği geziler ve yarışlar, uzun yıllar durmaksızın devam eder. Ancak 1914 yılında Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile kulüplerin faaliyetlerine son verilir.”<sup>11</sup>

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de savaşın sektelere uğrattığı ve gelişimini engellediği bilinmektedir. Bu durgun dönemin ardından, savaşın da bitmesiyle beraber, Su Sporları Federasyonu kurularak, yelken branşı da, bu federasyon içine dahil edilir. Türkiye Cumhuriyeti'nin de resmen kurulmasıyla, gittikçe sürat kazanan yelken alanındaki gelişim, Uluslararası Yat Yarışları'nın da varlığıyla 12 Ağustos 1932 tarihinde, belirlenen kurallara uyulması suretiyle düzenlenen ilk yarışa katılır.

Bahsedildiği üzere, 1932 yılından sonra savaşın getirdiği etkilerin azalmasıyla beraber, açılan yelken kulüplerinin artması sebebiyle, yelkenin, spor olarak diğer branşlar ile tanınmasına başlanmış olur. İlk yelkenciler, ilk olimpiyatçılarda gelişme gözlenirken, bir kez daha duraklama yaşayan yelken; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ülkemizde gelişimini ve kabulünü tamamen gerçekleştirmiştir.

---

<sup>11</sup><http://www.samsunyelken.org.tr/bilgi-bankasi.asp?bilgi=25-yelken-sporunun-tarihi>(Erişim Tarihi:20.05.2016)

“Ulu önder Mustafa Kemal Atatürk’ün de teşvikiyle 8 Nisan 1935 tarihinde, gerçek anlamda ilk Türk yelken kulübü, Moda Deniz Kulübü kurulur. Gelişmelerin ardından Türk yelkencileri uluslararası platformda yarışmaya başlar. 1936 yılındaki Berlin Olimpiyat Oyunları’nda Türkiye’yi Harun Ülman, Dr. Demir Turgut ve Behzat Baydar başarıyla temsil eder. İkinci Dünya Savaşı ile bir kez daha duraklayan yelken faaliyetleri, savaş sonrası, kaybettiği ilgiyi tekrar kazanır.”<sup>12</sup>

Bu girişim ardından, gerçek anlamda resmi diğer kulüplerin kurulumu başlar. İlk olarak İstanbul Yelken Kulübü (İYK), Fenerbahçe Yelken Kulübü, Galatasaray Yelken Kulübü, İstanbul’da çalışmalarında faal olmaya başlarken, Karşıyaka’da yapılan çalışma ve girişimlerle yapılan yelken faaliyetleri de İzmir için başlamış olur. 1957’de ise Yelken Federasyonu’nun kurulumuyla yelken, bir doğa sporu olarak hayata geçer. Yelken sporunda amaç, doğaya karşı gelerek onu yenmek egale etmek değil, tam tersine onunla bağdaşarak yol almak esastır. Yelken sporu, yelkensever herkes için, bir süre sonra bir yaşam stiline dönüşerek, herkesin bu stilin gereklerini kanıksamış olarak yaşadığı, bir doğa felsefesidir.

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de dünyayı dolaşan isimler yer almaktadır. Aşağıda belirtilen isimler Türk Yelkenciliği’nde bu doğa felsefesini benimsemiş olan birer mihenk taşı niteliğindedir.

Türk yelkencilerin serüvenleri, keşif istekleri, yabancı yelkenciler kadar yoğundur örneğin.

Haluk Karamanoğlu, ailesiyle çıktığı dünya turunda dünyaya gelen çocukları ile beraber şu anda da yelkende ve Türkiye’nin güneyinde devam etmekte,yalnız bu kez çocukları ile minik yelkencilere yön göstererek.

Unutulmayan isimlerden, Osman–Zuhal Atasoy çifti, Tanıl Tuncel ve eşi, sonrasında ise Özkan Gülkaynak ve Hakan Öge de seyahati tamamlayan diğer isimlerden.

Görüldüğü gibi yelkenli teknesi ile dünyayı dolaşan isimlere gelindiğinde, hem hayat hikâyeleri, hem hayata bakışları iz bırakan pek çok farklı karakter karşımıza çıkmaktadır.

.....Burada benim de favori olarak izlediğim isimlerden en başta, Bernard Montesiler ve sonrasında ise Joshua Slocum gelir.

İsimler genelde hep erkek yelkencileri gösterse de, asıl ilginç kadın yelkencilerin varlığının bilinmemesi. Ve hatta çocuk yaşta dünyayı turlayan 14 yaşındaki çocuk da bir kız.

---

<sup>12</sup><http://www.samsunyelken.org.tr/bilgi-bankasi.asp?bilgi=25-yelken-sporunun-tarihi>(Erişim Tarihi:20.05.2016)

Bu bağlamda benim için, yelken sporunda ikinci önemli isim, İngiliz kadın yelkenci Dee Caffari ve ardından Ellen MacArthur gelmektedir.

Esas büyük hikâye ise, 14 yaşındaki Hollanda asıllı bir kız çocuğunun dünya turuna çıkışı adı Laura Dekker. Mahkeme kararları içinde çalkantılı bir bekleyişin ardından Laura, turu tamamlayarak karaya döndüğünde yelkenin gelişimi adına büyük bir başarı gerçekleştirdi.

Her yelkencinin hayatı bir rüzgar, hepsi yelkenin gelişim simgesi ve yelkenle denizde yapılabilecek en başarılı sosyal mesleği de yapıyorlar: İnsan fethi.

Şu ana kadar hep yabancı isimlere değindik ancak yelkenle dünya turuna çıkan ilk Türk sıfatının sahibi Sadun Bora, eşi ve Kısmet'le yaptıkları miller ve tamamlanan bir hayalin gerçeğe dönüşüyle yapılmış deniz belgeselleri. Bu yaşanmışlıkların, pek çok yelkenciye hala ışık tuttuğunu varsaydığımızda, yetişecek yelkencilerin edineceği bilgi, teknik, tecrübe ve yaklaşım açısından ne kadar değerli olduğunu düşünmek gereklidir.

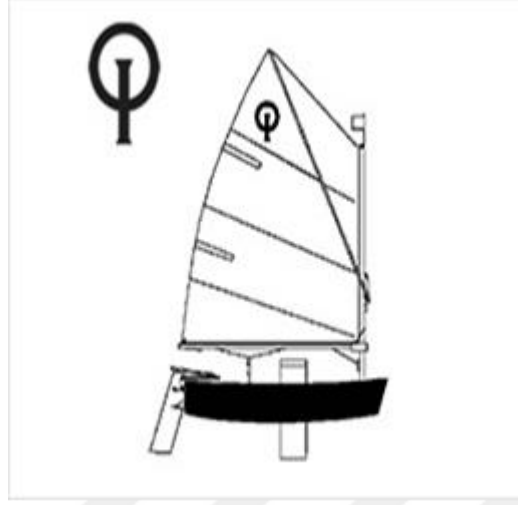
Türkiye'de yelken, büyük yollar kat ederek; yarışma sporu ya da hobi olmanın yanında, pek çok insan için bir yaşam şeklidir. Zamanla bu yaşam şeklinin, üç tarafı denizlerle çevrili ve eşsiz koylara sahip olan ülkemizde, daha da yaygın hale geleceğine inanılmaktadır.



## 1.2.YELKEN SINIFLARI

Yelken branşlar bazında tekne sınıflarına ayrılır.

### 1.2.1.Optimist Sınıfı



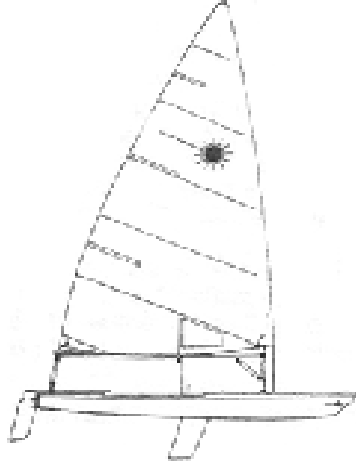
**Resim 5** Optimist

Optimist yelkenli yarış teknelerinin en küçüğüdür ve başlangıç seviyesidir çocuklarda hareketli salmalı teknedir ve teknede tek kullanıcı olur. Clark Mills tarafından 1974 yılında tasarlanmıştır. Tekne 35kg ağırlığında 2,3m uzunluğundadır.



**Resim 6** Optimist Antrenman BronWen Klaas, Güney Afrika,2013

### 1.2.2.Laser Sınıfı



**Resim 7** Laser Tekne

Hareketli salmalı tek kişilik bir teknedir.1969 yılında Bruce Kirby tarafından tasarlanmıştır.59kg ağırlığındadır. Gövdesi 4,23 en uzunluğu ise1,37m'dir. Laser yelken alanı bakımından 3 sınıfa ayrılır. Laser standart için7,06m<sup>2</sup>,Laser Radial için5,76m<sup>2</sup> Laser 4,7 içinse 4,7m<sup>2</sup> dir.



**Resim 8** Laser Radial Europacup, Ecem Güzel, Yunanistan, 2015

### 1.2.3.420 Sınıfı



**Resim 9** 420 Tekne

Hareketli salmalı tekne iki kişiliktir Christian Maury tarafından tasarlanmıştır.100kg ağırlığındaki teknemiz anayelken flok ve balon alanı olarak diğer teknelerden farklılık göstermektedir teknedeki gövde uzunluğu 4,2m'dir.



**Resim 10** 420 World Champion, Jun Hira, Japonya,2015

#### 1.2.4. 470 Sınıfı



**Resim 11** 470 Tekne

Hareketli salmalı tekne de 420 sınıfı gibi ekip teknesidir yani iki kişiliktir. Andre Cornu tarafından 1963 yılında tasarlanmıştır.4,7m uzunluğundadır.420 de olduğu gibi 470 teknesinde de ana yelken flok ve balonalanı bulunmaktadır. Teknenin ağırlığı 120kg'dır.



**Resim12** 470 Yarış Beste kaynakçı-Simay Aslan, Arjantin,2016

### 1.2.5. Pirat



**Resim13** Pirat Tekne

Hareketli salmalı tekne iki kişiliktir, Carl Martens tarafından 1938 yılında tasarlanmıştır. Gövde uzunluğu 5m olan teknenin ağırlığı 170kg'dır. Anayelken ve flok alanı bulunmaktadır teknede.



**Resim 14** Pirat Antrenman, Bronwen Klaas, Güney Afrika,2014

### 1.2.6. Dragon



**Resim 15** Dragon

Sabit salmalı teknedir. Maksimum tekedeki kişi sayısı dördür, Johan Anker tarafından tasarlanmıştır. Gövde uzunluğu 8,9m'dir.1700kg olan teknenin ana yelken, fok ve balon alanı vardır.



**Resim 16** Dragon Tekne Sınıfı Antrenman, Bronwen Klaas, Güney Afrika, 2013

### 1.2.7.Finn Sınıfı



**Resim 17 Finn**

Hareketli salmalı teknedir. Tek kişilik sınıfın en büyük teknesidir.1949 yılında Rickard Sarbytarafından tasarlanmıştır.107kg ağırlığındadır gövde uzunluğu ise 4,5m'dir.



**Resim 18 Finn Sınıfı Yarış, Anna Geroeva, Fransa,2014**

### 1.2.8.RS: X Sınıfı



**Resim 19** RS: X

Rüzgâr sörfü tek kişilik bir sınıftır. Jean Bouldoires & Robert Stroj tarafından 2004 yılında tasarlanmıştır. Gövde ağırlığı 15,5 kg'dır. Gövde uzunluğu 2,86m'dir, yelken alanı erkek kadın ve genç olarak değişiklik göstermektedir.



**Resim20** RS: X Sınıfı Yarış, Bogee Toth, İspanya,2014



### 1.2.9.Techno293 Sınıfı



**Resim 21** Techno 293

Rüzgâr sörfüdür, tek kişiliktir 2005 yılında Fabien Vollenweider tarafından tasarlanmıştır. Gövde Uzunluğu 2.93m, gövde Ağırlığı 12,5kg'dır.



**Resim 22** Techno 293 Yarış Patrik Pollak, Fransa,2014

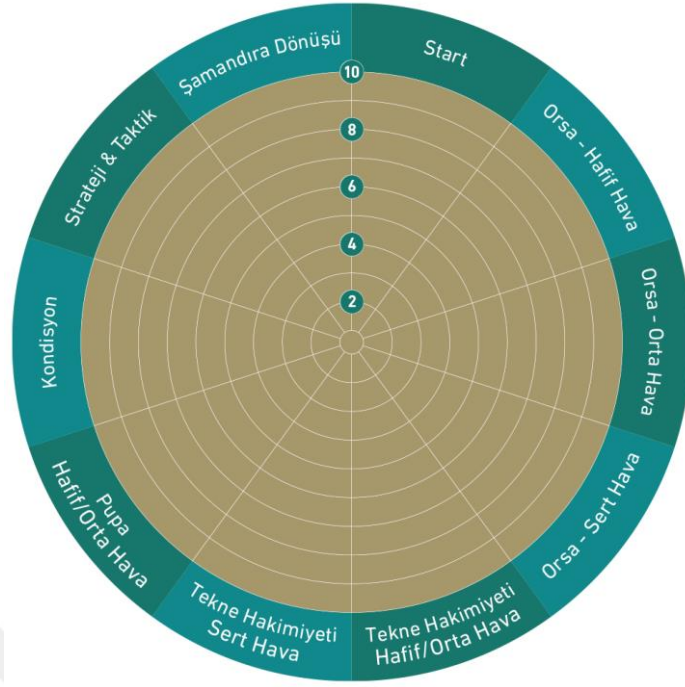
Türkiye Yelken Federasyonundan alınan bilgide; 2016 yılı 4101 lisanlı sporcusu, 158 Yelken kulübu bulunmaktadır. 1999-2015 yılları arasında farklı kademelerde ise, 130 yelken antrenörü görev yapmaktadır.

Yıl boyunca, Avrupa-Amerika(K-G)-Avustralya ve Asya kıtalarında, beş aylık trofeler düzenlenmektedir. Yıl içinde, çeşitli Avrupa özel yarışlarında, en az 3 tane yapılır. Tüm yıl boyunca yoğun bir yarış ve kamp serisi geçiren milli yelken sporcularımızın; hava, bölge ve beslenme koşulları, performanslarında değişimler gerçekleştirmektedir.

Nadiren olumlu olduğu anlar olsa da, genel bağlamda koşullar sporcular üzerinde olumsuz etkilere sebep olmaktadır. Çünkü yelkende tekne hâkimiyeti ve karar verme süreci, zamansal ve doğal şartlar etkisiyle farklılık ve çeşitlilik göstermektedir.

Zaman zaman hava şartları, rüzgâr, bulutların rengi, elbette sporcuya doğal bir mesaj göndermektedir. Ancak buna karşın yarış tecrübesi ve iklimsel olarak bölge farklılıkları; sporcunun bölgeyi iyi tanıyıp bilmesi ile de ilintilidir.

Genelde yelken yapmaya küçük yaşta başlayan sporcular, kendi karar mekanizmalarını, yaşayarak öğrenme metoduyla geliştirirken, tek başlarına farklı kıtalarda yapılan yarışlarda deneyim ve özgüven gelişimini erkenden sağlayarak, diğer yaş gruplarına göre daha net bir biçim kazanmış karakter özelliklerini ortaya koymaktadırlar. Bu durum, yelkencilerde değişmeyen ve hayatlarına da adapte ettikleri en önemli bileşenin, hesaplama ve hızlı karar verme yetileri olduğu düsturunu benimsemelerine ve başarı bilincini şekillendirmelerine sebeptir.



**Tablo:1.** Yelkende deniz stratejisi için kombinasyon diyagramı<sup>13</sup>

Sınıflar bazında bakıldığında araştırmaya katılım gösteren sporcuların branş yoğunluğunu laser, 470, 420 sınıfları oluşturmaktadır.

Bu sporcuların çoğunun gelişim ve yaş grubu göz önüne alındığında, optimist sınıfı ile başlayıp, laser 4,7 sırasıyla standart ve radiale geçtiği, bazı sporcuların antropometrik gelişimleri ile daha büyük tekne sınıfı olan Finn'de yer aldıkları görülmektedir. Yine aynı şekilde optimistten başlayıp 420 ekip sınıfında devam eden sporcuların, yaş ve antropometrik özellikleri değiştikçe, 470 sınıfına geçiş yaparak spor kariyerlerine devam ettikleri saptanmıştır. Pek çok branşta görülmeyen ancak yelkenin sınıfsal sıralamasında, kürsüde erkeklerle kadın sporcuların genel klasman aynı kürsüde yer almalarıdır.

<sup>13</sup> <http://www.anayelken.com.tr/performans-koclugu/> (Erişim Tarihi:20.05.2016)



**Tablo2** Yelkendeki başarı diyagramı diğer destekçileri<sup>14</sup>

Türkiye’de yelken sporuna bakıldığında; 3 tarafı denizlerle çevrili ve iklim koşullarının da elverişli olması sayesinde, bu sporun daha geniş kitlelere ulaşmaması için hiçbir neden bulunmamaktadır. Yelkeni sınırlandıran ve performans sporu olmasındaki en olumsuz tek tarafın maliyet olduğu, ancak ve ancak büyük sponsorluklar ile gelişiminin pekiştirileceği bilinmektedir. Bugün 2016 Rio Olimpiyatları’nda; radial laser, finn, 470 erkek sınıfında, sadece 4 sporcumuz, Türkiye’yi temsil etmek için yer alma hakkı kazanmış durumda...

Yelken sporu ve yarış düzeneğine bakıldığında ise, şartların; rüzgâr ve deniz koşullarıyla bağlantılı olarak uzun bekleme, kalış sürelerinin uzaması, okyanus, aşırı yarış trofelerinin bulunması, sporcuların bir yıllık yarış-antrenman ve kamp üçleminde bulunan programında, yılın büyük bölümünü yurtdışında geçirmeleri performanslarının etkilenmesine sebep olmaktadır.

<sup>14</sup> <http://www.anayelken.com.tr/performans-koclugu/> (Erişim Tarihi:20.05.2016)

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2.MOTİVASYONUN TANIMI

“Motivasyon, en basit şekliyle, bir kişinin çabalarının yönü ve yoğunluğu olarak tanımlanabilir.”<sup>15</sup>

#### 2.1 MOTİVASYONUN YELKEN SOPURUYLA İLİŞKİSİ

Motivasyonun kelime köküne baktığımızda Latince olduğunu ve Movere'den İngilizce'ye move olarak geçtiğini, Türkçe'de ise, genellikle güdü olarak çevrilip, kullanıldığını görmekteyiz. Motivasyon, ihtiyacı karşılamaya yönelimdir. Yönelimin pozitif ya da negatif olması önemli değildir. Yelken sporunda da genelde olduğu gibi motivasyon davranışı üç ana hatta yer alır.

Sırasıyla şöyledir:

1-Tetikleme; bu ana hatta yelken sporcusu yarış esnasında önce ve sonrasında bir itici güçle hareket eder. Starta 5 dakika 3 dakika ve 1 dakika kalan uyarın seslerinde sporcuda tetikleme oluşturur. Bu durum pozitif ya da negatif olarak sporcuda bir dışı vurum yaratmaktadır. Davranışın tetikleme aşamasıdır.

2-Yönlendirme; davranış burada ana hat içinde yönlenmeye başlar olumlu olduğunda davranış kazançla sonuçlanır, olumsuzda kayıpla sonuçlanır.

3-Sürdürme; davranışın tamamı ile kazançta devamlılığını kayıpta çöküş ve sönüşü anlattığı düşünülmektedir.



**Resim 23** Laser Radial Yarış Ecem Güzel, İspanya,2015

<sup>15</sup> Weinberg Robert S. , Gould Dainiel, Spor Ve Egzersiz Psikolojisinin Temelleri, Nobel, 2015 s.51

Motivasyon, sinir sisteminin anatomik yapısına bağlı olarak vejetatif sinir sistemine dahil olup, bu sistemin ise, tıp biliminde, yaşam organlarının çalışmasını düzenleyen sinir sistemine doğrudan bağlı olduğu kabul edilir.

Kısaca, spordaki motivasyonu etkileyen ve performansı engelleyen psikolojik faktörlerin, fizyolojik süreçlerle belirlendiği düşünüldüğünde; motivasyon bu sistemin içinde sürüp giden faktörler içinde yer almaktadır.

Motivasyon, yelken sporuyla bağdaştığında türlerine göre dört grupta incelenmektedir :

1.Sosyal olarak dışa vurum iletişim becerisi ile özdeşleştiği düşünülmektedir. Yelkencilerin uzun kamp ve yarış dönemleri boyunca iletişimde oldukları farklı ülke grupları ve yabancı antrenörler olması sebebi ile uyum sağlama sürecinde çoğu zaman hızlı bir bağ kurulduğu gözlenmektedir.

2.Psikolojik olarak yelkenciler; karar verme, hızlı düşünme bakımından diğer sporculara oranla çok daha fazla pratik yapabilecek ortama ve zihin alanına sahip oldukları düşünülmektedir.

3.İçsel olarak baktığımızda, kişisel olarak kendine güven, stresle başa çıkma, gibi faktörlere kolay uyum sağlayabilmekte ve yaşamaya önem verdikleri görülmektedir.

4.Fizyolojik olarak, vücut ısısı ve sıvı ihtiyaı gibi bedensel ihtiyaçların karşılanamaması bakımından yelken, yoksunluk halinin en fazla hissedildiği branşlardan biridir. Bu durum, sporcunun yarış anındaki motivasyon düzeyini etkilemekte ve başarı srdrmn, duruma göre olumlu ya da olumsuz etkilediği düşünülmektedir.

“Motivasyon yüksek performans ile bedensel yetenek, iyi alıştırma arasında çok sıkı ilişkiler vardır. Bu iki koşul birlikte olmadan genç bir sporcudan uluslararası bir düzeyde bir başarı beklenemez. Ancak bugün, özellikle sporda ileri gitmiş ülkelerde görüldüğü gibi, yaklaşık eşit bedensel yeteneklere ve çalışma olanaklarına sahip binlerce genç sporcudan ancak bazıları bu başarıyı gösterebilmektedir. Bu yalnız sporda değil, yaşamın her kesiminde böyledir. Yetenek ve olanakları eşit olmasına rağmen başarıları farklı olmaktadır. Motivasyon öneminin yeri; “Bireyin içinde yaşadığı biyolojik ve sosyal ortamda varlığını sürdürmeye yönelik davranışlarının nedenlerine motif ve bütünü ile motif ve bütünü ile bu olguya motivasyon deriz.”<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Ergun Başer, Uygulamalı Spor Psikolojisi; Performans Sporda Psikolojinin Rolü, Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı, İzmir,1985 s.63,64



**Resim:24** Junior 470 World Cup Beste Kaynakçı, Yunanistan,2015,

Birey, tanımında da anlatıldığı üzere iki ortam içinde yaşar. Bu ortamların biri biyolojik, diğeri ise sosyal ortamdır. İşte bu iki farklı ve iç içe geçmiş iki ortamı tanımlarken, Ergun Başer'in verdiği bir örnek var: Karnı aç olan insanın ne pahasına olursa olsun karnını doyurma isteğinin olduğudur. Çünkü biyolojik olarak beslenemezse varlığının tehlikede olduğunu bilir. Bunun için hırsızlık yapmayı göze alamamasının sebebini de, sosyal ortama karşı duyduğu çekincesine ve hırsızlık yaparak karnını doyuramayacağını da bilmesine, yani ahlak gelişimine bağlar.

İşte ayrıldığı bu noktada; biyolojik motivasyonunu dürtülerle hareket ettirirken, sosyal motivasyonunun dayandığı albilinçte, toplum tarafından beğenilmek, saygı duyulmak ve takdir görmeyi istemek gibi düşünceler yatar..

Sosyal motivasyon, öğrenilen koşullu motivasyondur. Varlığını biyolojik olarak sürdürmek kişiye yeterli olmadığından, kişi, toplumla özdeş olma bilincine uygun biçimdeki bireysel girişimlerin, uyarani aldığı ilk anda iletişime dönüşmesiyle beraber açığa çıkan sosyal motivasyonla ortamını tanımlar.

Sporda ise anatomik özellikleri tanıyıp, yapılacak hareketin biyolojik açıdan organizmaya etkisini bilmek önceliklidir.. Biyolojik doyumun gerçekleşmesi ise, kişinin hareketleriyle; kas, kemik, organ yapısı arasında ilintili olarak gelişir.

Sorunsuz gerçekleşen bu gelişimin sağladığı olumluluk hali, performansa doğrudan yansdığından, kişinin sağlıklı ve güçlü olması spor motivasyonunda toplumun diğeri bireylerine karşı üstünlüğünü kazandırır.

Sosyal olarak bakıldığında ise, spor; zamanla, bacasız bir endüstriye, bir meslek dalına ve kitleleri harekete geçirecek bir olguya dönüşmekte her daim başrol oyuncusudur.

Bu nedenledir ki, sporun; erken yaşlarda bir yaşam şekli halinde yaşanması ve benimsenmesi için; basın, radyo, televizyon, internet vb. gibi kitle iletişim araçları kanalıyla ulaşılabilir ve tanımlanabilir hale gelmesine neden olmuştur. Son zamanlarda performans sporcularının hayat hikâyelerinden yapılan belgesel sinema filmlerinin gişe-izlenme hasılatını, belgesel olmayan film türlerinininkiyle karşılaştığımızda, belgesel olmayan filmlerin gişe rekorlarını birebir yakalaması ya da çok büyük gişe rekorlarına imza atması da sosyal motivasyonun kanıtıdır.



**Resim:25** 470 Yarış Beste Kaynakçı-Simay Aslan, Athnes Eurlympic, Atina 2015



Sporda motivasyon; psikolojik, sosyal ve ekonomik bir dönüşüme geçerek, nitelik ve nicelik açısından bölümlenirken, yelkene yaptığı yansımanın aşağıdaki gibi olduğu düşünülmektedir.

1-Nitelik açısından bakıldığında spor motivasyonu iki ana grupta incelenmiştir:

- a-Genel spor motivasyonu,
- b-Özel spor motivasyonu.

2-Nicelik açısından bakıldığında ise spor motivasyonu üç ana grupta incelenmiştir:

- a-Yeterli Motivasyon
- b-Yetersiz Eksik Motivasyon
- c-Aşırı Yoğun Motivasyon

1-Nitelik açısından spor motivasyonu

a-Genel spor motivasyonu; etkin olma arzusu, kendini bulma, kendini anlatma yani kanıtlama, tanınma, ün kazanma gereksinimi, itibar sağlayarak üstünlük elde etme gereksinimi, hâkimiyet arzusu, özellikle de açık denizde yapılan bir spor olması sebebi ile macera hevesi ve bir karar verme halinde olma arzusu doğrultularında, bireyi spora yönelten sosyal amaç kapsamındaki psikolojik gereksinimlerdir.

b-Özel spor motivasyonu; oyun sporu, sağlık sporu ve performans sporu gibi adlarla, özelleştirilmiş ve seçilmiş motivasyon biçimini; yelkende, hedeflediği yarışa göre bölümlendirir.

2-Nicelik açısından spor motivasyonu; yelkende sporcunun yeterli motivasyonda olma durumu, hazırbulunuşluk düzeyi gibi davranışsal amaca ilişkin bir motivasyon türüdür.

Örneğin; yetersiz motivasyondan kaynaklanan düşük motive durumu, sporcunun; yarışa henüz hazır olup-olmadığına dair bilgi verir ve bu duruma yol açarken, aşırı motivasyonda, yüksek motivasyon nedeniyle, sporcuda yarış öncesi telaş yaratan herhangi bir durumun sergilenip-sergilenmediği gibi nicelikli durumların varlığı bu gruba girmektedir.

Motivasyon, sporcunun yaşadığı ülke, bölge, hatta bölümlendirilmiş ilçeler içinde yetiştiği yerin yapısına bağlı olmak suretiyle bile değişiklik göstermektedir.

Ayrıca kişilik özellikleri bakımından bakıldığında dahi motivasyon, sporcudan sporcuya farklılık göstermektedir. Bir sporcuda yüksek motivasyon yaratan etmenler, diğer sporcuda yetersiz motivasyon yaratabilmektedir. Yani düşünüldüğü vakit;

yelken sporcularında değişkenlerin çok çeşitli olması durumu ve doğal koşullarda yarışma zarureti, zamansal ve bölgesel açıdan, sporcunun karakter yapısıyla motivasyonu arasında dengesel değişiklikler yaratmaktadır.

Bu durumda, hangi sporcuya hangi şartlarda, hangi motivasyon türünün kullanılacağına uygulama yöntemleri karar verir. Sporcunun uyarılarak, korkutularak yada ödüllendirilerek vb. gibi hangi davranışsal pekiştireçle motive edileceğine sporcunun kişilik özellikleri göz önünde bulundurularak karar verilmesini sağlar.

Genelde motivasyonda uyarma yöntemi, yüz yüze, bire bir olarak sporcu ile konuşularak gerçekleşir. Sporcu sağladığı başarının yararlarını direkt olarak alır.

Korkutarak verilecek güdünün ise dikkat edilmesi gereken en önemli yanı, sporcunun karakterine de bağlı olarak kullanılacak olan korkunun ileride sporcuda oluşılabilecek kaygı durumunu tetiklememesidir.

Sporcularda, performanslarının zirvesindeyken yaralanma ya da sakatlanma sonucu sporu bırakma korkusunun oluşması, beraberinde getirdiği kaygı bozuklukları ve duyarlılığın bu eğilimde ilerlemesi sonucunun doğurduğu sorunlar, sporculara, kısa vadede olumsuz geri bildirim olarak geri döner. İşte burada, doğru noktada doğru zamanın, doğru sinerji ve iletişim biçiminin yakalanıp, sporcunun fiziki gücünün yoğun olmasından yararlanılarak, korku duygusundan arındırılabilir.. Bu davranışsal süreçte kullanılan ödüllendirme yöntemi ise, benzer örneklerde en çok kullanılan yöntemdir. Korku davranışının yerine, karşıt davranışın ayrımlı pekiştirilmesi için sporcunun sürekli yeni şeyler ummasına (kazanmasına) dair motivasyonu arttırılarak, ödüllendirme olarak kullanılır.

Motivasyonda düzey durumu doğru olarak ayarlanmadığı takdirde; uyarılmışlık, stres ve kaygıyla karşılaşmaktadır. Motivasyonun, uygulamalı davranışsal sistem disiplini içinde yer alması sebebiyle içinde barındırdığı pekiştirme, geri bildirim ve genelleme basamaklarının, sporcuda doğru biçimde içselleşmesi sonucunda hedeflenen kazanıma ulaşılır. İçsel ve dışsal motivasyon, spor ve performansta oldukça sık olarak kullanılmaktadır. Motivasyonun bu iki ana kaynağı olan içsel ve dışsal ödüllerde, dışsal olan motivasyon, pekiştirmeye açık olan sporculara çevresi tarafından güdülenirken; içsel motivasyonda, sporcular kendini gerçekleştirme hiyerarşisi içinde çabalar.

Günümüzde spor için dışsal ödüllerin, içsel motivasyonu etkilemesi durumunda, dışsal ödüller, içsel motivi (azim, kararlılık ve hedef koyma gibi duygusal anlamda) beslerken; içsel motivasyon da, dışsal motivi (özgüven, başarı için disiplinli çalışma, sosyal hazırbulunuşluk anlamında) kendini gerçekleştirmeye yönelik olurlar.

Örneğin; sporun yoğun yaşandığı dönemlerde, dünya sıralamalarına girerek zirveye çıkmış olan sporcuların yaşam standartlarına, sporcu ya da sporcular tarafından duyulan hayranlığın; motivasyonu olumlu etkilediği, hayranlık duyulan sporcuların yaşam kalitesinden, kullandıkları sportif ekipmanlarına kadar özendiricilik yaratması dışsal ödülün içsel motivi nasıl arttırdığını göstermektedir.

Yelken gibi bir spor branşıyla bu durum bütünleştiğinde, kullanılan ekipman ve tekne transferleri gibi zaruri ihtiyaçların söz konusu olması halinde, ekonomik açıdan motivasyonu çok etkilediği, araştırma süresince dile getirildi.

Yapılan sporun pahalı bir spor olması ve standartların yüksek olması sebebiyle yaşanan en büyük sıkıntının maddi destek olduğu ve destekleyicinin federasyonla birlikte, sporcuların kulüpleri olduğu bilinmekte...

Doğru antrenman, doğru beslenme ve doğru mental destek ile başarının kazanılmaması için hiçbir neden yoktur. Bu yapılan araştırma baz alındığında, sporcuların motivasyon için istedikleri ve destekledikleri, okyanus aşırı ülkelerde gerçekleşen kamp ve yarışların zorluğu, bu hedefe kilitlenerek heyecan ve disiplinle çalışmaları, sporcuları daha da motive etmektedir.

Olimpiyat yılı olması nedeniyle araştırmaya katılan pek çok sporcumuz, Meksika, Arjantin, Brezilya, Çin ve Avustralya'da gerçekleşen kamp ve yarışlarda uzun seyahatler gerçekleştirdiğinden, kontrol odaklarını motive edecek devamlılığın sağlanamamasından yakınmış ve bu durumu dile getirmişlerdir.

Gelişen planların (kamp ve yarış) varlığına göre baktığımızda, planların sırası, zaman aralığı ve koşullarının, sporcuların performansını; zaman zaman düşürürken, zaman zaman da çıkışlara tırmandırdığı gözlenmektedir. Rankların düşmesi ve sonuçlarda; Altın grup mu? Gümüş grup mu? Sorularıyla yaşanan o sancılı yarış günlerinde, zamanın ve sporcuların negatif etkilenme durumu ve durumu yaşayacak olduklarını bilmenin baskısına ek olarak yetersiz rekabetin yoğun yaşandığı yarışlarda kazanç ve kayıp, içsel motivasyonu doğrudan etkiler. Kazanmak ve kaybetmek göreceli olarak değişim gösterir. Çünkü bu noktada, kime karşı kaybettiğiniz ve sonucunda nasıl yarıştığınız çok önemlidir. Örneğin, Zayıf rakiplere karşı kaybetmek mi? Yoksa üstün yetenekli sporculara karşı kaybetmek mi?

İçsel motivasyonu yüksek sporcularda, sporcunun yarışı nasıl bir performansla tamamladığı önemlidir.

Yelkende iyi seriler ve iyi sonuçların olduğu ranklar arasında iyi performans sergilemek, sporcularda olumlu yönelimler ve güdüler oluşturmaktadır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3.KONTROL ODAĞININ TANIMI

“Kontrol odağı yapısı bireylerin, olaylara yönelik kişisel sorumluluklarını algılama derecelerine bağlı olarak, içsel-dışsal kontrol odağı boyutları üzerinde dağılım gösterdiklerini savunan Rotter’ın (1954) sosyal öğrenme teorisine dayanmaktadır. Rotter (1975) bireyin beklentilerini etkileyen önemli değişkenlerin, bireyin kişilik yapısı ile içinde bulunduğu durumun doğası olduğunu bildirmiştir. Bu açıklama, bireyin benzer durumlara benzer tepkiler verdiği genel bir beklenti olan kontrol odağı teriminin gelişmesine neden olmuştur (Liebert ve Liebert, 1998).Rotter’in sosyal öğrenme teorisi düşüncelerin davranışlara aracılık ettiğini öne sürmektedir (Stipek veWeisz, 1981). Bu bakış açısına göre kontrol odağı, tek başına bir pekiştireç olmaktan daha çok, bireyin davranışının sıklığını kontrol eden ve pekiştireçlerin neye yol açtığına yönelik inanç ve beklentilerini ifade eden bir yapıdır.

Kontrol odağı genel anlamda içsel ve dışsal kontrol odağı şeklinde sınıflandırılmaktadır.”<sup>17</sup>

Kontrol odağında görüldüğü üzere iyi hedef belirlemek, başarıyı beraberinde getirebilmektedir. Kontrol olmanın bir duygu olduğunu ve bu duygunun; güven, olumlu bir inanç, yönetim ya da düşüncelerde, varsayımlı beklentiler oluşturması halinde güvenin yok olması kaçınılmaz olabilir.

Odak ise burada öz ve görevdir. Çaba eksikliği, vazgeçme isteği, risk almak gibi olumsuz düşünce ve davranışlar,odağı doğrudan etkiler. Kontrol ise belli duygu ve içgüdüleriyle kendine yön bulur. Örneğin; kontrolün değişimini etkileyen iki faktör kaygı ve öfkedir.

Psikolojide kontrol odağı, insan davranışlarının açıklanmasında kapsamlı bir yardımcı olarak yol gösterecektir. Bu bağlamda, kişilerin eğitiminde ve özellikle çocuk davranışlarının araştırılıp incelenmesi konularında, kontrol odağı, davranışsal ve zihinsel öğrenme sürecinin en önemli yapı taşıdır.

---

<sup>17</sup>[http://uvt.ulakbim.gov.tr/uvt/index.php?cwid=9&vtadi=TSOS&c=iparadigms&ano=84430\\_38beb92a178f8b031c7fb4a3d2ba9667](http://uvt.ulakbim.gov.tr/uvt/index.php?cwid=9&vtadi=TSOS&c=iparadigms&ano=84430_38beb92a178f8b031c7fb4a3d2ba9667)(Erişim Tarihi:20.05.2016)

“İçsel kontrol odağı bireyin, olay veya çıktılarını kendi davranışından veya yetenek gibi süreklilik sergileyen bir kişilik özelliğinden kaynaklandığına yönelik inancıyla ilişkilidir. Dışsal kontrol odağı ise bireyin, olay veya çıktılarının şans, görevin zorluğu veya diğer bireylerin davranışları gibi kendi kontrolü dışındaki faktörlerden kaynaklandığına yönelik inancıyla ilişkilidir (Battle ve Rotter, 1963; Rotter ve Mulry, 1965; Stipek, 1993). Bireyler başarılı oldukları durumlarda içsel kontrol odaklı, başarısız oldukları durumlarda ise dışsal kontrol odaklı olmayı daha fazla tercih ederek bilişsel ve duygusal denge sağlama ve benliğe hizmet eden yargılarda bulunma eğilimi gösterirler. Kontrol odağı yüksek içsellikten yüksek dışsallığa doğru devam eden bir süreklilik üzerinde var olan ve bireylerin bu iki uç sınır arasında değişiklik gösterdiği bir yapıdır. Değişebilir olmasına rağmen kontrol odağı genellikle sürekli bir özellik olarak ele alınır (Findley ve Cooper, 1983). Önceki deneyimlerine bağlı olarak öğrenciler kontrol odağı oryantasyonlarını yeni başarı durumlarına taşırlar (Stipek, 1993).”<sup>18</sup>

### **3.1. KONTROL ODAĞININ YELKEN SORUYLA İLİŞKİSİ**

Milli yelkencilere uygulanan kontrol odağında, iç ve dış kontrol odağına hâkimlik durumunun ortaya konularak ve motivasyon ile arasındaki ilişki düzeyinin incelenmesi sonucunda, aşağıdaki ilişki düzeyinin hâkim olduğu düşünülmektedir.

Sporcular, yaşadıkları hayat ve olaylara karşı gördüklerini ifade ederken, bu ifadelerin dışsal etkilerle mi, yoksa içsel etkilerle mi, yapıldığını belirlemektedirler.

Yarış esnasında buldukları konum, zamansal kısıtlama ve antrenörden uzak olarak verilen kararlarda, sporcu genellikle rüzgârın ve sağanağın doğru noktasında tekneye rüzgârı alış ve teknik taktik olarak hangi tarafı açacağına, içsel kontrolü ile düşünüp karar verdiği, yarış sonucunda düşünülmektedir. Ancak daha küçük (optimist) yaş gruplarında, yani, 12 yaş altında ve yarış tecrübesinin az olduğu sporcularda, dış kontrol odağının daha çok etki gösterdiği düşünülmektedir.

---

<sup>18</sup>[http://uvf.ulakbim.gov.tr/uvf/index.php?cwid=9&vtadi=TSOS&c=iparadigms&ano=84430\\_38beb92a178f8b031c7fb4a3d2ba9667](http://uvf.ulakbim.gov.tr/uvf/index.php?cwid=9&vtadi=TSOS&c=iparadigms&ano=84430_38beb92a178f8b031c7fb4a3d2ba9667)(Erişim Tarihi:20.05.2016)

“İçten kontrollü (başarı ya da başarısızlıklarının sebebi olarak kendilerini görenler)ve dıştan kontrollü (başarı ya da başarısızlıklarının sebebi olarak başkalarını, şans, rakiplerin güçlü olması, hava şartları, hakemler gibi faktörleri görenler) olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Sporda, özellikle müsabaka sonrasında yapılan değerlendirmelerde bu durumun son derece geçerli olduğu görülmektedir.

Başarının nedeni daha çok iç sebeplere Biz güçlüyüz. İyi hazırlanmıştık. Vb.; başarısızlık ise dış sebeplere atfedilir. Şanssızlık. Hakem çok kötüydü. Rakipler sert oynadılar. Hava çok soğuktu. Zemin elverişli değildi. vb.”<sup>19</sup> Bu örneği yelken adına uygulamak gerekirse rüzgar sertti kilom hafif kaldı, rakip kiloda ağır olduğu için ben hafif kaldım rüzgarda yada hakem faktörü gibi sporsal benzeşmeler görülmektedir.

Yelkende de kontrol odak noktalarına bakıldığında, iç kontrol odağının hâkimiyeti söz konusudur. Hızlı karar verme, durumsal değişiklikler, yarış anında antrenör ve diğer etmenlerden uzakta yarış tamamlama gibi anlık süreçlerin, içkontrolün güçlenmesi ve yarış motivasyonu dediğimiz, motivasyon seviyesinin artması durumuna neden olduğu düşünülmektedir. Kısaca özetlemek gerekirse, içkontrol, motivasyon düzeyinde de, anlamlı ve güdüleyici artışlara sebep olmaktadır.

---

<sup>19</sup> Karagözoğlu, a.g.e. ,s.42,43.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4.YELKEN SPORUNDA MOTİVASYON VE KONTROL ODAĞI İLİŞKİSİ

Yelken sporunda ki motivasyon ve kontrol odağı ilişkisi incelendiğinde, motivasyonun alt boyutlarında en baskın olan kısım; bilmeye yönelik içsel motivasyon ve başarmaya yönelik içsel motivasyondur. Uyarıcı yaşamı güçlendiren etkileyici etkenler ; istekler , arzular ve ihtiyaçlardır.

Sonrasında ise içe yansıyan dışsal motivasyon eyleme dönüşür, dönüşen eylem başarıyı getirirse sporcu haz kazanır. Bu durumda sinir sistemini uyararak, yeterli motivasyonunun sağlandığı düşünülmektedir. Uyarıcı yaşamda ise, sporcunun yaşam tatmini ile gelen ard süreçte, içe atım; özdeşim gibi duyuşsal davranışların, sistemde devam eden bir uyarıcı mekanizması ile hareket ettiği düşünülmektedir. Kontrol odağında ise, içsel kontrol odağının baskın olduğu düşünülmektedir. Bu baskınlığın oluşma sebeplerinin ise: Özgüven, tek başına karar verme yetisi ve stratejik bakımdan yarış alanında sadece kazanmak ve kazanmak uğruna erdemini kaybetmek değil; doğru yarışmayı da bilerek yola devam etmek ilkesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Yelken sporunda kuralların hatalı onaylanması, itirazın sporcu tarafından anında protesto ile bildirilmesi karar verme sürecinde; güçlenmeye ve dışı vurumda içsel motivasyonun iç kontrol odağı ile desteklenmesi olduğu düşünülmektedir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### 5.ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

#### 5.1.ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu araştırmanın amacı, Türk Milli Yelken Takımı'nda yer alan; ülkemizi gerek Avrupa ve Dünya şampiyonalarında, gerek olimpiyatlarda başarıyla temsil eden sporcuların motivasyon düzeyleri ve kontrol odağı düzeylerinin tespiti yapılarak, bu iki düzey arasında bir ilişki olup olmadığının araştırılmasıdır.

#### 5.2.ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Milli yelkencilerin motivasyon düzeyleri ve kontrol odağı düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki var mıdır?

#### 5.3. ARAŞTIRMANIN ALT PROBLEMLERİ

- 1-Milli yelkencilerin motivasyon düzeyleri nedir?
- 2-Milli yelkencilerin kontrol odak düzeyleri nedir?

#### 5.4.ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Türkiye'de ve Milli Takım yelken sporcularında ilk defa uygulanan bu çalışma, daha önce bir benzeri olmaması sebebiyle; motivasyon düzeyleri ve kontrol odakları ile ilgili oldukça net sonuçları ortaya koymaktadır. Bu araştırmanın ışığında, iç kontrol denetim odakları yüksek olan sporcular için motivasyon alt boyutları ile dış denetim odak noktaları olan sporcuların motivasyonun alt boyutlarının karşılaştırması yapılarak; sporun, psikoloji boyutunda, performans nasıl bir katkı sağlayacağı ya da sporcuyla tanıma fırsatı bulan bir antrenör, bir yönetici ya da bir idarecinin, kontrol mekanizmasını bilerek planlama yapması, araştırmayı başarı yönünde olumlu etkileyecektir.

Bundan sonrasında da milli yelken sporcularına ışık tutacaktır.



## 5.5. SAYILTILAR

Araştırmanın sayıltıları aşağıdaki gibidir:

1.Sporculara yöneltilen sorulara, sporcuların içtenlikle ve açıklayarak cevap verdiği kabul edilmiş varsayılmaktadır.

2.Rotter Denetim Odağı Ölçeği ve Sporda GÜdülenme(Motivasyon)Ölçeği'ndeki ilgili özelliklerin, geçerli ve güvenilir biçimde ölçtüğü varsayılmaktadır.

## 5.6.SINIRLILIKLAR

Bu araştırma;

Türkiye'nin; yelken branşında bulunan milli sporcu sayısının sınırlı olmasından dolayı, kendisine ulaşılabilen 35 milli yelken takımı sporcusuyla yapılan yüzyüze çalışmalar sonucunda elde edilen verilerle sınırlıdır.

Elde edilen veriler: Sporda Motivasyon Ölçeği ve Rotter Denetim odağı Ölçeği ile sınırlıdır.

Tanımlar; Bu çalışmada kullanılan temel kavramların aşağıdaki gibidir:

- **Yelken;** Dünya'da ve Türkiye'de.
- **Motivasyon;** Sporda motivasyon, Yelken sporunda motivasyon, yelken sporcusunda motivasyon, milli takım yelken sporcusunda motivasyon.
- **Kontrol Odağı;** Yelken sporcusunda kontrol odağı.

## 5.7 ARAŞTIRMANIN MODELİ

Bu çalışma tanımlayıcı araştırma modeli ile gerçekleştirilmiştir. Çünkü iki değişken arasındaki ilgiyi, anket yöntemi ile belirler ve tanımlar.

Milli yelkencilerin motivasyon düzeyleri ve kontrol odağı düzeyleri tespit edilerek, ikisi arasında ilişki olup olmadığı araştırılmıştır. Amaç, değişkenler arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır.

## 5.8. ARAŞTIRMANIN EVREN VE ÖRNEKLEMİ

Araştırma bağlamında ana kütleyi, Türkiye'deki milli yelken sporcuları oluşturmaktadır. Örneklem yöntemi olarak, kolayda örneklem metodu tercih edilmiştir. Saha çalışması; İstanbul ilinde, Eylül 2015- Mayıs2016 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Çalışma örnekleminin bu ilden seçilme nedeni ise, Kulüplerin büyük yüzdesinin ve sporcuların genelinin bu ilde yoğunlaşmasıdır. Bu bağlamda, 35 kişi üzerinde anket uygulaması yapılmıştır. Araştırmada demografik olarak; yaş, eğitim seviyesi, spor geçmişi ve tekne sınıfı (yani branşı) yer almaktadır.

## **5.9.ARAŞTIRMADA KULLANILAN VERİ TOPLAMA ARAÇLARI**

Araştırmada kullanılan veriler iki ölçme aracı ile toplanmıştır. Aşağıda veri toplama araçları ile ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir.

### **5.9.1. Rotter Kontrol Odağı Ölçeği**

Kaynağı Rotter'in 1966 da geliştirilen özgün ismi, Generalized Expectancies for Internal vs. External Control of Reinforcement olan; İhsan Dağ' ın geçerlilik ve güvenilirlik çalışmasını yapıp geliştirdiği ölçek kullanılmıştır. Ankette yer alan maddeler, iki tercihli ve 29 maddelik olup, a ve b şıkları bulunan, ayrıca; kişinin kendisine en yakın hissettiğini işaretlediği bir ölçektir. (Ek A).

### **5.9.2. Sporda Motivasyon Ölçeği**

Kaynağı Pelletier, Fortier, Vallerand, Tucson, Briere ve Blais tarafından 1995 yılında geliştirilen ölçek, 28 maddeden oluşan 7'li bir ölçektir. Özgün ismi, The Sports Motivation olan, geçerlilik ve güvenilirlik çalışmasını Zişan Kazak 'ın yaptığı Motivasyon (güdülenme) Ölçeği, kişisel olarak; yaş, cinsiyet, spor geçmişi ile eğitim seviyeleri hakkında bir bilgi formunda bulunmaktadır.(Ek B)

## **5.10. İŞLEM VE VERİ ANALİZ TEKNİKLERİ**

Kullanılan ölçme aracıyla elde edilen veriler, alt amaçlara uygun istatistiksel tekniklerle analiz edilmiştir. Katılımcılara uygulanan ölçeklerden elde edilen veriler kodlanarak, bilgisayar ortamına aktarılmış ve istatistiksel işlemlere tabi tutulmuştur.

Sporcuların motivasyon alt boyutlarını belirlemek ve iç-dış kontrol odak düzeylerinin arasındaki ilişkisini incelemek için betimsel istatistiklerden yararlanılmıştır. Frekans analizi belirlenerek; yaş, eğitim, tekne sınıfı, spor geçmişi yapılmış ve aralarındaki anlamlılıklar-farklılıklar belirlenmiştir. Ki kare ve z testi analizleri aşağıdaki verilerle belirlenmiştir. Araştırmaya katılan 35 milli yelken sporcusunun detaylı tabloları ve sayısal değerleri aşağıdaki gibidir. Verilerin betimlemesi iki ya da daha çok değişkene ilişkin Frekans(sıklık) Dağılımına göre analiz edilmiştir. En son olarak da korelasyon yoluyla sonuç tablosu verilmiştir.

## BULGULAR

**Tablo:3.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Yaşlara Göre Dağılımı

| Yaş    | Frekans | Yüzde |
|--------|---------|-------|
| 18-22  | 26      | 74,3  |
| 23-27  | 5       | 14,3  |
| 29-33  | 4       | 11,4  |
| Toplam | 35      | 100   |

Tablo.3 incelendiğinde araştırmaya katılan yelkencilerin frekans ve yüzdeleri görülmektedir. %74,3'ünü 18-22 yaş arası, %14,3'ünü 23-27 yaş arası, 11,4'nün de 29-33 yaş arasında olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo:4.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Eğitim Seviyesine Göre Dağılımı

| Eğitim     | Frekans | Yüzde |
|------------|---------|-------|
| Lise       | 13      | 37,1  |
| Üniversite | 22      | 62,9  |
| Toplam     | 35      | 100   |

Tablo.4 incelendiğinde, araştırma kapsamına alınan milli yelken sporcularının eğitim seviyelerine göre frekans ve yüzdeleri görülmektedir. %37,1'inin lise, %62,9'nun üniversite öğrencisi olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların %50 ' den fazlasının üniversite öğrencisi olduğunu demografik olarak görmekteyiz.

**Tablo:5.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Tekne Sınıflarına Göre Dağılımı

| <b>Tekne Sınıfı</b> | <b>Frekans</b> | <b>Yüzde</b> |
|---------------------|----------------|--------------|
| Laser               | 19             | 54,3         |
| 420                 | 3              | 8,6          |
| 470                 | 13             | 37,1         |
| Toplam              | 35             | 100          |

Tablo.5 incelendiğinde, araştırma kapsamına alınan milli yelken sporcularının %54,3 ünün Laser sınıfı,%8,6 'sının 420 sınıfını,%37,1'inin 470 tekne sınıfı olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuçlara göre tekli tekne sınıflarında yer alan sporcuların %50 'den fazlasını oluşturduğunu, ekip olan (çiftli tekne)sınıfların ise %45,7 'ni oluşturmaktadır.

**Tablo:6.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Spor Geçmişine Göre Dağılımı

| <b>Spor Geçmişi</b> | <b>Frekans</b> | <b>Yüzde</b> |
|---------------------|----------------|--------------|
| 1-7                 | 11             | 31,4         |
| 8-15                | 20             | 57,1         |
| 16-23               | 4              | 11,5         |
| Toplam              | 35             | 100          |

Tablo.6 incelendiğinde, araştırma kapsamına alınan milli yelken sporcuların %31,4 ünün 1-7 yıl arasında spor geçmişine ,%57,1'sinin de 8-15 yıl arasında spor geçmişine, geriye kalan %11,5'inin de 16-23 yıl spor geçmişine sahip olduğu tespit edilmiştir. Sporcuların spor geçmişlerine göre bakıldığında 15 yaşın üzerindeki sporcuların araştırma grubunun yarısından fazlasını kapsadığı görülmektedir. Buda 8-15 yıl arasını kapsamaktadır.

**Tablo:7.**Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Sporda Motivasyon Ölçeğine Verdikleri Yanıtların Alt Boyutlarına Dağılımı

| <b>Motivasyonun Alt Boyutları</b> | <b>n</b> | <b>ortanca</b> | <b>min</b> | <b>Max</b> |
|-----------------------------------|----------|----------------|------------|------------|
| Bilmez ve Başaramaz               | 35       | 43             | 23         | 58         |
| Uyaran Yaşam                      | 35       | 21             | 23         | 28         |
| Dışsal                            | 35       | 18             | 7          | 92         |
| İçe atım                          | 35       | 20             | 11         | 28         |
| Özdeşim                           | 35       | 20             | 12         | 28         |
| Güdülenme                         | 35       | 10             | 4          | 24         |
| İç-Dış Kontrol Ağı                | 35       | 10             | 3          | 20         |

Tablo.7 Sporcuların anket sorularında motivasyonun alt boyutlarına verdikleri cevapların istatistiksel ortalamaları yer almaktadır. Oranlara bakınca Bilmez ve başaramaz skorlarının 43 olduğu görülürken, motivasyon bakımından milli yelken sporcularının uyaran yaşam 21, alt başlıklarında yer alan Dışsal uyaranın 18,içe atımın 20, özdeşimin 20,güdülenme 10,iç-dış kontrol ağı ise 10 olarak tespit edilmiştir. Bu sayılar 35 sporcunun birden genel ortalamasının motivasyon alt boyutlarına dağılımını ifade etmektedir.

**Tablo:8** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Motivasyon Alt Boyutlarının Yaşlarına Göre Değerlendirilmesi

| <b>Motivasyonun</b>     |                    |          |                |            |            |                      |          |             |
|-------------------------|--------------------|----------|----------------|------------|------------|----------------------|----------|-------------|
| <b>Alt Boyutları</b>    | <b>Yaş</b>         | <b>N</b> | <b>ortanca</b> | <b>min</b> | <b>max</b> | <b>X<sup>2</sup></b> | <b>P</b> | <b>Fark</b> |
| <b>Bilmez Başaramaz</b> | 18-22 <sup>1</sup> | 26       | 45             | 33         | 56         | 8,038                | ,018     | 1-2         |
|                         | 23-27 <sup>2</sup> | 5        | 42             | 38         | 56         |                      |          | 1-3         |
|                         | 29-33 <sup>3</sup> | 4        | 35,5           | 23         | 38         |                      |          | 2-3         |
| <b>Uyaran Yaşam</b>     | 18-22 <sup>1</sup> | 26       | 24             | 15         | 28         | 4,594                | ,101     | -           |
|                         | 23-27 <sup>2</sup> | 5        | 20             | 15         | 28         |                      |          |             |
|                         | 29-33 <sup>3</sup> | 4        | 18,5           | 13         | 21         |                      |          |             |
| <b>Dışsal</b>           | 18-22 <sup>1</sup> | 26       | 19             | 7          | 92         | 1,392                | ,499     | -           |
|                         | 23-27 <sup>2</sup> | 5        | 20             | 12         | 23         |                      |          |             |
|                         | 29-33 <sup>3</sup> | 4        | 15,5           | 10         | 18         |                      |          |             |
| <b>İçe Atım</b>         | 18-22 <sup>1</sup> | 26       | 21,5           | 11         | 28         | 4,331                | ,115     | -           |
|                         | 23-27 <sup>2</sup> | 5        | 20             | 17         | 21         |                      |          |             |
|                         | 29-33 <sup>3</sup> | 4        | 15             | 12         | 20         |                      |          |             |
| <b>Özdeşim</b>          | 18-22 <sup>1</sup> | 26       | 21             | 12         | 28         | 3,441                | ,179     | -           |
|                         | 23-27 <sup>2</sup> | 5        | 21             | 16         | 26         |                      |          |             |
|                         | 29-33 <sup>3</sup> | 4        | 17,5           | 14         | 19         |                      |          |             |
| <b>Güdülenme</b>        | 18-22 <sup>1</sup> | 26       | 9              | 4          | 24         | 7,178                | ,028     | 1-2         |
|                         | 23-27 <sup>2</sup> | 5        | 15             | 11         | 20         |                      |          |             |
|                         | 29-33 <sup>3</sup> | 4        | 16             | 7          | 19         |                      |          | 1-3         |
|                         |                    |          |                |            |            |                      |          | 2-3         |

Tablo.8 incelendiğinde ki kare analizi ile yelkencilerde motivasyon alt boyutları ile yaş gruplarına göre dağılımı sunulmuştur. Motivasyonun alt boyutları olan bilemez ve başaramaz da ( $P < 0,05$ )(1)18-22 yaş aralığı ile (2)23-27 yaş aralığının,(1)18-22 yaş aralığı ile (3)29-33 yaş aralığının,(2)23-27 yaş aralığı ile (3)29-33 yaş aralığı üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Motivasyonun bir diğer alt boyutu olan Güdülenmede de (1)18-22 yaş ile (2)23-27 yaş arasında,(1)18-22 yaş ile (3)29-33 yaş arasında,(2)23-27 yaş ile (3) 29-33 yaş arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur.

**Tablo:9.**Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Motivasyonun Alt Boyutlarının Eğitimlerine Göre Değerlendirilmesi

| Motivasyonun Alt Boyutları | Eğitim     | n  | ortanca | min | max | Z      | P      |
|----------------------------|------------|----|---------|-----|-----|--------|--------|
| <b>Bilmez Başaramaz</b>    | Lise       | 13 | 49      | 39  | 56  |        |        |
|                            | Üniversite | 22 | 42      | 23  | 56  | -2,515 | ,012   |
| <b>Uyarın Yaşam</b>        | Lise       | 13 | 25      | 19  | 28  |        |        |
|                            | Üniversite | 22 | 20      | 13  | 28  | -2,610 | ,009   |
| <b>Dışsal</b>              | Lise       | 13 | 19      | 8   | 92  |        |        |
|                            | Üniversite | 22 | 18      | 7   | 25  | -,941  | ,347   |
| <b>İçe Atım</b>            | Lise       | 13 | 25      | 13  | 28  |        |        |
|                            | Üniversite | 22 | 19      | 11  | 26  | -2,811 | ,005   |
| <b>Özdeşim</b>             | Lise       | 13 | 24      | 17  | 28  |        |        |
|                            | Üniversite | 22 | 19      | 12  | 26  | -3,415 | ,001** |
| <b>Güdülenme</b>           | Lise       | 13 | 10      | 4   | 24  |        |        |
|                            | Üniversite | 22 | 12      | 4   | 20  | -1,253 | ,210   |

Tablo.9 incelendiğinde z testi ile motivasyonun alt boyutları ve eğitim arasında bilmez başaramaz ile anlamlı bir farklılık ilişkisi vardır. Aynı zamanda uyarın yaşam ile eğitim arasında da anlamlı bir farklılık vardır. Motivasyonun alt boyutu olan özdeşim ve eğitim arasındaki ilişki de anlamlı farklılık tabloda görülmektedir. Buradaki önem seviyesinde anlamlı farklılık olarak bakıldığında ,001 oranla özdeşimde görülmektedir. Motivasyonun diğer alt boyutu olan dışsal ve güdüleme de anlamlı bir farklılık bulunmamıştır, çünkü  $p > 0,05$  ten.

**Tablo:10.**Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Motivasyon Alt Boyutlarının Tekne Sınıflarına Göre Değerlendirilmesi

| Motivasyon Alt Boyutları | Tekne Sınıfı       | N  | ortanca | min | max | X <sup>2</sup> | P    | Fark |
|--------------------------|--------------------|----|---------|-----|-----|----------------|------|------|
| <b>Bilmez Başaramaz</b>  | Laser <sup>1</sup> | 19 | 44      | 35  | 56  | 3,580          | ,167 | -    |
|                          | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 49      | 42  | 56  |                |      |      |
|                          | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 42      | 23  | 53  |                |      |      |
| <b>Uyaran Yaşam</b>      | Laser <sup>1</sup> | 19 | 21      | 15  | 28  | 4.100          | ,129 | -    |
|                          | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 25      | 24  | 26  |                |      |      |
|                          | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 21      | 13  | 27  |                |      |      |
| <b>Dışsal</b>            | Laser <sup>1</sup> | 19 | 20      | 7   | 92  | 0,551          | ,759 | -    |
|                          | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 19      | 15  | 25  |                |      |      |
|                          | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 18      | 10  | 25  |                |      |      |
| <b>İçe Atım</b>          | Laser <sup>1</sup> | 19 | 20      | 13  | 28  | 6,476          | ,039 | 1-2  |
|                          | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 25      | 22  | 27  |                |      | 3-1  |
|                          | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 18      | 11  | 26  |                |      | 3-2  |
| <b>Özdeşim</b>           | Laser <sup>1</sup> | 19 | 21      | 16  | 28  | 8,083          | ,018 | 1-2  |
|                          | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 26      | 21  | 28  |                |      | 1-3  |
|                          | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 19      | 12  | 24  |                |      | 2-3  |
| <b>Güdülenme</b>         | Laser <sup>1</sup> | 19 | 13      | 4   | 24  | 3,626          | ,163 | -    |
|                          | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 4       | 4   | 10  |                |      |      |
|                          | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 9       | 4   | 20  |                |      |      |

Tablo.10 incelendiğinde tekne sınıflarına göre motivasyonun alt boyutu olan içe atım( $p < 0,005$ ) da Laser ile 420 arasında, Laser ile 470 arasında, 420 ile 470 sınıflarının arasında anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Motivasyonun bir diğer alt boyutu olan Özdeşim( $p < 0,05$ ) de de Laser ile 420 arasında, Laser ile 470 arasında, 420 ile 470 arasında da anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Bilmez, uyaran, dışsal ve güdülenmede anlamlı bir farklılık gözlenmemiştir. İstatiksel olarak bu grupta tüm de değerler  $p > 0,05$  ten.



**Tablo:11.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Motivasyon Alt Boyutlarının Spor Geçmişine Göre Değerlendirilmesi

| Motivasyon Alt Boyutları | Tekne Sınıfı           | N  | ortanca | min | max | X <sup>2</sup> | P    | Fark |
|--------------------------|------------------------|----|---------|-----|-----|----------------|------|------|
| <b>Bilmez Başaramaz</b>  | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 44      | 38  | 56  | 7,859          | ,020 | 1-2  |
|                          | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 43      | 33  | 56  |                |      | 1-3  |
|                          | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 35      | 23  | 38  |                |      | 2-3  |
| <b>Uyaran Yaşam</b>      | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 22      | 19  | 28  | 4,314          | ,116 | -    |
|                          | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 23      | 15  | 28  |                |      |      |
|                          | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 18.5    | 13  | 21  |                |      |      |
| <b>Dışsal</b>            | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 18      | 7   | 92  | 4,111          | ,128 | -    |
|                          | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 19      | 9   | 26  |                |      |      |
|                          | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 15      | 10  | 18  |                |      |      |
| <b>İçe Atım</b>          | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 21      | 13  | 27  | 1,710          | ,425 | -    |
|                          | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 20      | 11  | 28  |                |      |      |
|                          | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 15      | 12  | 20  |                |      |      |
| <b>Özdeşim</b>           | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 10      | 4   | 24  | 9,138          | ,010 | 1-2  |
|                          | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 19      | 12  | 28  |                |      | 1-3  |
|                          | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 17.5    | 14  | 19  |                |      | 2-3  |
| <b>Güdülenme</b>         | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 17.5    | 14  | 19  | 2,289          | ,318 | -    |
|                          | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 10      | 4   | 20  |                |      |      |
|                          | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 16      | 7   | 19  |                |      |      |

Tablo.11 incelendiğinde motivasyonun alt boyutlarından olan bilmeye yönelik içsel motivasyon ve başarmaya yönelik içsel motivasyon(p<0,05) boyutunda yer alan(1)1-7 yıl ile 8-15 yıl arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir,1-7 yıl ile 16-23 yılları arasında spor geçmişine sahip olanlar arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir.8-15 yıl ile 16-23 yılları arasında spor yapma geçmişine göre aralarında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Özdeşim (p<0,05) ise (1)1-7 yıl ile 8-15 yıl arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir,1-7 yıl ile 16-23 yılları arasında spor geçmişine sahip olanlar arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir.8-15 yıl ile 16-23 yılları arasında spor yapma geçmişine göre aralarında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Diğer alt boyutlarda ise p>0,05 olduğundan anlamlı bir ilişki gözlenmemiştir.

**Tablo:12.**Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Kontrol Odağının Yaşa Göre Değerlendirilmesi

| Kontrol Odağı | Yaş                    | N  | ortanca | min | max | X <sup>2</sup> | P    | Fark |
|---------------|------------------------|----|---------|-----|-----|----------------|------|------|
| İç-Dış        | 18-22 Yaş <sup>1</sup> | 26 | D 10,5  | 3   | 20  |                |      |      |
| Kontrol Odağı | 23-27 Yaş <sup>2</sup> | 5  | 10      | 8   | 13  | 1,079          | ,583 | -    |
|               | 29-33 Yaş <sup>3</sup> | 4  | 9,5     | 8   | 10  |                |      |      |

Tablo.12 incelendiğinde kontrol odağı analizi de iç-dış kontrol odağında araştırmaya katılan milli yelkenciler arasında yaşlarının dağılımına göre anlamlı bir ilişki ortaya çıkmamıştır.(p>0,05)Bu verilere göre anlamlı bir farklılık görülmemiştir.

**Tablo:13.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Kontrol Odağının Eğitime Göre Değerlendirilmesi

| Kontrol Odağı | Eğitim     | N  | ortanca | min | max | Z     | P    |
|---------------|------------|----|---------|-----|-----|-------|------|
| İç-Dış        | Lise       | 13 | 10      | 5   | 15  |       |      |
| Kontrol Odağı | Üniversite | 22 | 10      | 3   | 20  | -,292 | ,770 |

Tablo.13 incelendiğinde z testi ile(p>0,05) kontrol odağının iç-dış odaklanması ile eğitim arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Sporcuların Lise ve üniversite olarak istatistiksel olarak kontrol odaklarının anlamlı bir ilişki içinde olmadıkları ortaya konmuştur.

**Tablo:14.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Kontrol Odağının Tekne Sınıfına Göre Değerlendirilmesi

| Kontrol Odağı | Yaş                | N  | ortanca | min | max | X <sup>2</sup> | P    | Fark |
|---------------|--------------------|----|---------|-----|-----|----------------|------|------|
| İç-Dış        | Laser <sup>1</sup> | 19 | 10      | 5   | 18  |                |      |      |
| Kontrol       | 420 <sup>2</sup>   | 3  | 10      | 10  | 15  | ,416           | ,812 | -    |
| Odağı         | 470 <sup>3</sup>   | 13 | 10      | 3   | 20  |                |      |      |

Tablo.14 incelendiğinde istatistiksel olarak ( $p>0,05$ ) kontrol odağından da sayısal verilere bakarak iç –dış kontrolde laser, 420 ve 470 tekne sınıfları arasında anlamlı bir ilişki görülmemiştir.

**Tablo:15.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Kontrol Odağının Spor Geçmişine Göre Değerlendirilmesi

| Kontrol Odağı | Spor Geçmişi           | N  | ortanca | min | max | X <sup>2</sup> | P    | Fark |
|---------------|------------------------|----|---------|-----|-----|----------------|------|------|
| İç-Dış        | 1-7 Yıl <sup>1</sup>   | 11 | 10      | 5   | 18  |                |      |      |
| Kontrol       | 8-15 Yıl <sup>2</sup>  | 20 | 10      | 3   | 20  | ,948           | ,622 | -    |
| Odağı         | 16-23 Yıl <sup>3</sup> | 4  | 9,5     | 8   | 10  |                |      |      |

Tablo15 incelendiğinde sporcuların spor yaptığı yıllara göre ki kare analizi ile kontrol odağı ve spor geçmişi arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Sayısal değerlere bakıldığında ( $p>0,05$ ) anlamlı bir farklılık görülmemiştir.

**Tablo:16.** Araştırmaya Katılan Yelkencilerin Motivasyon ve Kontrol Odağı Arasındaki İlişkinin Analizi

|                             |   | 1      | 2      | 3      | 4      | 5     | 6     | 7 |
|-----------------------------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-------|---|
| <b>Bilmez Başaramaz</b>     | r | 1      |        |        |        |       |       |   |
|                             | p |        |        |        |        |       |       |   |
| <b>Uyaran Yaşam</b>         | r | ,736** | 1      |        |        |       |       |   |
|                             | p | ,000   |        |        |        |       |       |   |
| <b>Dışsal</b>               | r | ,672** | ,410*  | 1      |        |       |       |   |
|                             | p | ,000   | ,014   |        |        |       |       |   |
| <b>İçe Atım</b>             | r | ,773** | ,537** | ,801** | 1      |       |       |   |
|                             | p | ,000   | ,001   | ,000   |        |       |       |   |
| <b>Özdeşim</b>              | r | ,445** | ,542** | ,226   | ,455** | 1     |       |   |
|                             | p | ,007   | ,001   | ,193   | ,006   |       |       |   |
| <b>Güdülenme</b>            | r | -,319  | -,364* | -,010  | -,175  | -,210 | 1     |   |
|                             | p | ,062   | ,031   | ,954   | ,316   | ,225  |       |   |
| <b>İç-Dış Kontrol Odağı</b> | r | -,231  | -,061  | -,388* | -,290  | ,017  | -,136 | 1 |
|                             | p | ,182   | ,726   | ,021   | ,091   | ,925  | ,437  |   |

P<0,005\* p<0,001\*\*

Tablo.16 incelendiğinde motivasyon ve kontrol odağı arasında ilişki bulunup bulunmadığını korelasyon yöntemi ile bu tabloda ortaya konmaktadır. Motivasyonun alt boyutlarıyla kontrol odağı arasındaki ilişki bilmeye yönelik içsel motivasyonda ve başarmaya yönelik motivasyonda arasında anlamlı bir ilişki görülmemiştir. Uyaran yaşa yönelik kontrol odağı arasında anlamlı bir ilişki görülmektedir, istatistiksel olarak  $p > 0,05$  ten. Dışsal uyaran ile kontrol odağı arasında da anlamlı bir farklılık ve ilişki görülmektedir. Yine istatistiksel olarak  $p < 0,05$  ten. İçe atımda da aynı şekilde kontrol odağı ilişkisi arasında anlamlı bir ilişki vardır, istatistiksel olarak  $p < 0,05$  ten. Özdeşim ile kontrol odağı arasında anlamlı bir ilişki vardır, istatistiksel olarak  $p < 0,05$  ten. Güdülenme de de kontrol odağı ile arasında anlamlı bir ilişki vardır,  $p < 0,05$  ten. Motivasyonun bir alt boyutu olan iç-dış kontrol odağı ile kontrol odağı arasında anlamlı bir ilişki vardır,  $p < 0,05$ .

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Türk milli yelkencilerde motivasyon ve kontrol odağı arasındaki ilişki incelenmiş. 25'i erkek 10'u kadın olmak üzere, toplamda 35 sporcuya anketler uygulanmış, elde edilen verilerle sonuçlar tablolarda yorumlanmıştır. Demografik olarak sporcuların yaş dağılımları, frekans ve yüzdeleri ise şöyledir; %74,3'ünü 18-22 yaş arası, %14,3'ünü 23-27 yaş arası, 11,4'nün de 29-33 yaş arasında olduğu tespit edilmiştir. Diğer bir veri ise eğitim seviyelerine göre yüzdelerin belirlenmesidir.

Eğitimde, %37,1'inin lise, %62,9'nun üniversite öğrencisi olduğu tespit edilmiştir. Tekne sınıfına göre ortaya çıkan tablo ise sporcularının %54,3 ünün Laser sınıfı, %8,6 'sının 420 sınıfını, %37,1'inin 470 tekne sınıfı olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuçlara göre tekli tekne sınıflarında yer alan sporcuların %50 'den fazlasını oluşturduğunu, ekip olan (çiftli tekne)sınıfların ise %45,7 'ni oluşturduğu saptanmıştır. Son demografik tablo ise spor geçmişine göre oluşmaktadır, sporcuların %31,4 ünün 1-7 yıl arasında spor geçmişine, %57,1'sinin de 8-15 yıl arasında spor geçmişine, geriye kalan %11,5'inin de 16-23 yıl spor geçmişine sahip olduğu tespit edilmiştir. Sporcuların spor geçmişlerine göre bakıldığında, 15 yaşın üzerindeki sporcuların, araştırma grubunun yarısından fazlasını kapsadığı görülmektedir. Buda 8-15 yıl arasını kapsamaktadır. Bu sonuçlara göre araştırmanın motivasyon kısmı ise;

Motivasyonun, insan hayatını, sadece spor anlamında değil genel olarak olumlu ya da olumsuz etkilediği görülmektedir. Motivasyon, kişinin kendisine özeldir.

Bir sporcuyu motive eden herhangi gibi bir durum ya da hareket, başka bir sporcuyu motive etmeyebilir. Sporcuda motivasyon, tetikleyici bir davranıştır. Bundan sporcunun kendisi etkilendiği gibi yaptığı iş de ondan etkilenmektedir. Bu nedendir ki, sporcuların motivasyon düzeyleri, bu araştırmanın kilit noktasından birini oluşturmaktadır.

Kullandığımız sporda güdülenme ölçeğinde motivasyonun alt boyutlarıyla istatistiksel analizler yapılmış ve bunun sonucunda 7 li ölçeğin sayısal verileri ele alınarak, yoğunluğun yelken sporcularında, 'bilmez ve başaramaz da - uyarıcı yaşamda' olduğu orantısal olarak saptanmıştır. Motivasyonun alt boyutları ile yaş gruplarına göre dağılımında ise; bilemez ve başaramaz da ( $P < 0,05$ )(1)18-22 yaş aralığı ile (2)23-27 yaş aralığının,(1)18-22 yaş aralığı ile (3)29-33 yaş aralığının,(2)23-27 yaş aralığı ile (3)29-33 yaş aralığı üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Motivasyonun bir diğer alt boyutu olan güdülenmede de, (1)18-22 yaş ile (2)23-27 yaş arasında,(1)18-22 yaş ile (3)29-33 yaş arasında,(2)23-27 yaş ile (3) 29-33 yaş arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur.

Motivasyonun alt boyutları ve eğitim arasında, bilmez-başaramaz ile anlamlı bir farklılık vardır. Aynı zamanda, uyarıcı, yaşam ve eğitim arasında da anlamlı bir farklılık vardır. Motivasyonun alt boyutu olan özdeşim ve eğitim arasındaki ilişkide de var olan anlamlı farklılık, veri analizlerine göre görülmektedir. Önem seviyesinde yine anlamlı farklılık olarak bakıldığında da ,001 oranla özdeşimde görülmektedir. Motivasyonun diğer alt boyutu olan dışsal ve güdüleme de anlamlı bir farklılık bulunmamıştır, çünkü p sayısal değer olarak 0,05 ten büyüktür ( $p > 0,05$ ).

Tekne sınıflarına göre motivasyonun alt boyutu olan içe atım ( $p < 0,005$ ) da Laser ile 420 arasında, Laser ile 470 arasında, 420 ile 470 sınıflarının arasında anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Motivasyonun bir diğer alt boyutu olan Özdeşim ( $p < 0,05$ ) de de Laser ile 420 arasında, Laser ile 470 arasında, 420 ile 470 arasında da anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Bilmez; uyarıcı, dışsal ve güdülenmede, anlamlı bir farklılık gözlenmemiştir. İstatistiksel olarak bu grupta da değerler p değerinden büyük olduğundan ( $p > 0,05$ ).

Spor geçmişine göre motivasyonun alt boyutlarına bakıldığında, bilmeye yönelik içsel motivasyon ve başarmaya yönelik içsel motivasyon ( $p < 0,05$ ) boyutunda yer alan (1)1-7 yıl ile 8-15 yıl arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. 1-7 yıl ile 16-23 yılları arasında spor geçmişine sahip olanlar arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. 8-15 yıl ile 16-23 yılları arasında spor yapma geçmişine göre aralarında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Özdeşim ( $p < 0,05$ ) ise (1)1-7 yıl ile 8-15 yıl arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir, 1-7 yıl ile 16-23 yılları arasında spor geçmişine sahip olanlar arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. 8-15 yıl ile 16-23 yılları arasında spor yapma geçmişine göre aralarında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Diğer alt boyutlarda ise  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki gözlenmemiştir.

Bu durumun üzerine diğer bir değişken kontrol odağının sayısal verilerine bakıldığında, demografik olarak; iç-dış kontrolün yaş –eğitim seviyesi- tekne sınıfı ve spor geçmişine göre, ki kare ve z test sonuçlarında ortak sonuç anlamlı bir fark görülmemektedir. Bu iki değişkenin korelasyon analizlerinin arasındaki ilişkiye bakıldığında; Motivasyonun alt boyutlarıyla kontrol odağı arasındaki ilişki ,bilmeye yönelik içsel motivasyonda ve başarmaya yönelik motivasyonda ve arasında anlamlı bir ilişki görülmemiştir. Uyarıcı, yaşa yönelik kontrol odağı arasında anlamlı bir ilişki görülmektedir, istatistiksel olarak  $p > 0,05$  ten. Dışsal uyarıcı ile kontrol odağı arasında da anlamlı bir farklılık ve ilişki görülmektedir. Yine istatistiksel olarak  $p < 0,05$  ten. İçe atımda da (aynı şekilde) kontrol odağı ilişkisi arasında anlamlı bir ilişki vardır, istatistiksel olarak  $p < 0,05$  ten. Özdeşim ile kontrol odağı arasında anlamlı bir ilişki vardır, istatistiksel olarak  $p < 0,05$ ten. Güdülenmede de kontrol odağı ile

arasında anlamlı bir ilişki vardır,  $p < 0,05$  ten. Motivasyonun bir alt boyutu olan iç-dış kontrol odağı ile kontrol odağı arasında anlamlı bir ilişki vardır  $p < 0,05$  .

Bu tezin amacı, iki değişken arasındaki düzeyi tespit ederek aralarındaki ilişkiyi ortaya koymaktır. Araştırmanın önemi ise; sporcuların, motivasyonun alt boyutlarının karşılaştırması yapılarak, sporun psikoloji boyutunda, performansa nasıl katkılar sağlayacağıdır. Sporcuyla tanıma fırsatı bulan antrenör, yönetici ya da idarecinin kontrol mekanizmasını bilerek planlama yapması, araştırmayı başarı yönünde olumlu etkileyecektir. Bundan sonra da yelken camiasına ve sporcularına ışık tutacaktır.

Araştırma modeli olarak; tanımlayıcı araştırma modeli kullanılmıştır. İki değişkenin arasındaki ilişki tespitinin yapılabilmesi için anket yöntemi kullanılmıştır.

Araştırmamda kullanılan kontrol odağı ölçeği ile sporda motivasyon ölçeklerinde; işlem veri analizleri yapılarak, betimsel istatistiklerden yararlanılmıştır.

Sonuç olarak, her ne kadar kontrol odağı test sonuçları farklılık ortaya koymasa da, tek başına motivasyonla oluşturduğu korelasyon analizinde, iki değişken arasındaki ilişki düzeyinin olduğu ortaya çıkmıştır.

Konu kapsamında tartışma oluşturabilecek çalışmaya rastlanmadığından, ancak öneri olarak sunulabilecek kısımlarda, sporcuların kontrol odağı testinin cevaplarından olan; tercih etme yerine kendi cümlelerini kurarak yeni seçenekler oluşturduğu ve anket kâğıtlarının geri dönüşünün bu şekilde gerçekleştiğini de eklemek isterim.

Sporcularda gözlemlenen en önemli dışa vurumun, iç kontrollerinin yüksek olduğu ve dış kontrolün, iç kontrol sayesinde bastırıldığını, uygulama sonucunda görmüş olduğumu eklemek isterim.

Sporda başarı kazanımının, psikolojik olarak sporcuya bağlı olduğu tespit edilmişse de, durumu etkileyecek doğa şartlarının diğer değişkenler olduğu da unutulmamalıdır. Her sporcu davranışa tetiklenip başarıyı elde etmek için yeteneklerini ortaya koysa da, kendini başarıya odaklayıp, performansı yükselterek, istenilen sonucu elde edeceğini bilmektedir. Sıralama olarak bu tespit kesin bir yargıyı bildirirse de, başarının sağlanması için uygun koşulların, zamanın ve ortamın oluşması gerekmektedir. Kontrol odağında ise iki yönlü bir açıklık söz konusudur. İç kontrol ve dış kontrol, kişilerin; inanç, tutum ve davranışlarını kapsadığı düşünülürse, olumlu gelişmeye açık ya da dıştan kontrollü sporcularda etkisizlik yetersizlik ve güçsüzlük daha yüksektir. İçten kontrollü sporcularda, hedefe ulaşma konusunda kararlılık görülürken, dıştan kontrollü sporcuda dış faktör etkisi ile motivasyonu yetersiz kalır. Sporcularda daha çok başarıyı kendilerine bağladıkları iç kontrol odağının motivasyonun etkisiyle özgüvende artış gösterdiği düşünülmektedir.

Dışsal motivasyon, kontrol odağı ile anlamlı bir ilişkisi olduğu bulgularda yer almaktadır. Ana problemimiz olan milli yelkencilerde motivasyon ve kontrol odağı düzeyleri arasında ilişki var mıdır? sorusuna cevap olarak karşımıza çıkmıştır.

Hipotezimizde yer alan anlamlı farklılıklar ise demografik tablo frekansları ve yüzdelerle tablolara yansıtılmıştır.

Bu durumda milli yelken sporcularında motivasyon ve kontrol odağı düzeyi arasında anlamlı bir ilişki vardır.





## KAYNAKÇA

### KİTAPLAR

- ANSHEL H. Mark, Sport Psychology: From Theory to Practice,2012
- ANDERSON D. Bryon, The Physics of Sailing Explained,2009
- BAŞER Ergun, Uygulamalı Spor Psikolojisi; Performans Sporunda Psikolojinin Rolü, Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı, İzmir,1985
- BETHWAİTE Frank, High Performance Sailing; Faster Racing Techniques,2010
- BAUMANN Sigurd, Uygulamalı Spor Psikolojisi,Alfa Basım Yayım,1994
- ST CLEMENTS Universty/Tukiye, Öğrenme ve Motivasyon Psikolojisi, Türkiye Enformasyon Bürosu Yayınları,2014
- DOĞAN Orhan, Spor Psikolojisi, Nobel Kitap Evi,2005
- DUHİGG Charles, Alışkanlıkların Gücü, Boyner Yayınları, İstanbul 2012
- ERCAN Hülya Yeltepe, Spor Ve Egzersiz Psikolojisi, Nobel,2013
- HALVARSON Grant Heidi, HİGGİNS Tory E. , Odaklanma; İkna ve Motivasyon Yöntemleri, Kuraldışı,2013
- HOUGHTON David, CAMPBELL Fiona, Wind Strategy, Natucal, İngiltere, 2005
- İKİZLER Can,Sporda Başarının Psikolojisi,Alfa Basım yayım Dağıtım,İstanbul;1993
- JUUL Jesper, Çocuk Yetiştirme Rehberi, Alfa,2008
- KARAGÖZOĞLU Cengiz, Sporda Psikolojik Destek, Morpa, İstanbul,2005
- ÖZBAYDAR Sabri, İnsan Davranışlarının Sınırları ve İnsan Psikolojisi, Altın Kitaplar Yayınevi,1983
- SERİNKAN Celalettin, Liderlik ve Motivasyon; Geleneksel ve Güncel Yaklaşımlar, Nobel,2012
- TİRYAKİ Şefik,Spor Psikolojisi;Kavramlar,kuramlar ve uygulama,Eylül Kitap ve yayınevi,Ankara,2000
- TOGHİLL Jeff, Her Yönüyle Yelken Kitabı, Alfa Yayınları,2009
- VİAU Rolland, Okulda Motivasyon; Okulda Güdülenme ve Güdülenmeyi Öğrenme, Anı Yayıncılık,2015
- WEİNBERG Robert S. ,GOULD Dainiel, Spor Ve Egzersiz Psikolojisinin Temelleri, Nobel, 2015
- WİLLİAMS Jean,KRANE Vikki,Appilied Sport Psychology,Usa,2004

## İNTERNET KAYNAKLARI

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Yelken>(Erişim Tarihi:20.04.2016)

<http://www.sureyelken.com/etiket/kristof-kolomb/>(Erişim Tarihi:20.04.2016)

<https://www.msxlabs.org/forum/soru-cevap/367505-olimpiyat-oyunlari-nelerdir.html>(Erişim Tarihi:25.04.2016)

<http://www.gezginkorsan.org/forum/index.php?topic=16165.60>(Erişim Tarihi:20.5.2016)

<http://tyf.org.tr/sayfalar/tarihce>(Erişim Tarihi:20.5.2016)

<http://www.samsunyelken.org.tr/bilgi-bankasi.asp?bilgi=25-yelken-sporunun-tarihi>(Erişim Tarihi:20.05.2016)

<http://www.anayelken.com.tr/performans-koclugu/> (Erişim Tarihi:20.05.2016)

[http://uvt.ulakbim.gov.tr/uvt/index.php?cwid=9&vtadi=TSOS&c=iparadigms&ano=84430\\_38beb92a178f8b031c7fb4a3d2ba9667](http://uvt.ulakbim.gov.tr/uvt/index.php?cwid=9&vtadi=TSOS&c=iparadigms&ano=84430_38beb92a178f8b031c7fb4a3d2ba9667)(Erişim Tarihi:20.05.2016)

[http://vizyon21yy.com/documan/Egitim\\_Ogretim/Icatlar\\_Buluslar/Yelkenli\\_Gemilerin\\_Tarihcesi.pdf](http://vizyon21yy.com/documan/Egitim_Ogretim/Icatlar_Buluslar/Yelkenli_Gemilerin_Tarihcesi.pdf) 2016

<http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423874900.pdf>

<http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php?pdf=0003686&lng=0>,

<http://www.kesiflerdunyasi.com/cografi-kesifler-ve-kasifler/231-yelkenli-teknelerin-tarihi> 2016

[http://mebk12.meb.gov.tr/meb\\_iys\\_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013\\_02/08013715\\_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf](http://mebk12.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013_02/08013715_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf)(Erişim Tarihi:20.03.2016)

[http://angora.baskent.edu.tr/acik\\_arsiv/dosya\\_oku.php?psn=33211&yn=52&dn=1](http://angora.baskent.edu.tr/acik_arsiv/dosya_oku.php?psn=33211&yn=52&dn=1)(Erişim Tarihi:20.03.2016)

<http://rehberlik.haberaktuel.com/rotter-in-ic-dis-denetim-odagi-olcegi-3401.html>(Erişim Tarihi:20.04.2016)

## EKLER

Sayın Katılımcı, Milli yelken sporcularının motivasyon ve kontrol odağı ilişkisinin incelenmesi üzerine hazırlanan bu form yüksek lisans tezi kapsamındadır. Elde edilecek bilgiler tamamen bilimsel amaçlı kullanılacak olup, ankette yer alan sorulara içtenlikle ve HİÇBİR SORUYU ATLAMADAN yanıt vermeniz, araştırmanın bilimsel geçerliliği ve güvenilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Anketin birinci bölümünde kontrol odağı bilgilerinizi tespit etmeye yönelik, ikinci bölümünde ise motivasyonu ölçmeye yönelik sorular bulunmaktadır. Ankete vereceğiniz bilgiler, yapacağımız araştırmaya ciddi katkılar sağlayacak ve cevaplarınız tamamıyla gizli tutulacaktır. Zaman ayırdığınız için teşekkür ederim.

Ceyda Serin

İstanbul Gelişim Üniversitesi

Sağlık Bilimleri Enstitüsü

Hareket ve Antrenman Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Öğrencisi

“Bu anket, toplumumuzdaki bazı önemli olayların farkı insanları etkileme biçimini bulmaya amaçlamaktadır. Her madde a ya da b harfiyle gösterilen iki seçenek bulunmaktadır. Lütfen, her seçenek çiftinde sizin kendi görüşünüze göre gerçeği yansıttığına en çok inandığınız yalnız bir cümleyi (X) şeklinde işaretleyiniz. Bazı cümleler sizin(statünüze)durumunuza uygun olmayabilir. Ancak bu anket genel amaçlı olduğu için kendinizi ilgili maddede belirtilen durumda algılamaya çalışarak-onun yerinde ben olsaydım- şeklinde düşünerek seçiminizi yapınız.”<sup>20</sup>

- “1. a) Ana babaları çok fazla cezalandırdıkları için çocuklar çok problemlili oluyor.  
b) Günümüz çocuklarının çoğunun problemi, ana-babaları tarafından aşırı serbest bırakılmalarıdır.
2. a) İnsanların yaşamındaki mutsuzlukların çoğu biraz da şanssızlıklarına bağlıdır.  
b) İnsanların talihsizlikleri yaptıkları hataların sonucudur.
- 3.a) Sav,aşların başlıca nedenlerinden biri, halkın siyasetle yeterince ilgilenmemesidir.  
b) İnsanlar savaşı önlemek için ne kadar çaba harcarsa harcasın, her zaman savaş olacaktır.
4. a) İnsanlar bu dünyada hak ettikleri saygıyı er geç görür.  
b) İnsan ne kadar çabalarsa çabalasın ne yazık ki değeri genellikle anlaşılmaz.
5. a) Öğretmenlerin öğrencilere haksızlık yaptığı fikri saçmadır.  
b) Öğrencilerin çoğu, notların tesadüfi olaylardan etkilendiğini fark etmez.
6. a) Koşullar uygun değilse insan başarılı bir lider olamaz.  
b) Lider olamayan yetenekli insanlar, fırsatları değerlendirememiş kişilerdir.”<sup>21</sup>

<sup>20</sup><http://rehberlik.haberaktuel.com/rotter-in-ic-dis-denetim-odagi-olcegi-3401.html>(Erişim Tarihi:20.04.2016)

<sup>21</sup>[http://mebk12.meb.gov.tr/meb\\_iys\\_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013\\_02/08013715\\_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf](http://mebk12.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013_02/08013715_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf)(Erişim Tarihi:20.03.2016)

- “7. a) Ne kadar uğraşsanız da bazı insanlar sizden hoşlanmazlar.  
b) Kendini başkalarına sevdiremeyen kişiler, başkalarıyla nasıl geçinileceğini bilmeyenlerdir.
8. a) İnsanın kişiliğinin belirlenmesinde en önemli rolü kalıtım oynar.  
b) İnsanların nasıl biri olacaklarını kendi hayat tecrübeleri belirler.
9. a) Bir şey olacaksa eninde sonunda olduğuna sık sık tanık olmuşumdur.  
b) Ne yapacağıma kesin karar vermek kadere güvenmemekten daima daha iyidir.
10. a) İyi hazırlanmış bir öğrenci için, adil olmayan bir sınav hemen hemen söz konusu olamaz.  
b) Sınav sorulan derste işlenenle çoğu kez o kadar ilişkisiz oluyor ki çalışmanın anlamı kalmıyor.
11. a) Başarılı olmak çok çalışmaya bağlıdır; şansın bunda ya hiç ya da çok küçük payı vardır.  
b) İyi bir iş bulmak, temelde, doğru zamanda doğru yerde bulunmaya bağlıdır.
12. a) Hükümetin kararlarında sade vatandaş da etkili olabilir.  
b) Bu dünya güç sahibi birkaç kişi tarafından yönetilmektedir ve sade vatandaşın bu konuda yapabileceği fazla bir şey yoktur.
13. a) Yaptığım planları yürütebileceğimden hemen hemen eminimdir.  
b) Çok uzun vadeli planlar yapmak her zaman akıllıca olmayabilir, çünkü birçok şey zaten iyi ya da kötü şansa bağlıdır.
14. a) Hiçbir yönü iyi olmayan insanlar vardır.  
b) Herkesin iyi bir tarafı vardır.
15. a) Benim açımdan istediğimi elde etmenin talihle bir ilgisi yoktur.  
b) Çoğu durumda, yazı tura atarak da isabetli kararlar verebiliriz.
16. a) Kimin patron olacağı genellikle, doğru yerde ilk önce bulunma şansına kimin sahip olduğuna bağlıdır.  
b) İnsanlara doğru şeyi yaptırmak bir yetenek işidir; şansın bunda payı ya hiç yoktur ya da çok azdır.
17. a) Dünya meseleleri söz konusu olduğunda çoğumuz, anlayamadığımız ve kontrol edemediğimiz güçlerin kurbanıyız.  
b) İnsanlar, siyasal ve sosyal konularda aktif rol alarak dünya olaylarını kontrol edebilirler.
18. a) Birçok insan, rastlantıların yaşamlarını ne derece etkilediğinin farkında değildir.  
b) Aslında ‘şans’ diye bir şey yoktur.
19. a) İnsan, hatalarını kabul edebilmelidir.  
b) Genelde en iyisi insanının hatalarını örtbas etmesidir.
20. a) Bir insanın sizden gerçekten hoşlanıp hoşlanmadığını bilmek zordur.  
b) Kaç arkadaşınızın olduğu, ne kadar iyi olduğuna bağlıdır.”<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup>[http://mebk12.meb.gov.tr/meb\\_ajs\\_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013\\_02/08013715\\_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf](http://mebk12.meb.gov.tr/meb_ajs_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013_02/08013715_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf)(Erişim Tarihi:20.03.2016)

- “21. a) Uzun vadede yaşamımızdaki kötü şeyler, iyi şeylerle dengelenir.  
b) Çoğu talihsizlikler yetenek eksikliğinin, ihmalin, tembelliğin ya da her üçünün birden sonucudur.
22. a) Yeterli çabayla siyasal yolsuzlukları ortadan kaldırabiliriz.  
b) Siyasetçilerin kapalı kapılar ardında yaptıkları üzerinde halkın fazla bir kontrolü yoktur.
23. a) Öğretmenlerin verdikleri notları nasıl belirlediklerini bazen anlamıyorum.  
b) Aldığım notlarla çalışma derecem arasında doğrudan bir bağlantı vardır.
24. a) İyi bir lider, ne yapacaklarına halkın bizzat karar vermesini bekler.  
b) İyi bir lider herkesin görevinin ne olduğunu bizzat belirler.
25. a) Çoğu kez başıma gelenler üzerinde çok az etkiye sahip olduğumu hissedirim  
b) Şans ya da talihin yaşamında önemli bir rol oynadığına inanmam.
26. a) İnsanlar arkadaşça olmaya çalışmadıkları için yalnızdırlar.  
b) İnsanları memnun etmek için çok fazla çabalamanın yararı yoktur, sizden hoşlanırsa hoşlanırlar.
27. a) Okullarda atletizme gereğinden fazla önem veriliyor.  
b) Takım sporları kişiliğin oluşumu için mükemmel bir yoldur.
28. a) Başıma ne gelmişse kendi yaptıklarımındandır.  
b) Yaşamımın alacağı yön üzerinde bazen yeterince kontrolümün olmadığını hissediyorum.
29. a) Siyasetçilerin neden öyle davrandıklarını çoğu kez anlamıyorum.  
b) Yerel ve ulusal düzeydeki kötü idareden uzun vadede halk sorumludur.”<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup>[http://mebk12.meb.gov.tr/meb\\_jys\\_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013\\_02/08013715\\_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf](http://mebk12.meb.gov.tr/meb_jys_dosyalar/71/01/254506/dosyalar/2013_02/08013715_rotterdenetmoda%C4%B1le.rtf)(Erişim Tarihi:20.03.2016)

”Aşağıda insanların niçin spora katıldığı ve spor yapmayı sürdürdüğü ile ilgili ifadeler verilmiştir. Bu ifadeler 1 ile 7 arasında derecelendirilmektedir. “1” ifadesi size hiç uygun olmadığını; “4” durumun size orta derecede uygun olduğunu; “7 ” ise bütünüyle uygun olduğunu ifade etmektedir. Kendi durumunuzu her iki uçtaki(1-7) ya da ortadaki rakamla(4) belirleyeceğiniz gibi bu uçlardan herhangi birine yakın başka bir rakamı da işaretleyerek belirleyebilirsiniz. Burada doğru ya da yanlış yanıt bulunmamaktadır. Bu çalışmanın amacına ulaşabilmesi için yanıtlarınızın içinizden geldiği gibi ve dürüst olması önem taşımaktadır.

Adınız: Soyadınız: Cinsiyet: K ( ) E ( ) Yaşınız: Eğitiminiz: Ortaokul [ ] Lise [ ] Üniversite [ ]  
Yüksek lisans [ ] Doktora [ ] Mesleğiniz: Sınıfınız: Kaç yıldır bu spor dalı ile uğraşıyorsunuz:

| Niçin spor yapıyorsunuz?   | Hiç Uygun |   | Orta Derecede |   | Bütünüyle |   |   |
|--|-----------|---|---------------|---|-----------|---|---|
|  | Değil     |   | Uygun         |   | Uygun     |   |   |
| Spor ortamında heyecan verici deneyimleri yaşamak haz verdiği için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Uğraştığım spor dalı ile ilgili daha fazla şey bilmek haz verdiği için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Daha önce spor yapmam için iyi nedenlerim vardı, fakat şimdi spor yapmaya devam edip etmemem konusunu kendime soruyorum.         | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Yeni antrenman tekniklerini keşfetmek haz verdiği için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Niçin spor yaptığımı bilmiyorum; uğraşmış olduğum spor dalını başarmakta yeteneksiz olduğum kanısındayım.                        | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Tanıdığım insanlar tarafından saygı görmeme neden olduğu için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Bana göre, insanlarla tanışmanın en iyi yollarından biri olduğu için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Bazı zor antrenman tekniklerinde ustalaşırken haz aldığım için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Eğer formda olmak isteniyorsa spor yapmak kesinlikle gerekli olduğu için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Sporcu olmanın verdiği prestij için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Diğer yönlerimi geliştirmede seçtiğim en iyi yollardan biri olduğu için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Sportif becerilerde zayıf bulduğum bazı yönlerimi geliştirirken haz aldığım için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Bir fiziksel aktiviteye katıldığımda heyecan hissettiğim için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Kendimi iyi hissedebilmem için spor yapmama gerekli.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Sportif yeteneklerimi mükemmelleştirirken haz aldığım için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Çevremdeki insanların formda olmanın önemli olduğunu düşündükleri için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Yaşamımın diğer alanlarında bana faydalı olabilecek pek çok şeyi öğrenmenin iyi bir yolu olduğu için.                            | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Sevdiğim sporu yaparken yoğun duygular hissettiğim için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Artık niçin spor yaptığımı net değil, sporda yerim olduğunu gerçekten düşünmüyorum.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Bazı zor becerileri gerçekleştirirken haz aldığım için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Spor için zaman ayırmazsam kendimi kötü hissedeceğim için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Uğraşmış olduğum spor dalında ne kadar iyi olduğumu diğerlerine göstermek için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Daha önce denemediğim antrenman tekniklerini öğrenirken haz aldığım için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Arkadaşlarımla iyi ilişkilerimi sürdürebilmenin en iyi yollarından biri olduğu için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Fiziksel aktiviteye tamamıyla dalıp gitme hissinden hoşlandığım için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Düzenli olarak spor yapmam gerektiği için.   | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Performansı geliştirecek yeni yöntemler keşfetmek haz verdiği için.  | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |
| Sık sık kendime niçin spor yaptığımı soruyorum da, sporda kendim için belirlediğim hedeflere ulaşmış görünmüyorum. <sup>24</sup> | 1         | 2 | 3             | 4 | 5         | 6 | 7 |

<sup>24</sup>[http://angora.baskent.edu.tr/acik\\_arsiv/dosya\\_oku.php?psn=33211&yn=52&dn=1](http://angora.baskent.edu.tr/acik_arsiv/dosya_oku.php?psn=33211&yn=52&dn=1) (Erişim Tarihi: 2.3.20



T.C.  
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
Etik Kurul Başkanlığı

ETİK KURUL KARAR ÖRNEĞİ

TOPLANTI TARİHİ : 29.12.2015  
TOPLANTI SAYISI : 2015-24

**KARAR NO:2015-24-4:** Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Hareket ve Antrenman Tezli Yüksek Lisans öğrencisi Ceyda SERİN tarafından hazırlanan, "Türk Milli Yelkencilerin Motivasyon ve Kontrol Odağı İlişkisinin İncelenmesi" konulu anket sorularının, etik kurallara uygun olup olmadığını tespit etmek üzere, Etik Kurulumuzun 17.12.2015 tarih ve 2015-22 sayılı toplantısında, İGÜ Etik Kurul Yönergesinin 12(1) maddesine göre değerlendirme yapmak üzere görevlendirilen öğretim üyelerinin raporları incelenmiş olup, ilgili çalışmada yer alan anket uygulamasının etik kurallara uygun olduğuna oy birliği ile karar verilmiştir.

ASLI  
Prof. Dr. Fevzi Kilit ORTAÇ  
Rektör Yrd.

## ÖZGEÇMİŞ

Ceyda Serin, 01.03.1981 yılında İstanbul'da doğmuştur. İlkokul, orta ve lise öğrenimini İstanbul'da bitirmiş olup, 2009 yılında, Marmara Üniversitesi, Beden Eğitimi ve Spor Yüksek Okulu'nda Lisans eğitimini tamamlamıştır. 2014 yılında, İstanbul Gelişim Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü/ Hareket ve Antrenman Bilimleri Yüksek Lisans Programı'na dâhil olmuştur.

2004-2008 yılları arasında, outdoor şirket eğitimleri vermiş, işyeri rekreasyonu ve toplumsal cinsiyet üzerine lisans tezini tamamlamıştır. 2008-2010 yılları arasında, 'Survivor- Doğada Yaşam' eğitimleri almış ve Altı ay boyunca, İngilizlerle beraber doğal yaşam destek programında yer almıştır

. NLP eğitimini tamamlamış olup, 2010 yılında F.M.V. Işık Üniversitesi'nde Spor uzmanı olarak görev yapmaya başlamıştır. Bugün görevini hala aynı kurumda başarıyla sürdürmektedir.

