



Ergin Imre



Provezza'nın gücü adına!

HARCANAN HER EMEK BİR GÜN KARŞILIĞINI BULUR. TIPKI TP52 DÜNYA ŞAMPİYONASI ÜÇÜNCÜSÜ PROVEZZA EKİBİNDE OLDUĞU GİBİ. TAKIMIN LİDERİ ERGİN İMRE HEM BAŞARILARININ ARKASINDAKİ SIRLARI ANLATTI HEM DE TÜRK YELKEN CAMİASINA DAİR HAYAL KIRIKLIKLARI VE KIRGINLIKLARINI DİLE GETİRDİ.

YAZI: ŞULE KAYA FOTOĞRAFLAR: PEDRO MARTINEZ/ MARTINEZ STUDIO

İtiraf edeyim Provezza'nın 'patronu' Ergin Imre ve ekibiyle röportaja giderken bunun her zamanki gibi bir-iki saatlik bir görüşme olacağını, sorularıma yanıtları aldıktan hemen sonra dağılacakımızı düşünmüştüm. Ancak yanılmışım. Ergin Imre ile Türk ekibi Ersin Özkan, Ahmet Ediboğlu, Kemal Aksüyek, Nezhil Ulubilgen, Togan Alper ve Kıvanç Sevinç'le röportajımız yaklaşık altı saatlik keyifli bir sohbet dönüştü. Ve ben gece boyunca, 25 yılda Provezza'ya yapılan yatırım ve harcanan emeğin iç yüzünü öğrendikçe şaşırımdım, dinledikçe Ergin Imre'nin vizyonuna hayran oldum. Biliyorsunuz 3,5 sezon boyunca devler ligi 52 Super Series'te Türk bayrağını en iyilerin arasında dalgalandıran Provezza, temmuz ayında dünya üçüncülüğünü elde ederek çok önemli bir başarıya imza attı, bizlere de bu başarıdan dolayı gururlanmak düştü. Üstüne bir de Ergin Imre, TP52 Sınıf Birliği'ne başkan seçildi. Kısacası, yabancı basının deyimiyle 'Turkish delight' (Türk lokumu) Provezza ekibi dünya yelken yarış arenasında "Türkler de var!" dedi, dedirtti.

Provezza, ilk yurt dışı yarışını nerede yaptı? Sonuç neydi?

Ergin Imre (E.İ.): İlk teknemiz Öz Provezza'yla 1990 yılında Yunanistan'daki Porto Carras'ta yapılan North Aegean Week'e katıldık. Bizim için turistik bir yarıştı ama Orient Express, İndigo, Sirena gibi Türkiye'nin en iyi ekipleri katılıyordu. İlk katıldığımız sene sınıfımızda üçüncü olduk. Bizim için değerliydi çünkü ilk kupamızı. Sonraki sene bu kez Provezza 2'yle gittik aynı

yarışa ve derece alamadık. 1992'de yine Provezza 2'yle birinci olduk. 1993'te de İngiltere'deki Admiral's Cup'ta, Provezza 3'le Two Ton sınıfında yarıştık. Aslında Türkiye'yle aynı yıl başladık yurt dışı yarışlarına.

25 yılda birçok yelkenci gelip geçmiş olmalı Provezza'dan. Takımın ilk oluştuğu günlerden bahsedermisiniz?

Eİ: 1990'da ilk teknemiz olan Öz Provezza'yı satın aldık, "Biner miyiz, bineriz" dedik. Küçükken tabii ki hepimizin yelkenlisi vardı ama hiçbiri iddialı tekneler değildi. Sonra bizim için çok profesyonel olan Ersin'i (Özkan) ekibe davet ettik. O zamanlar Uzma'da yarışlıyordu ve bize göre çok deneyimli adamdı. Ersin'den sonra Ahmet (Ediboğlu), Barbaros (Akyelken), Ergün (Türker), Refet (Ereş), Şafak (Kansu), Orhan (Tüker) geldi. Orhan'la beraber başarıya abone olduk diyebilirim. Yine ilk günlerden bu yana birlikte yarıştığımız

Nezhil (Ulubilgen) çocukluk arkadaşım. İtalyan Kadri (Çoklar), Zaramba Haluk (Eraslan), Reha (Akıltepe) gibi isimler de vardı ilk ekipte. Sonra gelenler, gidenler oldu. Tekneler büyüdükçe ekip de büyüdü, seviye gittikçe yükseldi.

Ne zaman gerçek bir ekip haline geldiniz?

Eİ: 1993'te Admiral's Cup'ta boyumuzun ölçüsünü alınca, fırtınalı havada günlerce yarışınca, tekneyi 150 kez doldurup boşaltınca... O zaman iş ciddiye bindi.

Ahmet Eyüboğlu (A.E.): Admiral's Cup'tan geldiğimiz sene tekneyi artık bisiklet kullanır gibi kullanıyorduk.

Oğuzhan Too ile aranızda çok çekişmeli yarışlar oldu. O günleri anlatır mısınız?

Eİ: Aslında daha Oğuzhan'lar gelmeden önce en büyük çekişmemiz eşimin teknesi İdefix'leydi (IMX-38). Bizim teknenin rating'i onlarınkinden



Togan Alper, Ersin Özkan, Ergin Imre, Kıvanç Sevinç, Ahmet Eyüboğlu, Nezhil Ulubilgen, Kemal Aksüyek



büyük. Ne yaparsak yasalım sürekli onlara geçiliyor ve buna fena halde bozuluyorduk. Biz de sonunda çareyi bir IMX-38 almakta bulduk. Handikap farkı aradan kalkınca onları geçtik.

Peki ya Oğuzhan Too kapışmaları...

Onunla kapışmalarımız çok daha sonra. Oğuzhan Too ikinci teknesi Farr 40'ını getirince Türkiye'ye, bizim IMX 45'i geçmeye başladı. İlk bir-iki sene geçemediler aslında, sonra öğrendiler ve geçmeye başladılar. İleriki yıllarda daha sonra biz de Farr 40'ımızı aldık. IMX-45 ile yarışırken biz bir yıl Biz Güney Yarışı'nda Çeşme'ye kadar olan etap ve devamı için iki ayrı sertifika edindik. Onlar da buna kızdılar. Aslında iki ayrı yarış olduğunda iki ayrı sertifika almanız mümkün. Bizi protesto ettiler ama protestoları reddedildi. O dönem iki takım arasındaki gerginlik biraz abartıldı. Türkiye'de insanlar biraz da yarıştan çok kavga izlemeyi sever zaten. Sonra Sedat Gülçağlayan'la akşam bir yerde yemek

yedik, mesele de kapandı. Bir süre Farr 40'larımızla da yarıştık ama daha sonra o da yarışlardan çekildi.

Siz de bir süre sonra Türkiye'deki yarışlardan çekildiniz. Neden?

Eİ: En son TP52'yle 2011 Kış Kupası'nda Türkiye'de yarıştık. Sonra "TP52 gibi bir tekneyle Türkiye'de yarışmanın alemi yok" dedik. Zaten filoda bizi geçebilecek bir tekne yoktu. Biz de vazgeçtik, "Dışarı gidelim, boyumuzun ölçüsünü alalım" dedik.

Yurt dışındaki yarışları cazip kılan nedir? Sizin için kırılma noktası ne oldu?

Eİ: Türkiye'deki yarışlar çok çabuk doyuruyor. Asıl kırılma noktası gitmeden önce değil, bir kez yurt dışında yarıştıktan sonra oluyor. Türkiye'de bu işin ne kadar amatörce, bilinçsizce ve gayriciddi yapıldığını o zaman anlıyor ve "Biz burada yanlış işin peşinden koşuyoruz" diyorsun.

TP52'den önce yurt dışında bir de Farr 40 maceranız var. O dönemi anlatır mısınız?

Eİ: Çok büyük imkanlarla bir sistem kurmuştuk Farr 40'ta. İki adet eş tekneyle Türkiye'de antrenman yapılacak oradan seçilecek en iyi yelkenciler yurt dışında yarışacak ekibe dahil olacaktı. Ama yürümedi. Ya ben ekipte olmadığım için yürümedi ya da gençler o kadar ciddiye almadılar bu projeyi. Yaklaşık 20 genç yelkenciyi almıştık o dönem ve bize göre hepsi en iyileriydi. Ama o ekipten geriye kalan bir tek Kıvanç (Sevinç) oldu. Belki de içlerinde en çalışkanydı Kıvanç.

Nasıl bir sistem kurmuştunuz?

Kemal Aksüyek (K.A.): İki Farr 40 vardı (Provezza 5 ve 6) ve bunlar tamamen birbiriyle aynıydı. İki teknenin arasındaki ağırlık farkı sadece sekiz kiloydu. O dönem Ergin Bey TP52 Provezza 7'yi aldıktan sonra bir de ABD için yepyeni bir Farr 40 daha almıştı (Provezza 8).



Ergin İmre

Kıvanç Sevinç (K.S.): Yani o dönem faal üç tane Farr 40'ımız vardı. İki İstanbul'da, biri de yurt dışında. Üçüncüsü önce Avrupa serisi yaptı, orada beşinci oldu. Sonra iki sene üst üste ABD serisini yaptı.

Ersin Özkan (E.Ö.): Tekneler ve arabalar bir sene orada kaldı. Key West'ten başladık Şikago'ya kadar gittik.

Ne oldu da bitti Farr 40 macerası?

Eİ: En çok para harcadığım en büyük yenilğim ve üzüntümdür Farr 40 takımı. TP52'yle yaşadığımız başarının en küçüğünü dahi onda yaşayamadık. Avrupa'daki serinin bir ayağı bizim girişimimizle İstanbul'da yapıldı, orada da çok kötü bir derece aldık. Zaten ondan sonra "Bir daha da böyle bir şeye girişmem" dedim.

Pişman mı oldunuz?

Eİ: Pişmanlık değil hayal kırıklığı. Bir kadını seversiniz size yüz vermez hayal kırıklığı yaşarsınız ama pişman olacak bir durum yoktur. Onun gibi bir şey. Bir aşk, bir hayaldi ama olmadı. Platonik kaldı.

Bu süreç sizi TP52'ye mi yönlendirdi?

Eİ: TP52'ye zaten daha önce yönelmiştik. Ama başlangıçta TP52'yle Türkiye'de yarışmak istiyordum. Öyle yurt dışı iddiamız yoktu, Orient Express'le (Bülent Atabay) yarışırız diyorduk. Ama



yurt dışında yarım seri yapıp da tadını alınca tamamen oraya odaklandık.

TP52'de dördüncü sezonunuzdasınız ve artık filonun deneyimli ekiplerinden birisiniz. Acemilik dönemi nasıl geçti?

Eİ: MedCup yarışları sona erince filo iyice küçülmüştü. Bizim dahil olduğumuz sene sekiz tekne vardı. Bazı yarışların bazı ayaklarında ikinci, üçüncü oluyorduk ama regattalarda derece alamıyorduk. Diğer yandan da hep şunu düşündük: "Geçile geçile bir gün geçmeyi öğreneceğiz." Zaten kural da böyledir, hiç bir zaman ilk günden geçmezsin, yavaş yavaş, öğrene öğrene...

TP52'yi seçme nedeniniz nedir?

Eİ: Bunu anlamanızın en iyi yolu bir gün bizimle birlikte bir yarışa katılmanız. Tek gövdeli teknelerde herhalde daha heyecan verici bir tekne yok. Belki bizim Kıvanç'ın bindiği Farr 25 olabilir ama ben de ona binemem. Farr 40 var, o da küçük. Yani benim binebileceğim en heyecan verici tekne olduğu için diyebilirim. Ve tabii yarışların çok üst düzey rekabette yapılması. Düşünsenize profesyonel yarışçıların gittiği beş yarış varsa bunlardan biri TP52. Rekabetin en kızgın olduğu sınıf.

KS: Profesyonel yelkenci sayısı en çok bu sınıfta çünkü diğerlerinin aksine

adette bir sınırlama yok. Bir ekibin tamamı dahi profesyonel yelkencilerden oluşabiliyor. Aslında bu mücadeleyi zorlu ama aynı zamanda bizi başarılı kılan bu galiba.

Beş farklı ülkeden yelkencilerle son derece kozmopolit bir ekipsiniz. Takım ruhunu ayakta tutmak zor oluyor mu?

Eİ: Valla bir hayli zorlanıyorum. Aslında sorun, profesyonellerle bizi bir arada tutmak. Biz de motivasyonu yüksek tutmak için bir sürü şey yapıyoruz. Mesela cep telefonunda bir yazışma grubumuz var oradan her gün, günün mesajı gibi bir şey yayılıyor, "Birbirinizi sevin" diyoruz. Yarış esnasında gerginlik yaşandığında, karaya çıkınca "Git arkadaşını öp" diyor, hatta zorluyoruz. Ama mecburuz buna.

Togan Alper (T.A.): Seride yarışan ekiplerin hiçbirinde bizimkisi kadar çok, profesyonel olmayan yelkenci yok, bir ya da iki kişidir. Ayrıca ekiplerin çoğunluğu bir ya da iki ülkeden oluşuyor. Aslında belki başarımızın sınırlarından biri de bu. Ağır basan bir kültür yok, hepsi eşit derecede. Bir de amatör ve profesyonel bakışın birleşmesinden oluşuyor. Mesela biz dünya üçüncüsü olduğumuzda göz yaşlarımızı tutamadık. Ama ekibimizde daha önce sekiz kez dünya şampiyonu olmuş yelkenci de var. Onlar için pek de



bir şey ifade etmiyordu üçüncülük. Oysa bugüne kadar hiçbir Türk'e böyle bir şey nasip olmamış.

AE: Bu noktada Ergin İmre'nin hakkını teslim etmek lazım. Bir kere olayın başından itibaren öyle bir tavır koyuyor ki... Herkes profesyonel olduğu için kendi adamını getirip birlikte rahat ettiği adamlarla yarışmak ister. Ancak siz bu yolu Ergin İmre olarak tıkamazsanız orada devamlı bir kaos olur. Artık "Ekip budur ve elimizdekiyle ne yapıyorsak yapacağız" mantığı oluştu herkeste. Bunun yaratıcısı da Ergin İmre'dir. O bitmiştir dediği anda her şey bitiyor.

Dünya üçüncülüğünden sonra hedef yükseldi mi?

Eİ: Bir daha dünya üçüncüsü olur muyuz bilmiyorum. Olmaya çalışırız da zor. 12 teknede ilk altıya giremezsek ben bunu başarısızlık olarak kabul ederim. İnsan tabii ki ilk üçte olmayı hep ister ama bence çok zor bu. Hiçbir yarışta kötü derece almamayı öğrenmemiz lazım.

Bu iş sadece yelken yarışı değil aslında. Arkasında ciddi bir mühendislik ve organizasyon işi de var değil mi?

TA: Bir kere kara ekibi çok önemli. Mesela Kemal Bey her akşam saatlerce 80 farklı datayı inceleyip bize 20

kadar grafik hazırlıyor. Buna bağlı olarak strateji belirliyor ve her gün teknenin ayarlarını değiştiriyoruz. Yani 'Ben böylesini daha iyi hissediyorum' üzerinden değil, zamanla biriken bu veri tabanından hareket ediyoruz. Ayrıca tüm yarışlara üç minibus ve konteynırla gidiyoruz. İki tanesi yedek malzemeleri, biri de bizi taşıyor. Bir de 10 metrelik botumuz var.

Eİ: Konteynırın içinde iki tane dikiş makinası var. Ekibimizde zaten üç adet yelken üreticisi bulunuyor. Yelkenler yırtıldığında veya optimize edilmesi gerektiğinde konteynırın içinde yapabiliyoruz.

Tekne sahipleri arasında nasıl bir iletişim var? Kararlar birlikte mi alınıyor?

Eİ: Tekne sahipleri olmadan bu işi organize etmek mümkün değil. Teknesi olan ve yarışan herkes TP52 Sınıf Birliği'ne üye zaten. Hakemlerin kimler olacağına dahi genel kurul toplantılarında karar veriliyor. Tabii her zaman fikir birliği olmuyor, bazen tartışmalar da yaşanıyor. Bu tartışmalar yüzünden ben hep görev almaktan kaçırıyordum. Ama bu yıl birlik başkanı artık yarışmayacağını söyledi. Onun yerine üç tane kıdemli üyeden kurul oluşturulmasına karar verildi. Ben de

kurul olması sebebiyle işi kabul ettim ve üç kişiden biri oldum. Ancak kurul üyelerinden biri teknesini sattı, diğerinin direği kırıldı. Durum böyle olunca ben de tek kaldım ve genel başkan yardımcısı (vice president) oldum. Başkan yardımcısı olarak görünsem de TP52 Birliği'nin şu anki başkanı benim.

Hazır böyle bir görev üstlenmişken bu yarışın bir ayağını Türkiye'ye getirmek gibi bir durum olabilir mi?

Eİ: Ben kesinlikle buna karşıyım. En son Farr 40'ı Türkiye'ye getirdiğimde bütün masraflar benim üzerime kaldı. Bence bu tip organizasyonların Türkiye'de olması gerekmiyor. Ne seyircisi var ne de yeteri kadar seveni. Bazı şeyler de Türkiye'de olmasın. Centerboard dünya şampiyonaları ülkemizde yapılabilir, nitekim zamanında başarılı şekilde yapıldı ama bir noktadan sonra Türkiye'nin bilgi ve altyapısı yetersiz kalıyor.

Yıllardır çok büyük yatırımlar yaptınız yelkene. Bu tamamen gönül işi çünkü maddi bir kazancınız yok. Sizi tatmin eden şey nedir?

Eİ: Aklına koyduğun, çalıştığın, gayret ettiğin bir şeyi ne ölçüde elde edebiliyorsun, onu görmek. Sanırım gelecek sezon da yapacağız bu işi. Belki şampiyon oluruz. Olmamamız için bir sebep yok.

Son birkaç yıldır Türk yarış camiası bir hayli karışık. Sizin buna yorumunuz nedir?

Eİ: Büyük bir üzüntü ve hayal kırıklığı yaşıyorum. Çünkü biliyorum ki tüm bunların arkasında kişisel anlaşmazlıklar var. Kişisel sorunları ön plana taşımamak, onları bastırıp iş yapmak lazım. Ne herhangi bir kişi federasyonu küçümseyebilir ya da itaatsizlik yapılabilir ne de bir federasyon 50-60 senelik geleneği olan bir kulübü yok etmeye çalışabilir. İkisi de olmamalı. Hele bir de kişisel sorunlardan kaynaklanması, çok yazık. Ben kulüp başkanı da federasyon başkanı da olsam bu böyle olmazdı. Kalbim kırık kısacası.