2021/05
05
ISSN 1304 4311
9 771304 431029
20 TL

# naviga

TEKNE, YELKEN VE DENİZ KÜLTÜRÜ DERGİSİ

MAYIS'21

## Hayat denizde, keyif teknede

## Özel indirimlerle Charter dosyası

24 metrelik asil güzel: Magnolia 24m Trawler

İnsansız gemi Mayflower 400'de Türk imzası

Dosya: Jeneratör modelleri, bakımı, seçimi, kullanımı

Katamaranla manevra taktikleri Okyanus geçmeye hazır mısınız? Yedi denizlerde yeni bir Türk teknesi: Mawi

Adriyatik'ten seyir notları Gani Müjde, Turgay Noyan ve Çetin Kent'le Ege sofrasında



# Technogym Bench ile 200’den fazla egzersiz tek istasyonda!

İster evde, ister ofisinizde kısacası her yerde entegre aksesuarları ile sınırsız antrenman yapmanızı sağlayan kompakt tasarımı ile Technogym Bench hayatınıza yepyeni bir antrenman deneyimi kazandırıyor

Technogym Bench'i keşfedin.
0212 970 50 55’i arayın veya www.avv.com.tr'yi ziyaret edin

En İyi İşverenler
Great Place To Work. TÜRKİYE 2021

TECHNOGYM®




# Her odyofilin sahip olması gereken bir hoparlör: Klipsch La Scala AL5

Kompakt bir tasarımda sınıfındaki en kaliteli sesi sunan La Scala AL5 Hi-Fi Hoparlör, sadece 1 Watt güç ile bir konser alanını dolduracak kadar ses üretmesiyle eşi benzeri görülmemiş bir performans ve verimlilik sunar. Klipsch'e göre, "midrange bir hoparlörün kalbidir". La Scala'nın midrange'i, sistemin gücünü ve performansını en üst düzeye çıkaran yüksek verimli Horn sürücüye sahiptir. Sonuç olarak, daha az distorsiyon üretilir. Bu, netlik, doğruluk ve dikkat çekici tonlama anlamına gelir.

La Scala'nın kaplama malzemesi, birinci sınıf ahşaptan hassas bir şekilde dilimlenir, ayna görüntüsü sağlayacak şekilde üretilir. Her bir çift, birbirinden farklıdır. Yani sahip olduğunuz La Scala, sadece size özeldir.



American Walnut | Natural Cherry | Satin Black Ash

hifilife

kanyon'da | coliseum SPORTS & LIFE

444 0 794 | HIFILIFE.COM |

Türkiye distribütörü bircom

DH | OUTDOOR
BY DREAM HOME

www.dhoutdoor.com.tr



www.dhoutdoor.com.tr

www.dhoutdoor.com.tr



**İSTANBUL** ÇİFTEHAVUZLAR
Cemil Topuzlu Caddesi No: 52
Çiftehavuzlar
Tel: (0216) 363 0700

**İSTANBUL** ŞİŞLİ
Addresistanbul
Halide Edip Adıvar Blv, Şişli
Tel: (0212) 247 1500

**ANKARA** ÇANKAYA
Turan Güneş Bulvarı No: 50
Oranyolu
Tel: (0312) 441 6550

**ANKARA** OĞULBEY
Kumludere Caddesi No: 3
Oğulbey, Gölbaşı
Tel: (0312) 460 1860

**İZMİR** ALSANCAK
Şehit Nevres Bulvarı No: 5
(Swiss Otel Karşısı) Alsancak
Tel: (0232) 421 0400

dreamhomefinefurniture

www.**shopdreamhome**.com

www.dreamhome.com.tr

DREAM HOME

# Düşlerinizi gerçekleştiriyoruz....




Doğukan Yatçılık

Aventura CATAMARANS



*Lansman Fiyatlarımız 2021 Haziran sonuna kadar geçerlidir*










**Türkiye Distribütöri**
**Doğukan Yatçılık**
Barbaros Bulvarı Köşe Apt. No: 16 Kat: 4 Beşiktaş / İstanbul
**Tel:** +(90) 212 227 81 84 **Gsm:** 0(532) 255 50 86
www.dogukangroup.com
www.aventura-catamarans.com

DOGUKANGROUP





# A boat suspended in time

The Motopanfilo Benetti is reborn to meet the needs of the contemporary yacht owner. A 37 meter boat with an elegant design that evokes memories of the best nautical traditions. This is a one-of-a-kind masterpiece. This is the Motopanfilo of the 21st century.


**GINO GROUP**
Yachting and Travel since 1973

**Merkez Ofis** – MARMARIS Netsel Marina
www.ginogroup.com – benetti@ginogroup.com

Benetti

ITALIAN EXCELLENCE SINCE 1873

# MOTOPANFILO



benettiyachts.it

WHEN LUXURY CALLS FOR

# PERFORMANCE

QUANTUM DELIVERS




SUPER YACHT

LUXURY. POWER. PERFORMANCE.

**İSTANBUL LOFT**
**Doblin Yelken San. Ve Tic.Ltd.Şti**
**Tel: +90 216 394 92 11**
**Fax: +90 216 394 92 13**
**Info@doblin.com.tr**
**www.doblin.com.tr**

İzmir
info@vmgyelken.com
Izmir@doblin.com.tr

Bodrum
Tel: +90 252 382 89 31
+90 530 665 75 54
bodrum@doblin.com.tr

Marmaris
Tel: +90 252 412 32 07
info@miknatisyat.com.tr
marmaris@doblin.com.tr

Göcek
Tel: +90 216 394 92 11
+90 532 457 42 69
gocek@doblin.com.tr

One Design
Tel: +90 216 394 92 11
+90 530 165 44 12
od@doblin.com.tr

Servis
Tel: +90 216 394 92 11
+90 530 243 93 99
servis@doblin.com.tr

Quantum® Sail Lofts set the benchmark for superyacht sails and service, offering the best combination of facilities, equipment and experience to ensure enjoyable sailing throughout the Mediterranean.

QUANTUMSAILS™
TO THE NEXT CHALLENGE.

**WWW.QUANTUMSAILS.COM**

follow us:

# EDİTÖRDEN

Tûba Noyan

## Bayram coşkusuna hasret

"16 Mayıs 1919 günü emektar Bandırma Vapuru ile İstanbul'dan ayrılan Mustafa Kemal, daha sonra İstanbul'a ilk ne zaman ve nasıl döndü?" Bu soruyla bir anda tarih sözlüsüne hazırlıksız yakalanmış gibi, heyecandan yaprak misali titrediğim öğrencilik günlerime döndüm; üstelik tarihi de çok severim. Laf karıştı, konu dağıldı o an için ama soranın tavrından ve soruyu bana yöneltmesinden anladım ki mevzu bir yerlerden kesin denize bağlanacak... Tabii ki de bağlandı, hem de en güzelinden...

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı iki seferdir -maalesef içim kan ağlayarak- evin balkonundan salladığım bayrakla kutlamaya çalışırken, aklıma yukardaki soru ve ofisten üç günlük kapatma için son anda yanıma aldığım İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yayınladığı *Vapurlarıyla İstanbul* kitabı geldi... Acaba yukardaki sorunun cevabını o kitapta bulabilecek miydim?

Adil Bali'nin, deniz ve gemi tarihçisi Ahmet Güleryüz'ün katkılarıyla kaleme aldığı kitap tam manasıyla bir cevher... İçinde İstanbul'un vapurları anlatılıyor anlatılmasına ama bambaşka yerlere de sizi alıp götürüyor. Örneğin ben fanatik Fenerbahçeli Hayri Kaptan ile tanıştım, yalının penceresinden tepsiyle uzatılan kahve fincanını alan Şeref Kaptan'ın dönerken tepsiyi geri bırakmasına gülümsedim, Boğaz'daki mehtap sefalarına ortak oldum, iskelelerde sosyalleştim, Çengelköy'den bostan mahsulünü de kasalarla güverteye yükleyip karşı kıyıya götürdüm, bir sonraki vapurla film setlerine uğradım, eski gazete kupürlerindeki Türkiye'mizin de Türkçemizin de ne kadar zarif ve güzel olduğunu düşündüm...

Şiirler, hikayeler, fotoğraflar, tarihi belgeler arasında gezinirken, mimozaların kokusu birdenbire burnumda tütmeye başladı, erguvanların rengi de gözümün önünden gitmez oldu...

Kim bilir belki de yakalandığım bu duygu seli aslında adalara, Boğaz'a, bayram kutlamalarına ne zamandır hasret kaldığımdandı...

Yukardaki sorunun cevabını tabii ki kitapta buldum. Mustafa Kemal olarak Bandırma Vapuru ile Samsun'a -kendi deyimiyle- uğurlayanı (teşyi edeni) olmadan yola çıkan Ulu Önderimiz, Gazi Mustafa Kemal Atatürk olarak ve de cumhurbaşkanı sıfatıyla tam sekiz sene, bir ay ve 26 gün sonra yine bir cuma günü (1 Temmuz 1927) deniz yoluyla geri gelmişti.

Atatürk'ün trenden İzmit'te inmesi ve 12:30'da Ertuğrul yatına binmesiyle başlayan bu seyrin detayları şöyle anlatılıyor: *"...vapur, motor ve kayıklarla denize açıldı. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin 10 küçük, 8 büyük vapuru, Şirket-i Hayriye'nin 12, Haliç Şirketi'nin 7 vapuru ve yirmiden fazla özel vapur, Galata Rıhtımı'ndan hareket etti. Vapurlarda bando, cazbant ve incesaz bulunuyordu."* 15:30 civarı Ertuğrul yatı, Adalar açıklarına geldiğinde Ata'mızın şu sözleri de kitapta yerini almış: "*Eh, Büyükada görüldü, demek ki geliyoruz...*" Belli ki Atatürk de İstanbul'una kavuşacağı için heyecanlıymış...

YouTube'da Pathe'nin o güne ait kısacık bir videosu var. Duygulanmamak mümkün değil; güverteden bembeyaz ipek mendiliyle masmavi gözlerinin içi gülerek binlerce İstanbulluyu selamlaması, kayıklar, tekneler, takalar, salkım salkım insan sarkan yan yatmış vapurlardaki 'bayram yeri' coşkusu...

Bu mayıs bize birden fazla bayramla geliyor... Hepsini tüm coşkusu, neşesiyle, yaşlısı ve genciyle kutlayabilmek ümidiyle.

Denizin tuzundan uzak kalmayın. **TN**







# NAVİGASYON

*Kapak fotoğrafı: Oyster World Rally (Oscar Jackson)*


**012 Takvim**

**014 Pruva**

**026 Tekne hikayesi**
Manolya asaleti

**032 Tasarım**
Yelkenliden motoryata
Dönüşüm rüzgârı

**038 7 Denizler ile**
Okyanus geçmeye hazır mıyım?

**042 Yedi denizler**
Mawi Sailing ile dünyalar onun

**046 Dünya turu**
Timsah Mağarası'nda

**050 Havuzluk sohbetleri**
Karayiplerde bir dost

**054 Seyir defteri**
Adriyatik'in yeşil adaları
Sipan, Mljet ve Korcula

**060 Dosya-Charter**
#engüzeltatildenizde

**068 Deniz kültürü**
İlk mektup, ilk yolcular

**074 Deniz ve kadın**
Yaramaz balıklar, çıldırtan renkler, olağanüstü yansımalar

**078 Çevre**
Çevreci gençler yetişiyor

**080 Yeni ufuklar**
Geçmişten ilhamla geleceği aydınlatmak

**086 Teknoloji**
Elektrikli ve yelkenli

**088 Taktik**
Çift gövde manevraları

**090 Teknik kurul**
Merhaba mayıs

**092 Püf noktası**
Çözüm tuzlu suda

**094 Bakım**
Polyesterin adı, ahşabın tadı

**098 Gerekli şeyler**
Demiri yüzdürür

**100 Advertorial**
Yeni nesil zehirliler

**102 Evim evim sallanan evim**
Jeneratör olmalı mı, olmamalı mı?

**110 Dosya: Jeneratör**
Sağlıklı bir jeneratör için

**116 Macera**
Adrenalin deposu

**122 Etkinlik**
Deniz Kızları Platformu
Teos Marina Çevrimiçi Buluşması
"Kamera Arkası"

**128 Küçük istimbot**
Gani Müjde ve Turgay Noyan'la bir Ege sofrası

**134 Kitap**
Tarihe ışık tutan bir eser

**136 Sualtı**
Boğaz'ın toplayıcı dalgıçları

**138 İkinci el tekneler**



naviga

**Naviga Yayıncılık İletişim ve Turizm Ltd. Şti. adına İmtiyaz Sahibi, Genel Yayın Yönetmeni ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü**
Derya Tûba Noyan

**Kreatif Direktör**
Mesut Kayalar

**Yazı İşleri**
Ayşegül Bakış, Deniz Bora, Şule Kaya

**Fotoğraflar**
Tuğçe Yener, Hasan Deniz, Deniz Noyan

**Katkıda Bulunanlar**
Gökhan Abur, Sema Akgün, Atila Algon, Burak Algon, Hakan Altunsoy, Müjdat Arabacıoğlu, Teoman Arsay, Mustafa Kemal Artalan, Zuhâl Atasoy, Mehmet Atay, Nejat Avcı, Işık Aylan, Nail Baktır, Mehmet Baş (Aksona Mehmet), Serdar Bapoğlu, Nadire Berker, Mahmut Berkman, Ali Erkan Bezirgan, Gülin Bozkurt, Tahsin Ceylan, Erdoğan Çekiçer, Zeynep Çeltik, Sabine Dedeoğlu, Edhem Dirvana, Lena Aylin Erdil, Ateş Evirgen, Mazlum Fırat, Cana Gökhan, Cumhur Gökova, Serdar Günseren, Cem Gürdeniz, Erkan Gürsoy, Ekrem İnözü, Kaan İş, Gökhan Karakaş, Çetin Kent, Halit Kesgin, Erol Kepenek, Yücel Köyağasıoğlu, Meriç Köyatası, Şule Kükrer, Ekber Levent, Hülya Leigh, Cemre Metin, Fatih Muslu, Gani Müjde, Turgay Noyan, Hasan Onuker, Hakan Öge, Banu Öney, Yüce Öneyli, Ahmet Örs, Bilge Kerem Özkan, Tayfun Öztuna, Erhan Öztürk, Tolga E. Pamir, Elvio Pennetti, Melike Pirinççioğlu, Deniz Polat, Can Pulak, Âli San, Tarkan Sevinçli, Deniz Karamanoğlu Saral, Alim Sür, Hattaya Sür, Can Sürekli, Fatih Sürekli, İsmail Şandan, Atilla Şayan, Özgür Deniz Tezcan, Gülçin Pehlivan Tezdiker, İsmail Tezdiker, Temuçin Tüzecan, Cahit Üren, Arzu Varıcı Ersoy, Murat Yahyaoğlu, Cemile Yıldız, Türkan Yöney, Aydın Yurdum, Necati Zincirkıran, Hakan Zorlu

**Grafik**
Tuğçe Yener, Serpil Yıldırım

**Reklam Müdürü**
Sema Eren
reklam@navigamagazin.com
Tel: (216) 418 51 91

**Baskı**
Karakter Color
100 Yıl Mah. Massit 3. Cad. No: 200 Bağcılar
Tel: (212) 432 30 01
Mat. Ser. No: 46248
www.karaktercolor.com

**Dağıtım**
Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.

**Yönetim Yeri**
Kalamış Yelken Kulübü Tesisleri
Kalamış Fener Cad. İskele (Gamze) Sok. No: 2
Kalamış 34726 Kadıköy İstanbul
Tel: (216) 418 51 91
Faks: (216) 418 59 89
okuyucu@navigamagazin.com

Konusu: Tekne, Yelken, Deniz Kültürü
Dili: Türkçe
Yayın Türü: Yaygın Süreli
Bu dergi Basın Meslek İlkeleri'ne uymayı taahhüt eder.
Ayda bir yayınlanır.



Reklam, insert içeriklerinin tüm sorumlulukları reklam verene aittir. Röportajlardaki demeçler Naviga'nın değil, söz sahibinin sorumluluğundadır.
Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz


**www.navigamagazin.com**

KÄRCHER

ALMAN TEKNOLOJİSİ





**WD 1**
Bataryalı Islak Kuru
Elektrikli Süpürge




**K2**
Bataryalı Basınçlı
Yıkama Makinesi

# KABLOSUZ TEMİZLİK KONFORU!

Tekne sahipleri için temizlik önemli ve öncelikli meselelerden biri. Birbirinden fonksiyonel ürünleriyle kablosuz kullanım konforu sunan Kärcher; bataryalı ıslak kuru elektrikli süpürgeler, kovadan su çekme özelliğine sahip basınçlı yıkama makineleri, mobil temizlik makineleri gibi güç kablosuna bağlı kalmadan çalışan ürünleri ile kolay kullanım, kompakt tasarım ve kusursuz performans sunuyor.

Detaylı bilgi için: **www.karcher.com.tr** Müşteri Destek Hattı: **0850 288 30 00**

# TAKVİM

## FIRTINA TAKVİMİ

04 Mayıs Çiçek Fırtınası
10 Mayıs Doğu Rüzgârları
16 Mayıs Filiz Kıran Fırtınası
19 Mayıs Kakulya Fırtınası (3 Gün)
23 Mayıs Ülker Fırtınası
30 Mayıs Kabak Meltemi (2 Gün)

**01 Mayıs** Cumartesi

### Loryma Cup
Yer: Marmaris
Tarih: 01-07 Marmaris
Sınıf: Yat
**MIYC:** (252) 413 38 77

### BAUISC İlkbahar Trofesi 2. Ayak Şamandıra Yarışı
Yer: İstanbul
Tarih: 01 Mayıs
Sınıf: Yat
www.bauisc.org

**08 Mayıs** Cumartesi

### Sailing Time Cup
Yer: Marmaris
Tarih: 08-14 Mayıs
Sınıf: Yat
**MIYC:** (252) 413 38 77

### TAYK Burgan Leasing İstanbul Kupası VII. Yıl
Yer: İstanbul
Tarih: 08-09 Mayıs
Sınıf: Yat
**TAYK:** (212) 560 56 55

**15 Mayıs** Cumartesi

### Dragut Cup 1. Ayak
Yer: Turgutreis
Tarih: 15-16 Mayıs
Sınıf: Yat
https://turgutreisyelken.com.tr/

### EAYK Çeşme Marina Trofesi 5. Ayak
Yer: Çeşme
Tarih: 15-16 Mayıs
Sınıf: Yat
www.eayk.org

**17 Mayıs** Pazartesi

### 21. Göcek İlkbahar Yarış Haftası
Yer: Göcek
Tarih: 17-21 Mayıs
www.gocekyachtclub.org

**21 Mayıs** Cuma

### J70 Trofesi 2. Ayak
Yer: D-Marin Turgutreis
Tarih: 21-23 Mayıs
http://j70tr.org/

**22 Mayıs** Cumartesi

### 37. Yıl Deniz Harp Okulu Kupası
Yer: Tuzla
Tarih: 22 Mayıs
Sınıf: Yat
www.istanbulyelken.org.tr

**23 Mayıs** Pazar

### Sportsboat Trofesi 3. Ayak Pendik Yelken Kulübü Kupası
Yer: Pendik
Tarih: 23 Mayıs
http://pendikyelken.com/

**25 Mayıs** Salı

### CNR Avrasya Boat Show
Yer: Ataköy Marina
Tarih: 25-30 Mayıs
http://cnrboatshowdenizde.com/

**29 Mayıs** Cumartesi

### Dragut Cup 2. Ayak
Yer: Turgutreis
Tarih: 29-30 Mayıs
Sınıf: Yat
https://turgutreisyelken.com.tr/

## MAYIS AY TAKVİMİ

| Ct | Pa | Pt | Sa | Ça | Pe | Cu | Ct | Pa | Pt | Sa | Ça | Pe | Cu | Ct | Pa | Pt | Sa | Ça | Pe | Cu | Ct | Pa | Pt | Sa | Çr | Pe | Cu | Ct | Pa | Pt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

propaganda3.it




ISEO · AQUARIVA SUPER · RIVAMARE · DOLCERIVA · 56' RIVALE · 66' RIBELLE · 76' PERSEO SUPER
76' BAHAMAS · 88' FLORIDA · 88' FOLGORE · 90' ARGO · 100' CORSARO · 110' DOLCEVITA

A FERRETTI GROUP BRAND
www.riva-yacht.com

REM marin

TEPECİK YOLU NO: 82 ETİLER İSTANBUL
TEL. 0212 3526595
WWW.REMMARIN.COM

BİR DENİZ YATÇILIK KURULUŞUDUR.

Riva
EXCLUSIVE DEALER






# İnciler dünyayı dolaşıyor



Bu ay kapağımızı süsleyen kare, Oyster Yachts'ın düzenlediği dünya turu organizasyonu Oyster World Rally'den. 'Bir tekne üreticisi tarafından düzenlenen tek devrialem organizasyonu' olarak tanıtılan etkinlik, sadece bir ralli değil, aynı zamanda katılımcıların hayatını değiştiren bir yolculuk.

27 bin deniz milini kapsayan dünya turu, 16 ay sürüyor. 2022-23'te yapılacak Oyster World Rally'ye kayıtların dolmasının hemen ardından nisan ayında 2024-25'te yapılacak etkinliğin tarihleri açıklandı. Oyster Yachts'ın Grup Etkinlikleri Başkanı Allie Smith, katılımın sınırlı olduğu 2024-25 dünya turunu kaçırmamak için yeni ya da ikinci el Oyster almaya hazırlanan denizcilerin olduğunu belirtti.

Oyster Yachts tüm katılımcılara ihtiyaç duyacakları hizmetleri sunuyor. Teknik, lojistik destek, teknik eğitim, tekne hazırlığı, servis, kontroller, Panama Kanalı geçiş desteği, giriş-çıkış işlemleri, marinalarda yer bulunması ya da profesyonel ekip desteği vb...

14 Ocak 2024'te Antigua'dan start alacak bu keyifli devrialemin rotasında Panama Kanalı, Galapagos Adaları, Tonga, Fiji, Avustralya, Güney Endonezya, Hint Okyanusu, Cocos (Keeling) Adaları, Mauritius, Durban, Güney Afrika'dan Güney Amerika'ya Atlantik geçişi ve tekrar Antigua bulunuyor.

# Dekorasyonun yeni adresi



Lüks, kaliteli ev-tekne tekstili konusundaki uzmanlığını Etiler'deki yeni adresine taşıyan Aeris Design, mimari ve teknik bilgisi yüksek ekibiyle kişiye ya da mekana özel çözümler sunuyor. Firmanın Sunbrella kumaşlarla hazırladığı dekoratif yastıkların tümü özel tasarıma sahip. Ayrıca karteladan seçilen Sunbrella kumaş ile kişiye özel masa örtüsü, runner ve Amerikan servisi siparişi de verilebiliyor. Aeris Design'da pamuk saten nevresimler, yastık, yorgan, alez gibi yatak odası tekstilleri; havlu, paspas, bornoz gibi banyo tekstilleri, keten sofra tekstilleri ile vazo, mumluk gibi dekoratif ve hediyelik objeler bulunuyor. Amerikan Spradling marka deriler ile oluşturulan koleksiyonda da tepsi, tavla, termos, buz kovası, çöp kovası, bardak altlığı gibi ürünler yer alıyor.

www.aeris-design.com








Boston Whaler 280 Vantage


Galeon 680 Fly

# İlkbahar güzelleri

**Boston Whaler'dan 280 Vantage**

8,86 metre boyundaki Boston Whaler 280 Vantage'da, kullanım panelinin sancak tarafta yer alması ve akıllı tasarıma sahip oturma düzeni bol miktarda yaşam alanı sağlıyor. Baş tarafta hem ırgat hem de biniş merdiveni bulunan teknenin standart donanımdaki iskele dalış kapısı denize ulaşmayı kolaylaştırıyor. Tekne arkasındaki koltuk, kullanılmadığı zaman kapalı şekilde duruyor ve böylece balık tutarken havuzlukta fazladan alan yaratıyor. Havuzluktaki livar, depolama alanları ve modelin etrafına stratejik olarak yerleştirilmiş olta tutucular sayesinde 280 Vantage'da balık tutmak çok zevkli ve kolay. Eni 2,74 metre olan teknenin iskele tarafında vakumlu tuvalet, baş tarafta oturma grubu bulunuyor. Standardı 250 beygirlik iki Mercury dıştan takma motor ile güçlendirilen 280 Vantage'ın 400 beygire kadar motor seçenekleri mevcut.

**Yeni iç mekan**

22,20 metrelik Galeon 680 Fly'da yenilenen iç mekanın hareketli tasarımı, güçlü ve şık profille bir araya geliyor. Dalga formunu andıran yuvarlak hatlı, mat ve parlak ahşap mobilya kombinasyonlarına sahip teknenin salonunda dört adet elektrikli gövde camı, geniş havuzluk kapıları, cam tavan, kaptan kabin çıkışı bulunuyor. Eğlence alanı ve alt güvertedeki dört misafir kamarasına inen iki ayrı merdivenin yer aldığı geniş salon, mahremiyete özen gösterecek şekilde tasarlanmış. Flybridge, bar ve sosyal alanlarıyla 12 kişiyi rahatlıkla ağırlayabiliyor.

**Güçlü ve çevik**

Sea Ray 230 SPX Outboard 13 kişilik kapasitesi ve ekstra aksesuarları ile su üzerinde unutulmaz anılar yaratmak için tasarlanmış. Modelin standard donanımı 4 zamanlı 150 beygir Mercury motor ile güçlendirilmiş. Kumanda istasyonu opsiyonel olarak Simrad G05 veya G09 dokunmatik ekran ve motor verilerini takip edebileceğiniz Vesselview ile donatılabiliyor. Su sporları ekipmanı ve özel soğutucu alanı gibi tüm temel ihtiyaçlarınız için depolama yeri mevcut. Boyu 7,95 metre, eni 2,59 metre.
www.denizyachting.com


Sea Ray 230 SPX Outboard



# Sirena 68 ile tanışalım

Sirena Yachts filosuna katılacak yeni modeli 68'i 2021 Cannes Yachting Festival'da tanıtacağını açıkladı. Gövde tasarımını German Frers'in yaptığı Sirena 68'de geniş ekiplerin hem birlikte hem de ayrı ayrı vakit geçirebileceği kadar rahat alanlar yer alıyor. Kış havuzluktaki oturma grubu ile masasının olduğu bölümden yemek alanı ve mutfağın olduğu bölüme ardından da salona ulaşılıyor. Flybridge barbekü, kuzine, yemek masası ve oturma grubuyla ayrı bir keyif köşesi. Farklı yerleşim planlarının sunulduğu modelde ana kamaranın konforu standart.
www.sirenayachts.com



# Sınırları aşıyor

Red Yacht Design'ın iç ve dış tasarımını üstlendiği Mazu 92 DS, çelik gövdesiyle yeni bir serinin ilk modeli olmak için hazırlanıyor. Tekne, Volvo Penta IPS 1050 motorlarla 22 knot azamî hıza, 16 knot seyir hızına ulaşacak.
Red Yacht Design imzalı 'Crossover' adı verilen profili ve yükseltilmiş kaptan köşkü ile iç mekanların daha ferah olması sağlanmış. Ana salon tavandan tabana camlarla aydınlanıyor. Bu alanda mutfak ve sekiz kişilik bir yemek alanı bulunuyor. 28,45 metrelik teknenin eni 6,70 metre. Yatın 2022'de sahibine teslim edilmesi planlanıyor.
https://redyachtdesign.com/

# Fark yaratan temizlik



Ekstra vakum fonksiyonlu özel başlığı sayesinde yüksek emiş gücüne sahip Kärcher VC 4s Kablosuz Plus 2'si 1 arada, temizleme performansı ile temizlikte fark yaratıyor. Fırçasız yüksek hızlı motoru ve HEPA 12 filtreli siklonlu temizleme sistemi ile sabit emiş gücü sağlarken, Eko modunda da 60 dakika boyunca kesintisiz çalışabiliyor.
Kärcher'ın bataryalı dikey tip elektrikli süpürgesi VC 4s Plus maksimum 79 db (A) ses seviyesi ve 1,3 kilogram ağırlık gibi avantajlarının yanı sıra 180 ° menteşeli zemin başlığı ile yüksek manevra kabiliyetine sahip. Hem el tipi hem de elektrikli süpürge şeklinde kullanımı mümkün.
https://www.kaercher.com/tr/

# Setur rüzgârı




Setur Marinaları, Kincentric'in imza attığı Türkiye'nin en geniş katılımlı işyeri araştırmasına göre üçüncü kez 'Türkiye'nin En İyi İş Yeri' ödülünü aldı. Dünyanın önde gelen insan kaynakları ve yönetim danışmanlığı şirketi Kincentric'in gerçekleştirdiği 2020 yılını ve 2021 ilk dönemini kapsayan araştırmada 40 farklı sektör ve yaklaşık 350 şirket arasından yaklaşık 200 şirketin değerlendirildiği belirtildi. 20'si Koç Holding şirketi olmak üzere toplamda 24 şirket 'En İyi İşyeri' unvanını aldı; bunlardan biri de Setur Marinaları oldu.
Türkiye'nin önde gelen turizm şirketlerinden Setur ise güvenli mavi yolculuk turlarına başladığını açıkladı. Dört kişiden 20 kişiye kadar farklı sayıdaki gruplara tekne seçenekleri hazırlayan Setur'un tekne turlarında, tüm kamaraları kapatmak koşuluyla sadece ailelerin ve çocukların ya da arkadaş gruplarının bir arada olduğu özel seyahatler düzenlenebiliyor ya da kabin kiralama yöntemi tercih edilebiliyor. Turlar, Bodrum-Gökova Körfezi-Bodrum rotasında ve Bodrum-Karacasöğüt olmak üzere iki farklı rotada olarak planlanıyor. Üç gece-dört gün ya da yedi gece-sekiz güne kadar değişen seçenekler mevcut.
www.setur.com.tr/mavi-yolculuk


*Bozburun*


*Kleopatra Adası*

# Teknenizde Gerçek Deriyi Keşfedin!



## Dokun, hisset, yaşa!

Farklı renk seçenekleriyle serin tutan
ve hijyenik Uyguner %100 doğal döşemelik
gerçek deriler ile sağlıklı ve konforlu seyirler.





UYGUNER
DERİ PAZARLAMA ve TİC. A.Ş.

f uygunerderi uygunerderi **www.uyguner.com.tr**

Gürsel Mah. Kağıthane Cad. No:38/1 Kağıthane, İstanbul Tel: 0212 222 72 94

**#GerçekDeriyiKeşfet**





# Özgür yaşam

Cantiere del Pardo tarafından tasarlanan yeni 60 feet'lik model, denizde şık, rahat, güvenli yaşamı eko-sürdürülebilir bir anlayışla ortaya koyuyor. 7-12 Eylül 2021 tarihleri arasında Cannes Yachting Festival'da tanıtılacağı açıklanan Pardo Endurance 60, keyifli hafta sonları ve uzun menzilli seyirler için uygun. Tarz sahibi detaylarla döşenmiş ana kamara, başarılı ses yalıtımı, geceleri bile sessiz seyir imkanı ve düşük yakıt tüketimi teknenin ön plana çıkan özellikleri arasında yer alıyor. Ana güvertenin yan pencereleri açıkken, bar ile yemek bölümü arasında, kış taraftaki masa ile keyifli bir alan yaratılıyor. Salon, yemek bölümü, banyo ve kamaralar arasındaki denge dikkat çekiyor. Tüm güneşlenme alanlarına, güverte ile flybridge'e kolayca ve güvenli bir şekilde erişilebiliyor. 18 metrelik teknenin eni 5,10 metre. 2XVolvo Penta IPS 700 HP motorlarla azami hızı 25 knot.
www.tezmarin.com

# Birlikten güç doğar



Solaris Yachts'ın performans geleneği, CNB yatlarının uzun menzilli seyir geleneği ile bir araya geliyor. Açıklamaya göre 2022'den itibaren CNB 66 ve CNB 76 modellerinin üretim merkezi Monfalcone'den yaklaşık 20 kilometre uzaklıktaki Solaris tesisine taşınacak.
Böylece CNB yatları Solaris'e katılarak, bu özel pazarın taleplerine uyarlanmış, daha küçük, daha duyarlı bir yapı içinde üretimi sürdürecek. Solaris'in üretimi kademeli olarak entegre etmesi sağlanırken, gelecekteki teslimatları kolaylaştırmak için 2022'ye kadar bu geçiş dönemi devam edecek. Halen inşa edilmekte olan tekneler, 2021'de satılan CNB 66 ve CNB 76'larla birlikte Monfalcone'de yapılmaya devam edilecek.
Aynı tersaneden çıkacak bu iki tamamlayıcı markanın, kendi rotalarını belirlemeye devam edeceği belirtiliyor. İki markanın iş birliğinden doğan CNB 8X ise çok yakında tanıtılacak.



# Antalya'dan Avustralya'ya

Bering Yachts'ın Antalya Serbest Bölge'deki tersanesinde inşa edilen 23,99 metrelik Bering B77 explorer suya indirildi. Çelik gövdeye sahip Veronika isimli yat, uzun menzilli yolculuklar için tasarlanmış. Altı misafir ve dört mürettebatı ağırlayabilen Veronika, tersanenin 560 ton kapasiteli yeni travel lifti ile suya kavuşturuldu. Yat, deneme seyirlerinin ardından Avustralya'ya transfer edilecek.
https://beringyachts.com/

# New **Lagoon 55**

## *Ezber Bozan Tasarım*

LAGOON AWARD WINNER 2020
WORLD BEST DEALER
TEZMARİN






**LAGOON SAILING YACHT** | 40 | 42 | 450S | 46 | 50 | 52S - 52F | **55 NEW** | SIXTY 5 NEW | SEVENTY 7
**LAGOON MOTOR YACHT** | SIXTY 7 NEW | SEVENTY 8

Gücü ve kaliteyi ifade eden ezber bozan tasarımı ile yeni **Lagoon 55**, katamaran dünyasına öncülük eden tasarımcılar **VPLP Design** (Van Peteghem Lauriot-Prévost), **Patrick Le Quément ve Nauta Design** tarafından aydınlık ve zarif alanlarla tanımlanan aynı düzeyde yüksek kaliteli yaşam tarzını yansıtacak şekilde tasarlandı. Denizin, gökyüzünün ve nefes kesen doğanın ihtişamı şimdi stille buluşuyor.

TEZMARİN
Tezmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.
Tel: +90 212 256 42 22
info@tezmarin.com I www.tezmarin.com
Tezmarin bir Tezman Holding kuruluşudur.

LAGOON






# Lagoon Sixty 5'a Sunbrella enerjisi

Lagoon, yeni yelkenli katamaranı Sixty 5 için Sunbrella ile iş birliği yaptı. İki firmanın ortak çalışması ile katamaranın farklı alanlarında konfor ve ergonomi bir araya getirilerek döşendi. Connect adı verilen konseptte, teknenin farklı alanları grafik bir şekilde birbirine bağlanıyor: Çeşitli dekor unsurları (koltuklar, minderler, yatak örtüleri vb.) aracılığıyla zarif ve parlak bir çizgi teknenin ortak teması haline geliyor. Zengin bir renk ve güneşin sembolü olan sarı, katamaranın dekorasyonunda boşlukları aydınlatıyor ve enerji veriyor. Mavi veya gri gibi soğuk renkler ve çeşitli doku ile desenlere sahip kumaşlar sarı ile bir araya gelerek, zarif bir iç ve dış mekan tasarımı ortaya çıkarıyor. Oturma ve yemek bölümü gibi ortak alanlar beyaz ve kum rengi gibi açık tonlarla süsleniyor.
www.ica.com.tr




# Bir tıkla teknede

Dingi, denizde ihtiyaç duyulan ürünlere tekneyi terk etmeden veya karaya çıkmadan, çevrimiçi ulaşılabilmesi için geliştirdiği sistemi hayata geçiriyor. Kullanıcılar dingi.com.tr adresinden tek tıkla yüzlerce ürüne ulaşabiliyor. Sistemde temel gıdalardan, deniz mahsullerine, et ve şarküteriden içecek, fit-form ve atıştırmalıklara kadar geniş bir yelpazede ürün sunuluyor. Bunun yanı sıra kişiye özel dijital asistan DingiMiço, çamaşır yıkama, kuru temizleme hizmetleri ve yerel esnaftan sipariş verme olanağı sağlıyor. Dingi; Marmaris Hisarönü Körfezi'nde Dirsekbükü, Girneyit Koyu, Kocabahçe Koyu, Kuzbükü, Koca Ada Kuzey, Kameriye Adası, Bencik Koyu, D Maris Bay ve Sucağız Koyları'nda hizmet veriyor.

# Doğuş Marine Services Göcek'te

Doğuş Grubu'nun denizcilik sektöründe satış sonrası hizmetler ve yedek parça alanında faaliyet gösterecek yeni markası Doğuş Marine Services, D-Marin Göcek'te faaliyete başladı. Yat bakım ve satış sonrası hizmetler sektörüne kurumsal bir yapı kazandırmayı amaçlayan şirket, ikinci el satışı, sigorta ve acil yardım hizmeti de sunuyor. Doğuş Marine Services Genel Müdürü Anıl Gürsoy konuyla ilgili, "Doğuş Otomotiv satış sonrası hizmetler tarafında 25 yılı aşan tecrübeye sahip. Şimdi kurum kültürümüzü, değerlerimizi ve disiplinimizi farklı bir alana entegre ediyoruz. Amacımız öncelikle, sektöre kurumsallığı getirmek, hizmet kalitesinde bir standart oluşturup, pazarda öncü rol oynamak. Bunlarla beraber çok yakında dünya markalarının temsilciliği ile iş hacmimizi daha da genişletmeyi ve büyüme potansiyeli yüksek olan bu sektörde kuralları belirleyen kalıcı bir oyuncu olmayı hedefliyoruz" dedi. Doğuş Marine Services, aynı zamanda denizde karşılaşılabilecek arıza ve sorunları gidermek için de 7 gün 24 saat deniz asistans hizmeti verecek.
www.dogusmarineservices.com



Alfastreet marine

# 28 Cabin

# " Mükemmel bir tatil için kusursuz bir tekne! "




GENA YACHT | 25 YIL

Tel: +90 (0)232 716 09 90 - 91 | gena@gena-yacht.com | www.gena-yacht.com
Gena Turizm Yatçılık Org. İnş. Tic. Ltd. Şti. | Port Alaçatı, TR 35930, Alaçatı - Çeşme / İZMİR



# Gelenekten geleceğe

Katar Ulusal Turizm Konseyi (QNTC), 40'ın üzerinde dhow adı verilen geleneksel Arap yelkenlisini yenilemek için büyük ölçekli bir proje başlattı. Yabancı ve yerli turistler için etkinlikleri geliştirmeye yönelik çalışmalar kapsamında oluşturulacak filo, Katar'ın otelcilik sektöründeki stratejik girişimlerden biri. Geçmişte inci avcılığı, balıkçılık ve ticari taşımacılıkta kullanılan 40 dhow yenilenirken, geleneksel görünüşleri de korunacak. Refit sonunda Arap yelkenlileri daha çevreci olacak; dizel yakıtın yerini güneş enerjisi alacak ve LED aydınlatmalar kullanılacak. QNTC'nin projesi kapsamında, ayrıca marinalar ve iskeleler modernleştirilecek; mürettebat ve tekne kaptanları için sağlık güvenlik eğitimleri de verilecek. Yelkenli tekne restorasyon projesinin Ekim 2021'e kadar tamamlanması hedefleniyor.
www.visitqatar.qa/en/things-to-do/adventures/the-water

# Fuar özleyenler buraya

CNR Avrasya Boat Show Denizde-Uluslararası Deniz Araçları Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı, yeni normale dönüş kriterleri kapsamında alınan önlemlerle 25-30 Mayıs 2021 tarihleri arasında Ataköy Marina Mega Yat Limanı'nda kapılarını açacak. CNR Holding kuruluşlarından Pozitif Fuarcılık A.Ş. tarafından Yat ve Tekne Endüstri Derneği (YATED) iş birliği ile düzenlenen fuarda son model tekneler ilk kez sergilenecek. Dünya markalarını temsil eden firmalar ile prestijli yerli üreticilerin ağırlanacağı fuara, 100'ün üzerinde firma 500'ü aşkın markanın deniz aracıyla katılacak. Aile tipi yatların yanı sıra kategorilerinin en iyisi olan yat, tekne ve yelkenliler, şişme botlar, deniz motorları ve başlangıç tekneleri ile tekne ekipmanı ve aksesuarlarının tanıtılacağı fuarı, altı günde 20 binin üzerinde kişinin ziyaret etmesi bekleniyor.
http://cnrboatshowdenizde.com/



# Görev değişikliği

20 senedir Bursa'da yelkenciliğin gelişmesine öncülük eden Bursa Yelken Kulübü, 26 Mart'ta yapılan genel kurul sonucunda, yeni kulüp yönetimini belirledi.
Yeni yönetim Dr. Sürel Solakozlu'dan başkanlık görevini devir alan eski Komodor Haluk Turşucular ile yelken sporunun yanı sıra Mavi Vatan ve Türk amatör denizciliği için ellerinden gelen her şeyi yapmaya gayret göstererek çalışmaya devam edeceklerini dile getirdi. Yeni yönetim kurulu asıl üyeler şu şekilde belirlendi: Haluk Turşucular başkan, Sürel Solakozlu komodor, Murat Alkan başkan yardımcısı Yavuz Tavus viskomodor, Onur Tak kulüp sekreteri, Soner Amcaoğlu sayman, üyeler ise Bahadır Akman, Nihat Erdin, Zafer Evkuran, Gökhan Kiraz ve Emre Özgen.
Yönetim kurulu, 2021 yılı için planlanan ulusal yarışlar ile Bahar Yat Rallisi ve Yaz Yat Rallisi etkinliklerinin tekrar yapılabilmesini dört gözle beklediklerini ifade etti.




SOLARIS 80

**SOLARIS 40NEW** SOLARIS 44 SOLARIS 47 SOLARIS 50 SOLARIS 55 SOLARIS 55

**SOLARIS 60NEW** SOLARIS 64 RS SOLARIS 68RS **SOLARIS 80 RSNEW** SOLARIS 111

**SOLARIS YACHTS TÜRKİYE**

ali@solarisyachts.com www.solarisyachts.com



# Murat Reis nihayet yuvasında

Dünya turunu gerçekleştirirken Eritre'de 57 gün boyunca alıkonulan denizcilerimizden Selim Ekmekçioğlu, nihayet teknesi Murat Reis'i Türkiye'ye geri getirdi. Yelkenli katamaranı Murat Reis ile yaklaşık dört yıl önce dünya turuna başlayan Ekmekçioğlu, 19 Nisan günü ulaştığı Teos Marina'da, Marina Genel Müdürü Faruk Günlü tarafından karşılandı.
Selim Ekmekçioğlu dünya turuna 2 Eylül 2017'de Teos Marina'dan başlamıştı. Ekmekçioğlu ile yol arkadaşları İbrahim Iğnak ve Lütfi Erman Atamer Türkiye'ye dönüşe geçtikleri sırada Eritre'de askerler tarafından herhangi bir sebep açıklanmaksızın alıkonmuştu. 57 gün boyunca tutulan üç denizci, Dışişleri Bakanlığının çabasıyla Haziran 2020'de serbest bırakılmış ve Türkiye'ye dönmüştü. Selim Ekmekçioğlu'nun katamaranı Murat Reis, o günden bu yana Cibuti'de bekliyordu.

# Esnek çözümler

GF Marine ürün grubunun INSTAFLEX ürünleri, tesisatlar için esnek çözümler sunuyor; deniz taşıtlarının tüm basınçlı sıcak-soğuk su ve ısıtma-soğutma uygulamalarında öne çıkıyor. GF INSTAFLEX, güvenli, hijyenik, uzun ömürlü ve gerektirmiyor. d16 mm'den d315 mm'ye kadar çap aralığına sahip INSTAFLEX boru sistemi, polibütilen malzemeden üretiliyor. Korozyona karşı dirençli yapısı, her uygulama için optimum birleştirme teknolojisi, kelepçeli vida bağlantısı gibi özellikleriyle dikkat çekiyor. Esnekliği sayesinde herhangi bir bağlantı parçasına ihtiyaç duyulmaksızın ufak yön değişikliklerinin yapılmasına imkan tanıyor. Diğer plastik boru sistemlerine kıyasla yaklaşık %30 daha hafif olması denizcilik sektörü için büyük avantaj yaratıyor.
www.gfps.com/tr






# Sevindiren derece

Alican Kaynar (Fenerbahçe Doğuş Yelken) 10-16 Nisan tarihleri arasında Vilamoura-Portekiz' de düzenlenen Finn Avrupa Şampiyonası'nda 5. oldu. Olimpik milli sporcumuz, 30 ülkeden 49 yelkencinin mücadele ettiği şampiyonada 10 yarış sonunda 102 net puan elde etti.

# Acı kayıplarımız

Nisan ayında amatör denizcilerimizden ikisini kaybetmenin üzüntüsünü yaşıyoruz.
Kalamış Yelken Kulübü üyesi, amatör denizci Ali Şükrü Göksel vefat etti. Merhumun cenazesi 14 Nisan'da Şakirin Camii'nden kaldırıldı.
Ardından Klasik Tekneler Platformu (KTP) Üyesi ve Genel Koordinatörü, *Kürekten Yelkene Kaybolan Miras* isimli kitabın yazarı M. Cem Gür hayata gözlerini yumdu.
Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine ve sevenlerine baş sağlığı dileriz.


*Ali Şükrü Göksel*


*M. Cem Gür*


VISIONF
FUTURE IS COMING
GERMANY
Königsallee 26, 40212 Düsseldorf
T: +49 211 900 669 0
info@visionf.com
TURKEY
Cami Mh. Balıkçılar Sk. U Blok No.20 U/226 Tuzla/İstanbul
T: +90 530 662 77 94
info@visionf.com
UNITED ARAB EMIRATES
Villa 3, Street 25a, Umm Al Sheif Area, Dubai
T: +971 56 893 1321
ahmetcinar@visionf.com
visionfyachts
www.visionfyachts.com

# Manolya asaleti

**Yardımcı ailesinin dördüncü kuşağı büyük dedelerine uzanan denizcilik kültürünü ve görgüsünü temel alarak Magnolia Yachts'ı kurdu. Yardımcı Tersanesi'nin içinden doğan bu yeni yapının ilk teknesi, Tanju Kalaycıoğlu'nun büyüleyici çizgilerini süperyat dokunuşlarıyla buluşturdu. Magnolia Yachts, sağlam altyapısı ve alanında uzmanlığıyla gelecek vaat eden, 24 metrelik bu 'asil manolya'dan sonra başka birçok güzel yatı denizlerle buluşturmaya aday, nadide bir girişim.**

YAZI: **DENİZ BORA**











*Magnolia Yachts ekibi: Turhan Yardımcı, Aslı Hotiç, Gökhan Yardımcı*





Yardımcılar geniş bir aile. Baba Hasan Kemal Yardımcı, kardeşleriyle birlikte gemi işletmeciliği, gemi inşa ve tamir işinde uzun yıllardır faaliyet gösteriyor. 1950'li yıllarda küçük koster tarzı gemilerle armatörlüğe başlayan aile, 90'larda tersaneciliğe el atmış. Her ne kadar Magnolia Yachts, dördüncü kuşağın bir girişimi olsa da Hasan Kemal Yardımcı bu işin hem fikir babası hem de uzun yıllara dayanan denizcilik deneyimiyle yol göstericisi. Çoğu yurt dışına satılmış 60 adet kimyasal tanker, yük gemisi, konteyner gibi hatırı sayılır bir gemi üretim tecrübesine sahip. Dördüncü kuşak Yardımcılardan Turhan Yardımcı, bize bu yeni markanın hikâyesini ve hedeflerini anlattı.

**Hasan Kemal Yardımcı da bilfiil işin içinde mi?**

Biz bu projeye babamın önderliğinde başladık. O bizim onursal başkanımız; her şeyi tepeden gözlemliyor ve bizi yönlendiriyor. Günlük işleri ise biz yürütüyoruz. Üç kardeşiz. En küçüğümüz 35 yaşında Aslı Hotiç, İngiltere'de Chelsea College of Art and Design'da iç tasarım eğitimi aldı ve iç tasarım operasyonunu o yönetiyor. Ben 40 yaşındayım ve diğer kardeşim Gökhan da 41 yaşında; tersanede proje yönetimi, satın alma, muhasebe ve pazarlama işlerini beraber yönetiyoruz. Ben de İngiltere'de London School



of Economics'te işletme eğitimi alıp Türkiye'ye dönmeden önce Kopenhag'ta armatörlük ve gemi işletmeciliği alanında çalıştım. Gökhan ise İtalya'da Bocconi Üniversitesi'nde ekonomi okuyup Hamburg'ta aynı alanda çalıştı. Ayrıca yanımızda çok deneyimli bir gemi inşa mühendisimiz var; Harun Akder. O da babamın senelerce birlikte çalıştığı bir isim. Üretim tarafını onunla yürütüyoruz.

**Gemicilikte zaten önde gelen markalardan birisiniz, yat inşa işine hevesinizin kaynağı nedir acaba?**

O da babamın hayali aslında. 2003'te Göcek'te tatildeyken Fugu teknesini görmüştük. O gün bugündür babam Tanju Kalaycıoğlu teknelerine meraklı. 2008'de beraber 24 metre bir projeye de başlamıştık ancak yarı aşamada müşteri çıkınca sattık. O yıllarda Mengi Yay'a iki adet 30 metre gulet yaptırmıştık. Biri Fransa'ya satılmıştı, diğeri ailemiz için yapıldı. O zaman da yat inşasına niyetimiz vardı ama 2008'de gemicilikte büyük bir kriz yaşanınca askıya almak zorunda kaldık. Projeyi yeniden canlandırmamız ancak nasip oldu.

**Ailenizin şimdi bir teknesi var mı?**

Şu anda teknemiz yok. Son yıllarda deniz merakımızı Bodrum'da kız kardeşimiz Aslı'nın eşi Alihan'ın yelkenlisiyle ve RIB'iyle giderdiğimizi söyleyebilirim. Babam şimdi "Bu 24 metreyi ben de alabilirim" diyor. Tabii ki hedefimiz satmak ama diğer taraftan da şanslıyız, şimdiden bir müşterimiz var! Bizim ailemizin denizciliğe merakı yalnızca bireysel değil. Rizeliyiz ve orada yaptırdığımız birçok okul var. Biri de Hasan Kemal Yardımcı Denizcilik Meslek Lisesi. Babam kurmakla kalmadı, 2005 yılından beri okulun gelişmesi için çok çaba gösterdi. Kategorisinde kendini en çok geliştiren okullardan biri, hatta belki en fazla gelişme kaydedeni. Okulun laboratuvarı ve kendi eğitim teknesi var. AR-GE projeleri yapıyor, yarışmalar kazanıyorlar. En son TÜBİTAK'tan ödül aldılar. Çok iyi bir meslek lisesi. Ailece denizcilik sektörünü çok sevdiğimizi ve özellikle babamın sektörün gelişmesi için yaptığı bu gibi katkılardan manevi keyif aldığını söyleyebilirim.

**Ne kadar değerli bir iş... İlk projeniz Magnolia 24m Trawler hangi aşamada şu anda?**

Lamine ahşap trawler tipi bir tekne inşa ediyoruz, kabuk ortaya çıktı. Tesisat, elektrik, mobilya işleri başladı. 2021'in sonuna kadar bitirmeyi planlıyoruz. Taka Yachts, bu projede tasarımın yanı sıra kaliteden de sorumlu. Çünkü Tanju Kalaycıoğlu'nun bu alanda da deneyimi ve görgüsü çok büyük. İç tasarım ise kardeşim Aslı Hotiç ve Atilla Eren'e ait. Sorumlu değiller ama Taka Yachts da fikirleriyle iç tasarıma destek oluyor. Klasik tekneler çok fazla yapılmadığı için ilgi uyandıracağını düşünüyoruz. Tabii ahşap olması dolayısıyla biraz uzun sürüyor çünkü estetiği sağlamak için ciddi mesai harcıyoruz.

**Üretimin hayli karmaşık bir aşamasındasınız. Gemiden sonra nasıl sizin için; yat yapımının da farklı bir heyecanı var değil mi?**

Yat çok narin, öyle olunca gemiye göre kalite daha çok ön plana çıkıyor. Gemi işi biraz daha ticaridir; sağlamlık ve hızlı üretim önceliklidir. Yatta ise esas hep kalite. Taka Yachts ile çalıştığımız için daha da önemli. Kaliteye inanılmaz önem veriyorlar, zaten biz de o yüzden Taka ile çalışmayı tercih ettik. Ne zaman gaza basmaya çalışsak Tanju Ağabey hemen "Durun bakalım" diyor. Bu tarz projelerde 'en az iki sene sürer' şartı varmış gerçekten de...

Üretim çok ileri bir aşamaya geldi, detaylandı. Taşeron sayısı arttı, hepsini kontrol etmek ve iş akışını takip etmek çok heyecanlı, yoğun bir süreç. Geçenlerde başlayan 40 metrelik bir projemiz daha var ayrıca.

**Öyle mi? Bu yattan da biraz bahsedelim o zaman...**

Kanadalı tasarımcı Greg Marshall'ın imzasıyla 40 metre sac gövde ve alüminyum üst yapılı bir tekneye başladık. Marshall ile 45 metre kabuk yapmıştık zamanında. Daha sonra o kabuk Amerikalı bir müşteriye satıldı. Greg Marshall gemi yapımcılığından geldiğimiz için bizim sac işçiliğimizi çok iyi buluyor. "Sac işinde en iyi tersanelerden birisiniz dünyada. Siz kabuğu bitirin, kimse talip olmasa bile ben kesin alırım sizden" dedi. Onun yönlendirmesiyle başladık bu projeye. Biz her iki tasarımcımıza da çok güveniyoruz. Sektörden gelmenin faydalarından biri bu bence. Bilgisiz olsanız, tasarımcının söylediğini anlamayıp başka bir şeyde ısrar edebilirsiniz. Onlara kendi geri bildirimlerimizi iletmenin yanında biz her iki projede de tasarımcılarımızın taleplerini neredeyse yüzde 100 uyguladık; neden bahsettiklerini anlamak





ve işlerine saygı duymak önemli.

Greg Marshall ile iyi anlaşmamız ve onun bizim işimizi beğenmesiyle başlayan bu proje modern bir tasarım. Üç katlı, bordadan balkonları açılan, flybridge'teki skyroof'u elektrikli sistemle açılıp kapanan gösterişli bir süperyat. Ancak henüz yeni başlayan bir proje.

**Magnolia 24m Trawler'ı bir seriye dönüştürmeyi amaçlıyorsunuz sanırım. Projeyi satmadan tekneleri inşa etmeniz de ciddi bir yatırım yaptığınızı gösteriyor.**

Seriden bahsetmek için çok erken. Oluşacak talebe göre dönüştürebiliriz tabii ki. Şimdilik daha butik bir tersaneyiz. İlk tekneler hem arzı yaratıp talebi bulmak hem de marka algımızı oluşturmak için üretiliyor. Teknenin gerçek değerini bulması için işi ortaya çıkarıp göstermek daha iyi olur diye düşünüyoruz.

**Magnolia 24m Trawler'ın sizce en önemli özellikleri neler?**

Tanju Kalaycıoğlu'nun birçok teknesini andıran klasik bir tasarım ama süperyat özellikleri de gösteriyor. Ekipman kalitesi ve işçiliği en üst düzeyde. Humphree marka yalpa dengeleyici ve Opacmare marka yüzme platformu gibi sistemler mevcut. Özel ses ve titreşim mühendisiyle çalışıldı, bu konuya azami hassasiyet gösterildi. Sektörün geldiği noktada, özellikle de marka olmak istiyorsanız yalıtım çok önemli bir konu.

Teknenin geniş flybridge'i de bence çok etkileyici. Aslında tüm yaşam mahalleri bakımından kübik kapasitesi çok geniş bir yat. Üstüne çıkanlar tekneyi 24 değil de 30 metre gibi algıladıklarını söylüyorlar. 24 metrede dört kamara yapılabiliyor ancak biz konforu ön plana alarak üç kamarayı tercih ettik. Ana kamara, VIP ve konuk kamaralarında altı konuğu ağırlayabiliyoruz.

Sektörden geldiğimiz için personel dairesine de çok önem verdik. Mürettebat alanı geniş bir tekne. Mürettebat bölümünde, iki kamaranın ortasında



*Magnolia Yachts'ın 40 metrelik Greg Marshall tasarımı ikinci yatı da kızağa alındı*







özel işleri ve dinlenmeleri için personele ait bir yaşam alanı var. Salon katında ortak kullanım için tuvalet yapmayı da öngördük. Personelden aldığımız bilgiler, ortak tuvalet olmazsa misafirlerin kamaraya inmeye üşenip mutfakta ellerini yıkayabildikleri yönünde. Teknede konfor için bu da önemli bir konu. Genel olarak havadar bir tekne yarattığımızı söyleyebilirim ayrıca. Mutfağımızda benzer teknelerde görülmeyen bir özellik olarak masa var, tekne sahiplerinin de mutfağı kullanmaktan keyif alacağını düşündük.

İyi tasarımcıyla çalışmanın faydalarını pek çok ayrıntıda yaşıyoruz. Kaptan köşkünden mutfak, makine dairesi ve personel yaşam alanına uzanan bir koridor var mesela. Böylece teknedeki misafirlere görünmeden personel burayı kullanabiliyor. Özel tasarlanan bu koridorun da değerli bir konfor ögesi olduğunu düşünüyoruz.

Ana güvertede korunaklı, keyifli bir havuzluğun yanı sıra ferah salon, mutfak ve kaptan mahalli var. Kamaraların tümü alt güvertede. Vasatta tüm eni kullanan ana kamara, başta ise VIP ve iki yataklı misafir kamarası var. Hepsinin de kendine özel banyoları mevcut. Her ayrıntı konukların konforu için düşünüldü.



**Teknik özellikleri bakımından nasıl bir tekneden bahsediyoruz peki?**

Çift Cummins makinemiz, Onan jeneratörlerimiz var. Denizci bakış açısıyla ekonomik yakıt tüketimi çok beğenilecek bir özellik. Teknede elektrik sistemleri de makine sarfiyatı da her şey ekonomik tüketim için planlandı. Yakıt-hız denklemi önemli. Biz 20-25 knot'lara ulaşacak bir tekne yapmıyoruz. Hızı birçok kişi baştan istiyor, kulağa hoş geliyor ama kullanmaya başlayınca "Keşke bu kadar hıza yönelmeseydik" diyorlar. Çoğu tekne sahibinden alınan geri bildirim böyle. 14 knot azamî hıza ve 12 knot seyir hızına sahip teknemiz, 9 knot'ta 2.200 deniz mili seyir yapabilecek ki bu da iyi bir mesafe. Servis botları ve deniz oyuncakları üst güvertenin arkasında duracak ve 800 kgX5 metrelik Opacmare bir hidrolik vinçle denize indirilecek.

**Teknik Özellikler**

**Tam boy:** 23,99 metre
**En:** 6,40 metre
**Ağırlık:** 80 ton
**Yakıt kapasitesi:** 7.000 litre
**Su kapasitesi:** 2.200 litre+HP su yapıcı
**Motor gücü:** 2X600 HP Cummins

www.magnoliayachts.com




Turkey
Discover
the potential

cnravrasyaboatshowdenizde

İşbirliği ile
YATED

Destekleyenler
KOSGEB

Üye Olunan Kuruluşlar
ICOMIA
IFBSO THE WORLD'S LEADING BOAT SHOWS

pozitif FUARCILIK
ufi Member
ICCA Member
İSTANBUL

CNREXPO YEŞİLKÖY 34149 İSTANBUL 0 212 465 7474 0 212 465 7476 - 77 | www.cnrexpo.com

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ (TOBB) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

CNR HOLDİNG

IAEE

## Yelkenliden motoryata

# Dönüşüm rüzgârı



**Karşımızda yelkenli tekne üreten birkaç firmanın, birbirinden iddialı motoryat modelleri var. Yıllarca rüzgâr gücünü daha iyi kullanmak için edindikleri deneyimle ortaya çıkan modellerin estetik ve işlevsel özelliklerini yaratıcılarının görüşlerini alarak değerlendirdik.**

YAZI: **AYŞEGÜL BAKIŞ**

### Nautor's Swan

Yüksek performanslı yarış ve gezi yelkenlileri üreten Swan'ın planları arasında, uzun dönemdir motoryat segmentinde üretim yapmak yer alıyor. Markanın ticari direktörü ve proje lideri Roy Capasso, Nautor's Swan'ın denizcilik kültüründeki geçmişi düşünüldüğünde bu pazara girmesini doğal bir evrim olarak değerlendiriliyor: "Bu projeyle şirket kültürümüzün temelini oluşturan DNA ve değerleri bu alana transfer etmek istedik."

Elbette motoryat sektörüne girmek Swan için hitap ettiği kitlenin de genişlemesi anlamına geliyor. Roy Capasso, Swan Shadow'ın hedef kitlesinde sadece Maxi Swan'ı için bir takip teknesi isteyen yelkencilerin değil, ihtiyaçlarını karşılayacak farklı bir model arayan yatçıların da yer aldığını belirtiyor.

Bu modelle aldıkları geri dönüşü sorduğumuzda ise şu yanıtı veriyor:

"Çok olumlu geri dönüşler alıyoruz. 42 feet'lik özelleştirilebilir bir yat suya indirdik ve sınıfında büyüleyici bir model oldu. Tasarımı, yaşam tarzını yansıtan farklı versiyonu ile dünyayı şaşırttı. Arkadaşlarınızla eğlenmek isterseniz balıkçılık versiyonu ile bu tutkunuzu yaşamayı tercih edebilirsiniz. Bu yat, her yaşam şekline uygun belirgin bir karaktere sahip."

Motoryat pazarı için farklı modeller üzerinde çalışıp çalışmadıklarını sorduğumuzda ise Capasso sır verip ser vermiyor; tasarımcılarının masasında daima geliştirilen birşeyler olduğunu ama şu anda daha fazlasını söyleyemeyeceğini ifade ediyor. Roy Capasso, yelkenli üretiminden gelen tecrübenin bir motoryat tasarlarken ve üretirken nasıl faydası olduğunu açıklarken şu cümleleri kullanıyor "Denizcilik kültüründeki derin bilgimiz bu alanda önemli rol oynuyor.

Nautor's Swan, 50 yıl önce doğdu ve tekne üretiminde büyük deneyim kazandı. Bunun yanında



*Swan Shadow*





*Swan Shadow*

yapabileceğimizin en iyisine ve en iyi sonuçlara ulaşma çabamız adına sektördeki en parlak zekalarla iş birliği yapıyoruz."

**Swan Shadow**

Leonardo Ferragamo'nun özel isteği ile tasarlanan Swan Shadow, tersanenin üretim gamını da genişletiyor. 55 knot azami hıza ulaşacak tekne, sportif balıkçılığa uygun şekilde de donatılabiliyor. Hareketli kıç platform, tekne tender olarak kullanıldığında iskeleye, su sporları için tercih edildiğinde denize ulaşmayı kolaylaştırıyor. Modelin tasarımındaki çıkış noktası büyük yelkenli yatların yardımcı teknesi olarak kullanılması. Bunun yanı sıra farklı yerleşim seçenekleriyle konaklamalı ya da günübirlik seyirlerde de rahatlıkla kullanılabiliyor. Derin V gövdeye sahip teknenin geniş bir kamarası ve tuvaleti de var.

**Tam boy:** 13,23 metre
**En:** 4,3 metre
www.topleisure.net

## Wally

Wally, motoryat üretimine başlama sebebini bu pazara yenilik getirmek; yelkenlilerde olduğu gibi Wally'nin rahatlık, hız, güvenlik ve keyif konseptlerini paylaşırken, teknoloji ve tasarımla buluşturarak yatçılık deneyimini geliştirmek olarak açıklıyor.

Pazara ilk giren modeller Wallytender ve 118 WallyPower oldu. Markaya göre Wallytender'ın başarısı, büyük boy tender ve günlük tekne pazarının ortaya çıkmasına ve birçok tersanenin benzer modeller üretmesine sebep oldu.

Wally, dünyanın en ikonik motoryatlarından biri olan 118 WallyPower'ın taşıdığı birçok özelliğin diğer modeller için standartlaştığının gururla altını çiziyor. Özetle marka, yelkenlilerde olduğu gibi motorlu teknelerde de sektörü derinden etkilediğini ortaya koyuyor.

Wally, belki de motoryat üretimine başladıktan sonra o alana da çok kesin adımlarla girdiği için artık daha çok



*WHY200*



*118 WallyPower*



*43 Wallytender*

neyle özdeşleştiğine karar vermek zor. Sizin Wally markasını düşününce aklınıza ilk olarak motoryat mı, yelkenli mi gelir?

Firma denizcilerin 'her ikisi de' diye cevap verdiğini belirtiyor. Onlara göre Wally motoryatları da, yelkenlileri de en gelişmiş teknoloji ve tasarımın buluşma noktası.

İki farklı pazardaki üretim bile marka için pek 'fark' yaratmıyor. Wally'nin kendine has bakış açısını yelkenlilerden motoryatlara transfer etmekteki başarısı, her iki sınıfta da aynı ruhu taşıyan modeller üretmesini sağlıyor.

### 43 Wallytender

Hızlı, güçlü ve kullanışlı 13 metrelik bu teknede, ortadaki kokpit hem koruma sağlıyor hem de walkaround adı verilen teknenin etrafından kolay dolaşabilme özelliği ile pratiklik sunarak çok işlevli tasarım anlayışını vurguluyor. Açık hava ferahlığı ve kapalı alan korunaklılığı aynı tasarımda vücut buluyor. Standart olarak iki adet Volvo Penta dizel 380 HP motorlar ve joystick sistemi ile donatılıyor. 2X440 HP tercih edildiğinde ise 40 knot azami hıza ulaşıyor. Karbonfiber yüzme merdiveni, yelken kumaşı ile lamine edilmiş karbonfiber T-Top'ı, hidrolik tek düğmeli demirleme sistemi, baş tarafta geniş güneşlenme minderleri, çıkartılabilir masası, geniş banyosu, yataklı kamarası standart özellikleri arasında yer alıyor. İstenirse su sporları için garaj, buz yapıcı, dizel jeneratör, klima, SeaKeeper stabilizer gibi konfor detaylarıyla zenginleştirilebiliyor.



*Delphia Yachts Bluescape 1200*

**Tam boy:** 13,20 metre
**En:** 4,30 metre
**Ağırlık:** 9 ton
www.wally.com

## Delphia Yachts

Markanın Türkiye temsilcisi Vira Yatçılık, yelkenli üreticisi olarak öncelikle pek çok motoryat firmasından toplu sipariş talepleri almaya başladıklarını belirtiyor. Delphia Yachts, özellikle Kuzey Avrupa pazarındaki distribütörden gelen motoryat taleplerine cevap vermek için iki yıl boyunca çalışmış ve sonunda Escape ismini verdikleri motoryat serisini suya indirmiş.

İlk aşamada yedi yelkenliye karşılık sadece bir motoryat modeli olan marka, 0 günlerde motoryat üretiminin toplam tekne üretim hacmine oranının %10 olduğunu ifade ediyor. Ancak bu dengeler çok kısa sürede değişip; beş sezon sonrasında Delphia Tersanesi'nin yarısını motoryatlar kaplamaya başlamış. Vira Yatçılık'a göre bu süre zarfında pazarda pek çok yeni rakipler ortaya çıksa da Delphia, pazar payını yükseltmeyi başarmış: "Yelkenli sahiplerimizin arasında bile teknesini satıp motoryat modellerimize geçen pek çok kişi oldu. Bunu beklemiyorduk diyebiliriz. İlk modellerimizi ürettiğimizde pek çok yatçı yelkenliyi andırdığını söylüyordu. Zaten yapmak istediğimiz de buydu. Deplasman sınıfında, güçlü, dengeli, yakıt tasarrufu yüksek tekneler üretiyoruz."

Delphia Yachts'ın şu anda seri üretimi devam eden dört ana modeli mevcut. Beş yıl içerisinde deplasman sınıfında dört ve planning sınıfında dört olmak üzere toplam sekiz ana modeli sunmak için çalışmalar devam ediyor.

Yelkenli üretiminden gelen tecrübenin motoryat tasarım-üretim aşamalarında nasıl bir etkisi olduğu sorumuza ise Vira Yatçılık şu sözlerle yanıt veriyor: "Aynı denizin üzerinde iki farklı kültürün birbirinden öğreneceği çok şey olduğunu düşünüyoruz.

Yelkenli üreticisi olarak başladığımız için önceliklerimiz 35 derece kadar eğik seyir yaparken gerekli konforu sahibine sağlayabilecek, güçlü gövde yapısı



# Happy *Berth Days*

## Dünyanın en güzel kıyılarını D-Marin ile keşfedin!

GREECE — U.A.E. — TURKEY — MONTENEGRO — CROATIA

Yıllık sözleşmesi olan misafirlerimize özel, diğer D-Marin marinalarında **7 güne kadar ücretsiz** bağlama! Ücretsiz sürenin ötesinde bağlamak isteyen misafirlere 4 aya kadar **%40 indirim** uygulanacaktır.

Turgutreis, **Türkiye** | Didim, **Türkiye** | Göcek, **Türkiye** | Mandalina, **Hırvatistan** | Dalmacija, **Hırvatistan** | Borik, **Hırvatistan** | Zea, **Yunanistan** | Gouvia, **Yunanistan** | Lefkas, **Yunanistan** | Portonovi, **Karadağ** |
Al Seef, **B.A.E.** | Jaddaf Waterfront, **B.A.E.** | Business Bay, **B.A.E.** | Dubai Harbour, **B.A.E.**

D-Marin, önceden bildirimde bulunmadan kampanya şartlarında değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

D Marin
GLOBAL MARINA NETWORK

d-marin.com | dmarinmarinas | D-Marin | dmarinmarinas


*Delphia Yachts Bluescape 1200*

ile okyanus aşırı seyirler yapabilecek yeterlilikte tekneler üretmekti. Bu birikimimizi motoryat modellerimizde kullanarak motoryat müşterisinin ihtiyaçlarını karşılamak için harekete geçmiştik. Bunda da başarılı olduğumuzu görüyoruz."

**Delphia Yachts Bluescape 1200**

Delphia Yachts'ın deplasman sınıfı motoryat serisinin başarılı temsilcisi Bluescape 1200, geniş yaşam alanı, aydınlık iç mekanı ve büyük güvertesi ile dikkat çekiyor. Gövde yapısı ve doğru donanımı ile deplasman sınıfının en özel modellerinden biri olarak tanılıyor. Motor seçenekleri 220 HP veya 2X140 HP.

**Tam boy:** 12,75 metre
**En:** 4,25 metre
**Ağırlık:** 8.800 kilogram
**Fiyat:** 211.250 euro (Fabrika çıkış, başlangıç)
https://virayatcilik.com/


*X-Power 33*


*X-Power 33*

## X-Yachts

40 yıldan daha uzun süredir yüksek performanslı yelkenli tekneler üreten Danimarkalı X-Yachts'ın sahip olduğu köklü tecrübeye dayanarak ürettiği X-Power 33C, rahat, kolay kullanımlı bir sürat teknesi. Yelkenli X-Yachts modelleriyle tamamen aynı strateji doğrultusunda, suda hızlı ve güvenli, sahip olması çok keyifli, yenilikçi bir anlayışla geliştirilmiş ve tasarlanmış. 33 feet'lik açık bir sürat teknesi olan X-Power 33C, hafta sonu denizle iç içe olmayı ya da açık denizde aktif bir gün geçirmeyi sevenlere hitap ediyor.

Tekne, seyir deneyimine konfor katan petestep tasarımlı gövdesi, 'sezgisel' pilotajı ve kullanıcı kılavuzuna ihtiyacı ortadan kaldıran teknolojisiyle öne çıkıyor.

**X-Power 33**

X-Power 33C'nin kokpitinde üç tekli koltuğu ve sekiz kişilik oturma grubu yer alıyor. Yüksekliği ayarlanabilir kokpit masasının çevresi güneşlenme alanına dönüştürülebiliyor. İsteğe bağlı olarak T-Top ile donatılabilen tekne, standart olarak sunulan siperlikle birlikte güneş ve rüzgâra karşı koruma sağlıyor. Bimini ya da tente de opsiyonel. Minderler ile rahat bir yatağa sahip olan kamara uzanmak ya da güzel bir gece uykusu için ihtiyaç duyulan alanı sunuyor. Teknenin bir adet tuvalet-duşu var. 320, 350 ya da 370 HP Yanmar motorlarla tercih edilebiliyor. Yakıt kapasitesi 380, su kapasitesi 100, pis su kapasitesi ise 100 litre.

**Tam boy:** 10,2 metre
**En:** 3,1 metre
**Su kesimi:** 1,2 metre
**Ağırlık:** 4.000 kilogram
www.x-yachts.com.tr

JOTUN

YACHTING®



# tutku *ile* gelen performans

Jotun'un 100 yıllık deneyimle geliştirdiği
yüksek performanslı yat boyaları teknenize değer katar.

Ürünlerimizi keşfedin jotun.com.tr

# Okyanus geçmeye hazır mıyım?



**Amatör denizcilerimizin Atlantik Okyanusu geçişine onlarca defa vesile oldum. 100'e yakın kişiye okyanus dalgalarını dümenle nasıl karşılamaları gerektiğini yaşayarak, yaşatarak gösterdim. "Ben de bunu yapabilir miyim?" sorusuyla defalarca karşı karşıya kaldım. Aslında cevap kendi içinizde saklı, ben sadece onu bulup çıkarmanıza yardımcı olabilirim.**

Dostlarla yemek yerken bazen içlerinden biri bana şöyle sorar: “Benim en büyük hayalim Atlantik Okyanusu’nu kendi teknem ile geçmek. Ben bunu yapabilir miyim? Veya seninle bunu gerçekleştirebilir miyiz?”

Bunlar bana en sık sorulan soruların başında gelir. Yine sık sorulanlardan biri de “Ben teknemle uzun yola çıkmaya hazırlanıyorum. Acaba teknem hazır mı, beraber bakabilir miyiz?”

Genelde şöyle cevap veririm:

- Sana balık tutup vermek yerine balık tutmayı öğretsem?

- Nasıl yani?

- Gel sana bunun eğitimini vereyim, sonunda sen kendin karar ver. Kendi başına bunu gerçekleştirebilir misin yoksa yapamaz mısın? Üstelik yapabilirim dersen, bunu kendi teknen ile bensiz yaparsan sonunda hissedeceğin duygu çok farklı olacaktır.

“Atlantik Okyanusu’nu geçtim” cümlesi aslında Türkçenin bir cilvesi olarak birkaç anlamda kullanılabiliyor. Şunu söylemek isterim; eğer biri “Atlantik Okyanusu’nu geçtim” derse ve bunu benim veya başka bir kaptanın sorumluluğunda gerçekleştirmiş ise, aslında yaptığı işin karşılığı “Atlantik geçen bir teknede ben de vardım” demektir.

Eğer gerçekten çok farklı bir anlama gelen “Ben Atlantik Okyanusu’nu geçtim” cümlesini kuruyorsan, o zaman bu cümle, teknede senden daha sorumlu, daha fazla bilenin olmadığı durumlarda geçerlidir.

Bunu yalnız başına veya başka kişiler ile yapabilirsin ama önemli nokta teknenin kaptanının yani baş sorumlusunun sen olmandır. İşte o zaman bir bak bakalım, varışta nasıl bir duygu hissediyorsun!..

Ben iddia ediyorum ki her teknede sadece bir tek kişi okyanusu geçer. Diğer kişiler sadece Türkçenin dilbilgisi kurallarına göre okyanus geçtiklerini söylerler.

Şimdi pek çok dost bana serzenişte bulunacaktır, “Yapma kaptan yaaa, bizi ezdin geçtin, biz bunu yaptık sayılmıyor muyuz?’’ diye. Dostlar, dost acı







*Las Palmas Marina*

söylermiş. Ben varışta hissedeceğiniz 'o duygu'dan bahsediyorum. Bu anlatılamaz yaşanır. Tabii ki sizler de varışın duygusuna mazhar oldunuz. Bir hayali, zorluğu başarmanın mutluluğunu yaşadınız. Fakat anlatmak istediğim 'o duygu' maalesef her zaman tek kişiliktir. Sorumluluğu alan kişiye aittir. O, sizden çok farklı bir duygu yaşadı. İsterseniz bir gün siz de 'o duygu'yu yaşarsınız.

**Bir okyanus geçişinin en zor yeri neresidir?**

Bu soruya cevabım; Las Palmas Marina'dan halatları çözüp yola çıktığınız o andır. Bu öyle bir his ki hep ertelemek istersin. Kafanda hep "Dur, bugün de kalayım, şunu daha bitirmedim" ya da "Teknenin şusu hazır değil. Yok hava yarın daha güzel olacak" gibi mazeretler uydurmaya meyillisindir. Marinada oraya kadar gelmiş ama o son cesareti kendinde bulamamış o kadar çok tekne sahibi vardır ki. Sonunda marinada yaşar hale gelirler. Hatta bekleye bekleye tekneyi satan bile bulunur içlerinde. İşte o bilinmezliğe yelken açış, sihirli, muhteşem ama aynı zamanda korkutucu hissi kontrol edebilmek. O ana hazır olduğunu anlamak ve gerçekleştirmek.

Marinadan ayrılıp 8-10 saat gittin mi artık her şey biter, ne de olsa zaten istesen de dönemezsin. Tek yol var artık seve seve geçeceksin. Bence, okyanus geçiş organizasyonları veya yarışları işte buna yardımcı oluyor. Onlara katılıyorsun, belli bir miktar para ödüyorsun. Sana bir start günü ve saati veriyor. Topluca senin gibi onlarca tekne ile o marinadan ayrılma korkusunu yenip yola çıkıyorsun. Sonrası mı? O zaten geliyor artık.

Bir de büyük maceraperestler var. Sonrasında da çok gurur duyarak "Ben hiçbir şey bilmiyordum, bir tekne aldım, üstelik hiç hazır olmamış tekne idi. Kendimi okyanusa attım. Çok zorluk çektim. Çok tehlike atlattım, direk kırdım, ellerimi parçaladım falan ama vardım. Siz de yapın" diyenler. Keşke önce bir doktora görünselerdi! Bunun bir başka versiyonu Boğaz Köprüsü'ne çıkıp atlayanlar. Sonuçta eğer becerirler ise "Ben köprüden atladım. Bak sağ kaldım, size de tavsiye ediyorum" demekten pek farkı yok bunun. Tıp diye bir şey var; kafandaki sorunları canına kast etmeden de çözebilirsin. Tabii ki herkes kendinden sorumludur. Fakat bu yöntemin beni ilgilendiren bir tarafı var. Sen kendi canına bunu yapmak isteyebilirsin. Fakat yolun ortasında direği kırıp tekneyi parçaladığında yardım isteyeceksin. Oradan geçerken ben dönüp hem kendimi hem taşıdığım diğer canları ve teknemi riske atacak ve sana yardıma geleceğim. Bunu hiç düşünüyor musun?

**Ne kadar hazırsınız?**

Her işte önce bilgi ve eğitimin gerekliliğine inanıyorum. Bilgi olmadan fikir olmaz, eğitim olmadan bilgi olmaz. Bir şeyi yapmak istiyor isen önce onu çok isteyeceksin, ona emek verip zaman ayıracaksın. Kendini eğitecek ve bilgileneceksin. Ondan sonra yola çıkacaksın. Senin ne zaman hazır olduğuna da elbette kendin karar verirsin. Bunun bir hazırlık metresi yok ki ölçüp sonucunu alalım.

Tabii ki farklı bir şekilde yola çıkanı ne ayıplayacak ne de engel olacak bir kanun veya kurul var. Sonuçta bu durum, zevkli olabilecek bir yolculuğu keyifle ve konforla yapmana ya da zorlukla, konforsuz yapmana sebep olacaktır. Teknenin hazırlık durumu da aynı şekilde bu seyri kolaylaştırabilir ya da zorlaştırabilir. Şunu söyleyebilirim; bir kişi ne kadar tecrübesiz ve hazırlıksız ise o kadar iyi ve donanımlı, uygun tekneye ihtiyacı vardır. Çünkü yapacağı yanlışları teknenin karşılayabilme olasılığı olur. Kişi ne kadar tecrübeli ve bilgili o kadar basit ve küçük tekne ile de bunu başarabilir. Tecrübesi teknenin eksiklerini kapatır. Bir denge meselesi yani...

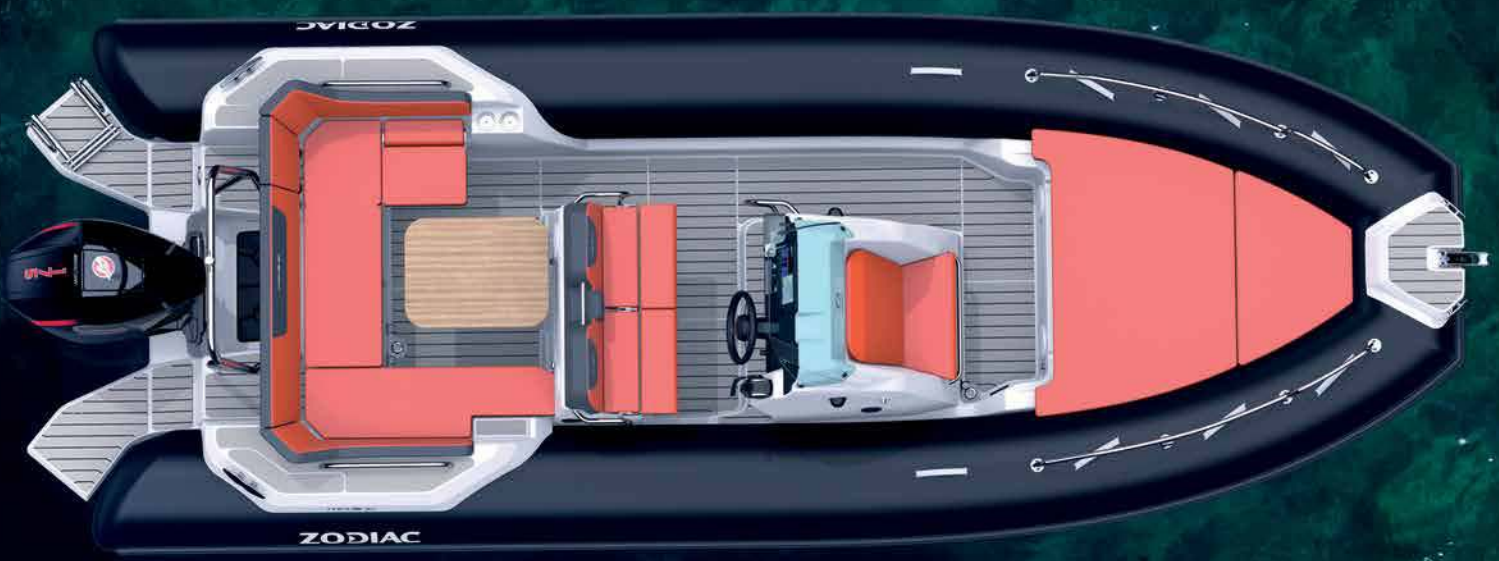
"Benim teknem yeterli mi?" diye soranlara şunu söylüyorum: 84 yaşındaki tecrübeli İngiliz denizci üç-beş yıl önce sadece boş pet su şişelerinden yapılmış sal ile Atlantik'i geçti. Tekne ise al sana tekne!

Şöyle bir son söz ile bitireyim: Biraz cesaret biraz istek en önemlisi emek vermek. Yedi denizlerde görüşmek üzere... ⚓

# ZODIAC

2 farklı gövde rengi
8 farklı tüp kumaşı ve rengi
4 farklı döşeme rengi

## Zengin opsiyonel aksesuarları ile yeni Medline 6.8 bu yaz için hazır...




ZODIAC

BERG PAZARLAMA A.Ş.
www.zodiac.com.tr

Merkez: **Uzunçarşı Cad. Milas Han No: 182 Mercan - İSTANBUL Tel: (0.212) 512 53 50 Fax: (0.212) 512 53 55**
Servis: Fatih Mah. Boğaziçi Cad. No:96 / Büyükçekmece - İSTANBUL Tel: (0.212) 881 71 04
**www.zodiac-bot.com**

# Mawi Sailing ile dünyalar onun

**Genç yaşlarda Danimarka'ya yerleşen Aydın Bardakçı, bu kuzey ülkesinin denizci kültüründen etkilenerek kendini 'maviye' adadı. Motoryatla tadına baktığı deniz hayatını doya doya yaşamak için aldığı son karar ise yelkenli teknesi Mawi Sailing ile dünya turuna çıkmak oldu.**

YAZI: **AYŞEGÜL BAKIŞ**



İlk ve orta öğrenimini Türkiye'de tamamlayan Aydın Bardakçı, ailesi Danimarka'da yaşamaya başlayınca bir anlamda zorunlu olarak bu ülkeye göç etmiş. Şu anda Danimarka'nın dört şehrinde fast food ile ilgili işyerleri olan Bardakçı, mağazalara, paket servis yapan işletmelere ve restoranlara mal temin ettiklerini ve tempolarının ağır olduğunu vurguluyor.

50'nin üstünde çalışanlarıyla haftada yedi gün çalışmak durumunda oldukları firmalarını ağabeyi ile birlikte geliştirdiklerini anlatıyor. "Onun disiplinli çalışması ve öncülüğü ile nereye kadar daha gidilebilirse gideceğiz. Ağabeyim, bana kıyasla işimize daha konsantredir. Belki o öyle olmasaydı, hayat beni onun yaşam biçimini seçmeye zorlayacaktı" diyen Bardakçı, karadaki bağlarını boşlayarak denizde bir hayalin peşinde gidebilen, düşüncelerine yeni ufuklar katabilen şanslı azınlıktan.

**Deniz ile ilişkiniz ne zaman başladı?**

Deniz ile ilişkim deniz kıyısında oturan insanlara göre daha geç; 21 yaşımda başladı. Deniz insanın her anını tutsak eden, gözünün önünden gitmeyen, olağanüstü, gizemli bir sonsuzluk ve ben ona ilk anda aşık oldum. Denizi anlamaya çalıştım. Onun üstünde yüzen nesnelere karşı ilgim gün gittikçe arttı.

Bundan beş yıl önce bir motoryat aldım. Teknem 10,8 metre boyunda, genişliği 3,50 metre bir Bayliner'dı. İşlerimizin yoğunluğu dolayısıyla sadece yaz aylarında Danimarka'nın kıyılarında seyirler yaptım. Çok güzel ve sessiz koyları vardır. Beni denize daha da aşık eden bu tekne oldu. Ne yazık ki artık ayrılık vakti geldi.

Motoryatımla büyük zevkler tattım kendimi

geliştirmeme çok yardımı oldu. Kafamda sınırlı bir bölgede değil, daha geniş alanlarda hareket etme fikri gelişti. 'Neden olmasınlar, yapabilir miyim?'ler zihnimde dolaşmaya başladı!

Planım, değişik yerler görmek, tanımak. Herkes, dünyamızın artık küçük bir köy gibi olduğundan söz ediyor; sizce de öyle değil mi? Artık Danimarka'nın sınırlı koylarına takılıp kalmak istemiyorum. Düşüncelerime yeni ufuklar katmak arzusundayım. Bir seyirden çok öte, yeni kültürler, yeni medeniyetler ve yeni insanlar tanımak istiyorum. Bu düşünceler ile 'Mawi Sailing' ismini verdiğim yelkenli teknemi satın aldım. Ve biraz da başkalarına iham olsun diye bir YouTube kanalı kurdum. Burada hem öğretiyorum hem de öğreniyorum ve çok güzel insanlarla tanışıyorum.

**Danimarka ile Türkiye'deki amatör denizciliği kıyaslarsanız, ne söylemek istersiniz?**

Bildiğiniz gibi Danimarkalılar Vikinglerin torunlarıdır ve gözüpek denizcilerdir. Deniz onlar için yaşamın bir parçasıdır. Danimarka'nın ana malzemesi sudur.

İnsanlar küçük yaştan itibaren yaşadıkları coğrafyanın zorluklarının ve kolaylıklarının eğitimini alıyorlar. Denizcilik bu ülke için ekmek ve su kadar önemlidir. Denizsiz bir Danimarka düşünülemez. Ekonomik ve sosyal açıdan deniz ile Danimarka gerçekten iç içedir.

Her Danimarkalı amatörlüğü küçük yaşlarda yaşar ve öğrenir. Denizcilik burada bir gelenektir. Çoğunluğun teknesi vardır ve mutlaka deniz ile bir alışveriş içinde olur. Denizcilik ve onun kuralları okullarda okutulur. Alınan belgeler, ehliyetler, ilk yardımın da dahil olduğu çok zorlu kurslardan sonra verilir.

Türkiye'deki amatör denizcilik konusunda fazla bilgiye sahip değilim. Onun için afaki şeyler söylemek olmaz. Ülkemiz Akdeniz çanağında denizciliğe geç başlamış olsa bile zamanla bu açığını kapatmaya çalıştığını görüyoruz. Maddi yaşamın zorlukları yanında deniz, bizim insanımız için genelikle bir tabu olmuştur. Ben yüzmeyi 20'li yaşlarımda, Danimarka'da öğrendim, oysa bu




ülkedeki çocuklar bir-iki yaşlarında yüzebiliyorlar. Doğal olarak amatör denizcilik, nüfus oranı ve olanaklar açısından bakarsak Danimarka ile Türkiye'yi mukayese edemeyiz.

Son yıllarda ülkemizde de amatör denizcilik faaliyetlerinin geliştiğini sevinerek görüyoruz. Yürümemiz gereken uzun bir yol olduğuna inanıyorum.

**Teknenizi Hırvatistan'dan almışsınız, satın alma aşaması nasıl geçti?**

Teknemi Hırvatistan'dan aldım. Biliyorsunuz bizim memleketin insanı nereden daha ucuza alırım diye araştırmaktan zevk alır. Ben de bu kervana katılanlardanım. Türkiye'de tekne fiyatları, malzemeleri, marinalar oldukça pahalı. Hırvatistan, yelkenli tekne kiralama sektörünün en yoğun olduğu yerlerden biri. Tekne fiyatları o açıdan daha ehven görünüyordu! Bizim bazı uyanık vatandaşlarımız, bu piyasayı da Türkiye'nin iç pazar fiyatlarına benzettiler. Aç gözlü aracılar, Hırvatistan piyasasını işgal etmiş durumda. Boş fiyat artırmalar, bir müşterinin ilgilenip almak istediği tekneye ederinin üstünde fiyat vermeler devam ediyor. Hırvatistan'dan tekne alacak arkadaşlara tavsiyem kesinlikle Hırvatlarla oturup pazarlık etsinler. İyi niyetimden ve yoğun işlerimden dolayı tekne alım sürecinde bilerek kazıklandım. Aracı kişinin fırsatçılığı dolayısıyla, 10 bin euro daha ucuza alacağım tekneyi aracı komisyonlarını da ödeyerek daha pahalıya aldım. Neyse, bunlar olur hayatta deyip geçiştirelim.

Teknem, 2012 model Bavaria 45. Tekneye bir sürü yatırım yaptım. Hâlâ dünya seyahati için eksikleri tamamlamakla meşgulüm. İşimden kalan bir eksikleri toplama alışkanlığım var. Onu çok iyi donattım. Bakalım, neler olacağını göreceğiz.

**Dünya turuna çıkmaya nasıl karar verdiniz, bunun için herhangi bir eğitim aldınız mı? Takip ettiğiniz denizciler, okuduğunuz kitaplar var mı?**

Denizin inanılmaz çekiciliğinden, ufuk ötesi merakımdan dolayı dünya turu yapmaya karar verdim. Kendimi test etmek, geliştirmek, yeniyi yakalamak,

ancak deniz ile mümkün. Elbette zorluklar da olacak. Belki rahatlığından çok, zorluğu olacak. Unutmamak gerekiyor ki hiçbir zorluk yaşanmadan yenilemez. Dünya turunu gerçekleştirmek için teorik donanıma sahip olduğumu düşünüyorum. Ehliyetimi Danimarka'daki yasalara göre; ilk yardım, meteoroloji, tekne üstü ekipmanın kullanılması ve acil durum konusundaki kursları tamamlayarak aldım.

Ne kadarını uygulayıp uygulayamayacağımı pratik ile sınayıp göreceğim. İddalıyım, bu işi yapacağım. Deniz ile dalga geçilmeyeceğini çok iyi biliyorum. Danimarkalı denizcilerin yaşamlarını çok okudum. Deneyimleri çok zengin tabii hepsini öğrenmek biraz da kendi pratiğinize bağlı.

Türkiye'den de ilk önce üstadımız Sadun Boro'yu okudum. Uzaklar teknesinin sahibi Osman Atasoy Bey'in dizilerini izledim. Kayıtsız teknesi sahibi





Özkan Gülkaynak Bey'in bilgileriyle eksikliklerimi gidermeye çalışıyorum. Bu saydığım şahsiyetleri kendime örnek alıyorum.

**Dünya turunuzun ne kadar sürmesini planlıyorsunuz? Pandemi dolayısıyla rotanızın değişeceğini düşünüyor musunuz?**

Dünya turuna bir kez çıktın mı sürekli seyir diye düşünmemek gerekiyor. Ben kendimi şu anda yola çıkmış sayıyorum. Hırvatistan'dan seyrime başladım. Birinci etap İtalya'dayım. Daha sonra İspanya, ardından Fas daha sonra Cebelitarık'ı geçeceğim belki Fas'ta bir iki şehre girişimi yapabilirim. Yaz aylarında Las Palmas'ta kalacağım. Aralık için eksiklikler tamamlandıktan sonra ticaret rüzgârları ile birlikte Atlantik geçişini yapıp Karayip Adaları'nı, Meksika Körfezi ve Panama sonrası Pasifik Okyanusu'nu geçeceğim. Planım şimdilik böyle. Pandemi tüm insanlığın sorunu. Her marinada testler, karantinalar biraz zor bir süreç olacak!

**Seyahat için nasıl bir bütçeniz var, aylık ne kadar masraf yapacağınızı düşünüyorsunuz?**

Bu konuda şimdiden şu kadar bir bütçe söyleyemeyeceğim. Ne kadar gerekli olacaksa diyelim. Lüks bir tekne seyri hedeflemiyorum. Denizden ne koparacağımıza da bağlı bu iş. Mütevazı olmaya, azla yetinmeye çalışacağım. Teknemin bana çıkaracağı öngöremeyeceğim masrafları takdir edersiniz ki önceden bütçelendiremem. Üç aşağı beş yukarı bir fikrim var. Sorun yaşayacağımı sanmıyorum. Her yerde marina lüksüne girmeyeceğim. Birçok yerde alargada kalacağım. Rüzgârı, doğanın bize verdiği şansı bilgi birikimim ile birleştirip bol bol yelken açacağım. Fosil yakıtların dünyamıza verdiği zararın bilincinde olarak hareket edeceğim. Tüm bunların sonucunda nasıl bir bütçe oraya çıkacak göreceğiz!

**Seyahatiniz şimdiye kadar nasıl geçiyor? Beklenmedik durumlar, arızalar vs. yaşadınız mı?**

Şu ana kadar yapılan seyahatimizi pek başarılı sayamıyorum. Ne yazık ki hesapta olmayan sorunlar yaşadım. Otopilot arızası çıktı. Çok iyi yelken seyri yapamadım. İtalya'nın özelikle Sicilya bölgesindeki insanlardan pek memnun kalmadım. Arızayı gidermek için vermiş olduğumuz parça üzerinde bir şey yapmadıkları halde 400 euro gibi para tahsil ettiler. Arıza 10 deniz mili gittikten sonra tekrarladı. Zorlu bir seyir sürecinden sonra Sardinya Adası'na geldim. Otopilotu yeniden tamire verdim. Problemi çözecekleri konusunda pek iyimser değilim. Bu arada Danimarkalı bir denizciden yedek otopilot satın aldım. Tamire verdiğimi yedekte tutacağım.

**YouTube videonuzda Las Palmas'a kadar Erkan Kaya ile gideceğinizi söylüyorsunuz. Seyahat süresince size eşlik edecek başkaları da olacak mı? Dört ayaklı bir de miçonuz var...**

Dört ayaklı miçodan başlayayım. Benim gerçek dostum, yoldaşım. Yalnızken onunla konuşur, dertleşirim. İlk başlarda çiş ve kaka yapma derdi bayağı büyüktü. Her yere çiş ve kaka yapmama gibi bir disiplini var Molly'nin. Gerçi bu sorun hâlâ devam etse bile büyük oranda rahatladım. O da olağanüstü bir yerde olduğunu düşünüp kendisini ona göre konumlandırıyor. Molly benim çok değer verdiğim bir dostumdur.

Planlamada bazen revizeler yapmak zorunda kalınabiliniyor. Maalesef Erkan Kaya kaptanla Las Palmas'a kadar birlikte olamayacağız. Orada buluşacağız. Şu anda ekibimiz tam belli değil. İsim zikretmem biraz zor. İleriki günlerde kesinleştireceğim.

Sonuç olarak, sorularınıza elimden geldiğince açık yanıtlar vermeye çalıştım. Benim ile röportaj yaptığınız için sizlere teşekkür ederim. ⚓

✸ Aydın Bardakçı, dergimiz baskıya girerken, bazı işlerini devretmek üzere Danimarka'daydı. Denizci, mayıs başında Sardinya Adası'ndaki teknesine dönüp seyahatine devam edecek. Aydın Bardakçı'nın dünya turunu MawiSailing YouTube ve Instagram hesaplarından takip edebilirsiniz.

PHOTOS C.LAUNAY & LACHLAN-DEMPSEY

A catamaran brand by
GROUPE BENETEAU

SEZONA TESLİM

# Irresistible design




**Excess | 11 | 12 | 15**

**BE IMMODERATE**

MODELİ PENDİK MARİNA TRİO DENİZ ÖZEL PONTONUNDA GÖRMEK İÇİN BİZİMLE İLETİŞİME GEÇİN.

TRIO
YACHTING YOUR LIFE

Marinturk Pendik City Port Marina
Turgutreis D-Marin Bodrum
Marinturk Village Port Göcek

+90 216 5 111 000
trio@triodeniz.com
triodeniz.com

XCS
Excess

EXCESS-CATAMARANS.COM



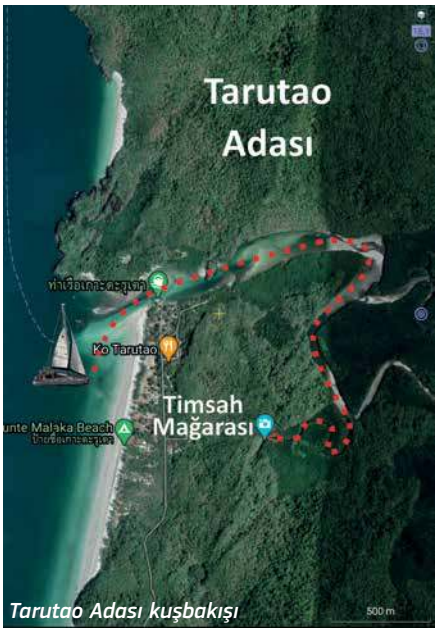
*Timsah Mağarası'nın girişi*

# Timsah Mağarası'nda

**Güçlü fenerlerimizin ışığında muhteşem bir manzara gözler önüne serildi. Renkli sarkıtlar, bazen deve, bazen insan veya keçi şeklini alıp bizi düşler âlemine götürdü. Birkaç saniyeliğine fenerlerimizi kapatınca tüylerimiz diken diken oldu. Bir taraftan zifiri karanlık, bir taraftan halen bu mağarada yaşadığı rivayet edilen büyük bir timsahın korkusu kâbus gibi üzerimize çöktü.**

Geçen ayki yazımı Tayland'ın güneybatısında, Butang Adaları grubundaki Koh Burat Adası'nda noktalamıştım. Henüz Tayland'a resmî giriş yapmadığımız için, yol üzerinde uğrayacağımız her adaya fazla zaman ayırmadan hızlı bir seyir yapacaktık ama bunu fazla dert etmedik, nasıl olsa ileride bu bölgede bulunan her adayı, her koyu, her limanı karış karış tarayacak bol zamanımız olacağını düşünüyorduk. Kıyı şeridi bin mili bulan batı ve doğu Tayland'da irili ufaklı binlerce ada bulunuyor. En güzel adalar Andaman Denizi'ne bakan güneybatı yakasında yer alıyor. Bugün, bu güzel adalardan birisi olan Koh Tarutao'ya yelken açmak üzere demir aldık.

Yol çok uzun değildi ama rüzgâr tam kafadan gündoğusundan 18-20 knot esince, çift camadanlı ana yelken ve yarı yarıya küçültülmüş cenovayla volta ata ata varmamız yedi, sekiz saati buldu. Adanın kuzeybatısında, Ao Pante'de 8 metre derinliğe demirleyip, zincirimizi döşediğimizde akşam olmak üzereydi. Bulunduğumuz yere çok yakın bir kamp alanı vardı. Hemen botu indirip karaya çıkarak dolaştık. Burası adanın merkezi ve yerleşim sadece basit bungalovları çadırlı kamp alanı olarak mevcut. Ayrıca bu bölge, sualtı milli parkı olduğu için koruma görevlilerinin olduğu bir istasyonu, müzesi ve basit bir restoranı yer alıyor. Parka giriş ücretini ödedikten sonra müzeden başlayarak etrafı dolaştık. Malaycada "İlkel, gizemli koylar" anlamına gelen Tarutao Adası, bu bölgede bulunan 51 adanın en büyüğü. Bembeyaz kumsalları, 700 metreyi bulan engebeli kayalıkları, balta girmemiş milyonlarca yıllık yağmur ormanları, esrarengiz mağaraları, nehirleri ve pırıl pırıl denizi ile bir yeryüzü cennetini andıran bu güzel ada, ne yazık ki bir



*Tarutao Adası kuşbakışı*

zamanlar binlerce kişiye cehennem hayatı yaşatmış...

Yazar Henri Charriere'in ünlü romanı *Kelebek*'te, mahkûmların bir cehennem hayatı yaşadığı "Şeytan Adası" gibi, burası da önce adi suçlulara, sonra da siyasi mahkûmlara ev sahipliği yapmış. Tayland'ın, yedinci büyük adası olan Tarutao, bozulmadan korunmuş doğası ile günümüzde ziyaretçilerin akınına uğruyor ve fotojenik görüntüsü ile posterlere konu oluyor.

Adanın karanlık tarihine gelince; 1930'lu yıllarda Tayland hükümeti, tüm bölgelere uzaklığı ve etrafı çeviren denizlerin köpekbalıkları ve timsahlarla dolu olması, güçlü gelgit akıntıları nedeniyle bu adayı, ağır cezaya mahkûm suçlular için bir açık hapishane adası olarak seçmiş. Binlerce mahkûmu getirip bu adaya yerleştirmişler. Orman içine serpiştirilmiş kulübelerde, zehirli yılanlar, sıtma, sarıhumma taşıyan sivrisinekler, o zamanlar çok miktarda bulunan tuzlu su timsahları ve gardiyanların sıcak altında zorlu şartlarda çalıştırmaları nedeniyle çoğu mahkûm burada hayatını kaybetmiş. Bilahare Bangkok'taki ihtilal sonuncunda bir kısmı yüksek rütbeli subaylar, aristokratlardan oluşan siyasi mahkûmlar da adaya sürgüne gönderilmiş. Bunların içinde Kral Rama IV'ın torunu Sithiporn Gridagon da bulunuyormuş ve mahkûmluğu süresinde



*Tek kişilik ceza hücresi*

tarımla uğraşarak Tayland'da modern tarıma öncülük etmiş.

Siyasi mahkûmları diğer mahkûmlardan ayrı tutmak için adanın güneyinde, Talo Udang isimli bir koya yeni bir kamp yeri inşa edilmiş. Tüm mahkûmlar adada yol yapımında ve taş kırma, taşıma gibi ağır işlerde çalıştırılmış. İkinci Dünya Savaşı başlayınca, Japonlar ana karayı işgal ederek tüketimi kısıtlamışlar. Adaya, başta pirinç olmak üzere yiyecek ve sağlık ikmali olmayınca mahkûmlar ve gardiyanlar organize olup ikmal teknelerini kullanarak korsanlığa başlamışlar.

O zamanlar Malezya'da bulunan Penang Adası, işlek bir limanmış ve Tayland-Malezya arasındaki deniz ticaret yolu tam da Tarutao Adası'nın yanından geçiyormuş. Mahkûm korsanlar kolayca ağlarına düşen tekneleri yağmalayıp yakmışlar ve mürettebatı öldürerek çevreye dehşet saçmışlar. En az yüz civarında ticaret teknesi korsanlara av olmuş. En son bir İngiliz kampına yaptıkları baskın "Bardağı taşıran son damla" olmuş. 300 kadar seçkin İngiliz komandosu ve Tay hükümetinin desteğiyle bir operasyon yapılarak korsanlar dağıtılmış ve yakalananlar değişik bölgelere sürgün edilmiş.

Ada uzun yıllar ıssız kalmış. Taylandlılar, batıl inançları güçlü olduğu için, adayı uğursuz addedip uzak durmuşlar. Günümüzde bile adadan en ufak bir taş bile götüren kişinin, başının uzun yıllar beladan kurtulamayacağına inanılır. Tayland hükümeti 1974 yılında burayı milli park ilan etmiş, aynı zamanda deniz milli parkı da olan ada o günden bugüne turizme hizmet veriyor. Tarutao Adası'nda yaptığımız keşif gezisinden sonra teknenin etrafında biraz şnorkel yaptık. Gördüğümüz balıkların bolluğu bizi şaşırttı, ayrıca iki büyük deniz kaplumbağası salınarak yakınımızdan geçti. Serinlemiş ve yorgunluğumuzu atmış olarak sudan çıkıp havuzlukta günbatımına kendimizi hazırladık. Ufuk çizgisi, usta bir ressamın fırçasından çıkarcasına, göz alıcı renk cümbüşüne


*Toe boo manzara tepesi*



*Tarutao Adası ana iskelesi*



*Timsah Mağarası'ndaki deve sarkıt*

dönüşürken, biz de hayranlıkla, sanki ilk kez görüyormuşçasına bu güzel manzarayı huşu içinde seyrettik. Böyle anlar, bütün uzak yol denizcilerinin en özel ibadet anıdır. Tanrıya, bütün bu güzellikleri yaşattığı için gönülden şükrederiz.

Sabah heyecanla erkenden kalktık. Programımızda nehir yoluyla, mangrovlar arasından geçerek varacağımız büyük Timsah Mağarası vardı. Botu askıdan indirip hazırlıklarımızı yaptık. Bol miktarda su, yiyecek, böcek kovucu sprey, ilk yardım çantası, bıçak, güçlü fenerler ve el telsizini alarak bota atlayıp yola koyulduk. Ada Dilberi'nden çok uzakta olmayan nehir ağzına doğru ilerledik. Derin suyu takiben, nehrin deltasından içerilere doğru ağır ve dikkatli bir şekilde yol almaya başladık. İlk başlarda hayli geniş olan nehir, ilk dönemeçten sonra daralmaya başladı. Birkaç kere yolu şaşırıp, önümüzdeki kum bankları ile sığlaşmış bölgelerde takıldık. Hattaya, yıllar önce bizim Burma'da ıssız bir adada başımızdan geçen nehir macerasını hatırlayıp "Umarım, aynı şeyleri yine yaşamayız!" diye uyarınca, bir an botla çıkacağımıza, long tail denilen teknelerle mi yola çıksaydık diye düşünmekten kendimi alamadım.

O zamanlar Mercui adalarından biri olan Lampi Adası'nda, nehir içlerine botla yaptığımız turda, kıçtan takma motor su devridaimi çamur ve kumla tıkanınca, yükselen suların etkisiyle balta girmemiş ormanların içlerine sürüklenmiştik. Hava kararmadan, ormandan kurtulup tekneye sağ salim dönene kadar akla, karayı seçmiştik. Şimdi bulunduğumuz ortamda çok şükür, böyle bir risk yoktu. Timsah Mağarası'na sık sık tekneler yolcu taşıyordu. Ardımızdan gelen bir tekneye yol verip önümüze geçmesini sağladık ve peşine takılıp gizemli mağaraya kolayca vardık. Tham Jorakae Mağarası girişine bir ahşap iskele inşa edilmiş, yanaşıp botu bağladık.



*Talo Wao Koyu*

Mağara girişi harikulade görünüyordu. Buradan plastik bir sal ile iple kendimizi çekerek mağaranın derinliklerine doğru gözden kaybolduk. Kafamızın üzerinden onlarca minik yarasa uçuşuyordu.

Gün ışığı gözden kaybolunca, fenerlerimizle yol alarak halatın bittiği yere geldik. Aslında mağara daha kilometrelerce içeri giriyor ama müsaade edilen nokta burada bitiyor. Güçlü fenerlerimizin ışığında muhteşem bir manzara gözler önüne serildi. Renkli sarkıtlar, bazen deve, bazen insan veya keçi şeklini alıp bir an için dış dünyayı unutturup, bizi düşler âlemine götürdü. Birkaç saniyeliğine fenerlerimizi kapatınca tüylerimiz diken diken oldu. Bir taraftan zifiri karanlık, bir taraftan halen bu mağarada yaşadığı rivayet edilen büyük bir timsah korkusu bir kâbus gibi üzerimize çökünce alelacele fenerleri yakıp çıkışa yöneldik. Aslında 1930'lu yıllarda Tayland karasularında ve nehirlerinde bolca bulunan timsahlar, günümüzde artık çiftliklerde yetiştirilip, çantalara ve aksesuarlara malzeme oluyor. Etleri de lüks restoranların menülerinin süslüyor. Buna rağmen tek tük de olsa her yıl Tayland plajlarında timsahlara rastlanıyor! Ama çok şükür şimdiye kadar hiçbir vukuat olmadı. Önümüzde ay başka bir ada maceramızda buluşmak umuduyla, kalın sağlıcakla.

Sürecek...

# BALI 4.6

OPEN SPACE




CATSPACE / CATSPACE MOTORYACHT / 4.2 / 4.3 MY / 4.6 / 4.8 / 5.4

CATALOGIC
catamaran&yachting

www.catalogicyachts.com
info@catalogicyachts.com
0532 401 8001
Facebook /catalogicyacht
Instagram @catalogicyachts

**Catana Group**'un 35 yılı aşkın tecrübesiyle üretilen **Bali 4.6**, güneşlenme alanına ilaveten masalı oturma grubu bulunan üst güvertesi ve kullanışlı ön güvertesi ile Bali Catamarans'ın geniş, açık yaşam alanları yaratma vizyonunu sürdürüyor. Konfor ve performansı bir arada sunan Bali 4.6, inovatif tasarımıyla deniz üstündeki yeni eviniz olmaya aday.

BALI CATAMARANS
CATANA Group



*Arzu Gould (solda) ile Frenzy mürettebatı Tuba ve Markus Burock*

# Karayiplerde bir dost

**Hani olur da yolunuz Antigua-Barbuda Adaları'na düşerse aklınızda bulunsun. Orada bizden biri var. 15 yıldır bu ada ülkesinde yaşayan Arzu Gould, yolu Karayiplere düşen tüm denizcilerimize kucak açıyor.**

YAZI: **ŞULE KAYA**

Dünya turuna çıkan Türk denizcileri yakından takip etmek işimizin gereği. Ve biz bu işi çok severek yapıyoruz. Nitekim hemen hepsiyle mutlaka röportaj yaptığımız ve iletişimimizi hiç koparmadığımız için haber amaçlı başlayan bu ilişkilerimiz, bir süre sonra dostluğa dönüşüyor. Ve -bulan aklıyla bin yaşasın- Instagram sayesinde gittikleri her yeri bizler de onlarla geziyor, dünyanın bir ucundaki maceralarına ortak oluyoruz.

Bizim gibi takip edenler bilir. Son zamanlarda dünya seyahatindeki Türk denizcilerimizin ortak uğrak noktası Karayiplerdeki küçücük ada ülkesi Antigua ve Barbuda başladı. Bu fotoğrafların tümünde bir ayrıntı dikkatimizi çekti. Gezginlerimizin, Türklere vize uygulamayan ve keyifli yaşantısıyla denizcilere kucak adan bu sevimli ada ülkesinden paylaştıkları fotoğraflarda yanlarında bir Türk kadını, Arzu Gould da vardı. Başta onu da bir gezgin sandık. Ancak farklı zamanlarda farklı gezginler Antigua ve Barbuda'dan birlikte fotoğraflarını paylaşınca anladık ki Arzu Gould gezgin değil, resmen bu adada yaşıyordu. İyi de bir Türk kadınının yolu nasıl olmuştu da bu küçücük ada ülkesine düşmüştü? Biz de merak ettik, peşine düştük ve Frenzy teknesinden Tuba Orhun sayesinde Arzu Gould'a ulaştık. İşte Arzu Gould'un Trabzon'dan başlayıp Karayiplerdeki Antigua Barbuda'da devam eden ilginç hikayesi.

**Sizi tanıyabilir miyiz?**

1971 Trabzon doğumluyum. Annem Rize'nin Fındıklı, babam da Trabzon'un Akçaabat ilçesinden. İlkokul, ortaokul ve lise öğrenimimi Trabzon'da tamamladım. 1988 senesinde Ankara Hacettepe Üniversitesi İngiliz Dil Bilimi Bölümü'ne başladım. Kendimi kısaca tarif etmem

gerekirse, 50 senelik hayatıma üç meslek, iki evlilik, iki çocuk ve bir sürü seyahat, macera, dostluk, eğlence, hüzün ve öğrenim, kısaca birbirinden çok değişik birçok hayat sığdırdım.

**Türkiye'den ne zaman ve neden ayrıldınız?**

Türkiye'den ilk olarak Ağustos 1999'da ayrıldım. Dünyayı gezmek, değişik kültürler görmek ve eğlenceli bir hayat yaşamak istiyordum. 1998'de Türkiye de kumarhaneler kapanmıştı ve bu hep ertelediğim yurt dışına çıkma kararımı doğrudan etkilemiş oldu. Hedefim Amerika'daki yolcu gemisi şirketlerinden birinde krupiye olarak (kumarhanede) çalışmak ve bu sayede birçok kültürle tanışma ve değişik tecrübeler edinme şansını yakalamaktı.

**Antigua Barbuda'ya yolunuz ne zaman ve nasıl düştü?**

Antigua'ya yolum ilk olarak oğlumun doğumundan sonra düştü. Eşim Rowan, Antigua ve Barbuda vatandaşıdır. O da gemide çalışıyordu ve orada tanıştık. Çalıştığım gemilerle pek çok Karayip Adası'na gitmiştim ama Antigua'yı henüz görmemiştim. Oğlumuz doğduktan iki ay sonra ilk kez gördüm. Temmuz-ağustos 2001'de Deniz üç aylıkken, eşimin ailesini ziyarete geldik.

**Orada yaşamaya ne zaman başladınız?**

Buradaki hayatımıza Temmuz 2006'da başladık. Oğlum beş yaşına gelmişti ve okula başlamadan önce farklı ırk, kültür ve dillere sahip ailemizin hep birlikte mutlu olabileceği bir yere yerleşmemizin daha doğru olacağına karar vermiştik. Bu arada, eşim ülkesinden 15 senedir uzakta, gemilerde çalışmaktaydı ve o da artık karada, yerleşik bir hayata geçmeye hazırdı.

**Şu an ne iş yapıyorsunuz?**

Şu anda 5 yıldızlı bir tatil köyünde IT Müdürü olarak çalışıyorum. Burada eklemeliyim 2002-2003 senelerinde aldığım özel bir eğitim ve sınavlardan sonra IT (enformasyon teknolojileri)



*Soldan sağa: Rowan, Arzu ve Jahzara Gould, Tuba ve Markus Burock, Fatih Aksu*

sektörüne geçiş yapmış ve Türkiye'de Microsoft da dahil olmak üzere birkaç IT firmasında çalışmıştım. Antigua'ya geldiğimden beri, burada da IT sektöründe çalışmaya devam ettim.

## Ülkedeki tek Türk

**Antigua-Barbuda Adası'ndan ve oradaki hayattan biraz bahsedebilir misiniz?**

Antigua ve Barbuda 440 kilometrekarelik yüzölçümüyle aslında oldukça küçük bir ada ülkesi. Antigua'nın en yüksek noktası 400 metre civarında çok eski bir volkanik krater kalıntısı. En popüler turizm sloganları "Yılın her günü için ayrı bir plaj". Çünkü 365 farklı plajı var. Yaklaşık 98 bin nüfusu olan adada, nüfusun çoğunluğunu 15 yüzyıldaki köle ticaretiyle Bati Afrika kıyılarından buraya getirilmiş olan siyahi Afrika kökenli insanlar oluşturur. Geri kalanlar çoğunluğu da İngiliz olan Avrupalılar (ada 1981 yılında İngiltere Kraliçesi tarafından bağımsızlıkları verilene kadar İngiliz toprağı sayılıyordu). Hristiyan Suriyeli ve Lübnanlılar da hatırı sayılır azınlık bir grup burada.

**Kültüründe farklılıklar var mı? Siz alışmakta zorluk çektiniz mi?**

Tabii ki çok büyük kültürel farklılıklar var. Ben aslında değişik kültürlere aşina, farklı değerlere anlayışlı, saygılı ve toleranslı biri olmama rağmen bazı şeylere alışmakta zorluk çektim gerçekten.

**Adada başka Türk var mı sizin gibi? Onlarla görüşüyor musunuz?**

Maalesef adada benden başka yaşayan Türk yok. Burada geçici bir dönem yaşayan birkaç Türk olmuştu ama çok kısa sürdü.

**Adaya ne sıklıkta Türk ziyaretçi geliyor?**

Doğrudan Türkiye'den buraya otellere kalmaya gelen yok denecek kadar az. Gelenler de daha ziyade yabancı eşi olan Türk asıllılar ya da İngiltere ve Amerika da yaşayan Türkler.

12 sene kadar önce burada tanıştığım ilk Türk denizci, Aysun Kaptan'dı. 2009 yılında tam Noel öncesi Bodrum'dan yola çıkıp Atlantik'i geçmişlerdi.

**Antigua Barbuda, dünya seyahati yapan Türk yelkencilerin de uğrak noktası. Oraya gelenler sizi nasıl buluyorlar? Ya da birbirinizi nasıl buluyorsunuz?**

Aslında sanırım Antigua, Türk yelkenciler için daha ziyade son yıllarda popüler oldu. Zira ben 2009'da Aysun Kaptan ile tanıştığımdan beri ilk kez 2020 yılında Türk denizcilerle tanışmaya başladım burada. Birbirimizi nasıl bulduk? Markette birinin "Patates, soğan" dediğini duydum ve benim için Antigua'da yeni bir dönem başladı.

**Adalara gelen Türkler sizinle karşılaştıklarında şaşırıyorlar mı? Tepkileri ne oluyor?**





*Soldan sağa: Deniz Gould, Emre Erduran, Arzu Özen, Arzu, Rowan ve Jahzara Gould*

Evet şaşırıyorlar açıkçası... Hele de burada 15 yıldır yaşadığımı öğrenince, Antigualı eşimi ve melez çocuklarımı görünce. En çok şaşıranlar genelde otellere gelen ya da yolcu gemileriyle seyahat edenler. Denizciler zaten gezmiş görmüş ve ufku açık insanlar olduklarından onlar o kadar çok şaşırmıyorlar ama önceden bilmediklerinden güzel bir sürpriz oluyor.

**Bugüne kadar hangi gezginler ziyaret etti adayı?**

Gezgin olarak benim şimdiye kadar tanıştıklarım Fatih Aksu (Blue Horizon), Tuba ve Markus Burock (Frenzy), Arzu Özen ve Emre Erduran (Mercan). Eminim daha önceki yıllarda hiç haberim olmadan adayı ziyaret etmiş birçok Türk gezgin olmuştur.



*Jahzara Gould, Arzu Özen, Emre Erduran*

## Türklere vize yok

**Ada, yelkenciler için kolaylıklar sunuyor mu? Ziyaret etmek kolay mı?**

Çok. Öncelikle belirtmeliyim Türklere vize uygulanmıyor. Antigua'nın tek gelir kaynağı turizm ve bunun bir kısmı da denizcilikten geliyor. Her yıl düzenlenen Classic Yacht Regatta ve Sailing Week gibi büyük ve uluslararası organizasyonlar haricinde birçok ufak çaplı yarışlar ve organizasyonlar da var. Mesela Boat Show her sene kasım ayında yapılır. Çok da eğlenceli geçer. Her sene aralık ayında Portekiz kıyılarından başlayarak Atlantik'i kürek çekerek geçenlerin yarıştığı Talisker Whisky Atlantik Rowing Challenge da yelken olmasa bile başka bir deniz etkinliği. Ayrıca 2019 Optimist Dünya Şampiyonası da Antigua'da yapıldı. Antigua'da yaklaşık 10 tane marina ve demirlemek için uygun onlarca güzel koy var.

**Adaya yakın olan ve tekneyle gidilebilecek çok yer var mı?**

Hep Antigua diye konuştuk ama burası Antigua ve Barbuda adalarından oluşan bir devlet. Barbuda, Antigua kadar gelişmemiş ve bu sayede de doğal bakirliği ile eşsiz tecrübeler sunan bir ada. Onların haricinde Antigua'nın etrafında görülebilecek ufak adalar da var. Ayrıca Monserrat Adası bize çok yakın, sadece 30 mil ama hem İngiltere vizesi istiyor hem de aktif yanardağ olan ve demirleme ve marina imkanları çok olmayan bir ada. Bu bölgede adalar birbirinden çok uzak değil, özellikle Doğu Karayiplerde.

**Sizin denizcilikle ilginiz var mı?**

Benim denizciliğe en yakın halim Antigua'ya yerleşmeden çok önce yolcu gemilerinde çalıştığım dönemler oldu. Gemideki görevim kumarhane krupiyeliği idi bu arada. Yanlış anlaşılmasın; dansçılardan, garsonlara ve sanat eserleri müzayedecisine kadar gemide çalışan herkesin en temel anlamda denizci (seaman) olması gerektiğinden gemiyle ve güvenlikle ilgili her şeyi öğrenmemiz ve testleri başarıyla geçmemiz gerekirdi. Yani geminin 15. güvertesinden can salını suya indirmeyi ve çalıştırmayı da öğrendik. Hatta şansıma, ilk çalıştığım gemide yangın çıkmıştı ve biz bütün yolcuları Jamaika açıklarında gemiden tahliye edip, sonra gemiyle Alabama'daki tersaneye gitmiştik.

Antigua'da okul çağı çocuklarına yelkencilik eğitimi de yaygın ve oğlum küçükken okul sonrası aktivitesi olarak giderdi. Yelkenciliğe en yakın olduğum zamanlar arkadaşların yelkenlileriyle açıldığımızda talimatları dinleyip, terimleri öğrenerek kaptana yardımcı olmak ile sınırlı. Yani kendime denizci diyemem ama teknede gereken ve bana verilen görevleri itina ile yaparım.

**Türkiye'ye gelebiliyor musunuz?**

Maalesef istediğim kadar gelemiyoruz. Aslında hep her sene en az bir kere senelik iznimde gelmeyi düşünüyorduk fakat evdeki hesap pek çarşıya uymadı. Türkiyeme hasretim. Su COVID çılgınlığı kontrol altına alınıp, seyahat etmek güvenli hale gelir gelmez, uzun bir Türkiye tatili yapacağım inşallah. ⚓




**Oceanis 46.1** yüksek performansı ve güçlü enerjisi ile mimar **Pascal Conq** ve **Nauta Design**'ın mükemmel işbirliği sonucu hayat buldu. İç mekanlardaki ferahlık ve akıllı özellikler aynı büyüklükteki başka bir tekne için rakipsiz. Yüksek standartlara sahip Oceanis 46.1 ile yeni denizleri keşfetmeye hazır olun.

## Oceanis

30.1 - 35.1 - 38.1 - 40.1 New - **46.1** - 51.1
Oceanis Yacht 54 New – Oceanis Yacht 62

TEZMARIN
Tezmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.
Tel: +90 212 256 42 22
info@tezmarin.com I www.tezmarin.com
Tezmarin bir Tezman Holding kuruluşudur.

BENETEAU
AVANT-GARDE IN BOATING



# Adriyatik'in yeşil adaları:

# Sipan, Mljet ve Korcula

**Mevsim değişti, bahar geldi, yaz göz kırpmaya başladı ama maalesef gündemimiz son bir yıldır hâlâ aynı. Pandemi gerçeğiyle nefes nefese köşe kapmaca oynuyor, sevdiğimiz birçok şeyden uzak yaşıyoruz. Yazın yine teknelerimizde, mavinin koynunda, denizde olacağız ama uzak kıyıları özlemeye devam edeceğiz. Bu esnada teselliyi seyir defterinin sayfalarında arıyoruz. Okurken, fotoğraflara bakarken Adriyatik gezimizdeki o anları sayenizde bizler de yeniden yaşıyoruz...**

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: **SEMA AKGÜN VE ERHAN ÖZTÜRK**



Polace Koyu, Mljet






Sdurad, Sipan



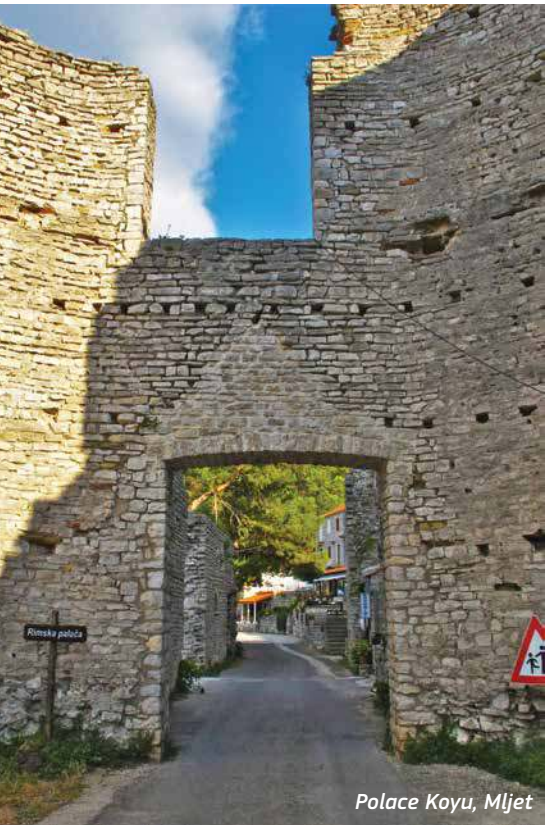
Sdurad, Sipan

Dubrovnik'ten ayrıldıktan sonra gece konaklamayı düşündüğümüz 10 mil ilerdeki Sipan Adası'na doğru yola koyulduk. Rüzgâr tam kafadan 20-25 knot esiyordu. Motor seyriyle devam ederek, iki buçuk saat sonra Sipan Adası'nın Sdurad Koyu'na (42° 42.06' K-17° 55.00' D) geldik ve rıhtıma bağlandık. Günlük bağlama elektrik-su hariç 40 euro. Oldukça keyifli bir liman.

Sipan Adası, Elafiti takımadalarının en büyüğü ve en yeşil olanı. Çok turistik olan Kolocep ve Lopud ise yerleşim olan diğer Elafiti adalarından. Bu adalarda 100 yıl


Polace Koyu, Mljet


Veliko Jezero Gölü ve karşıda St. Mary Adası, Mljet


Polace Koyu, Mljet

önceki üzüm bağlarını saran Floksera salgınından sonra müthiş bir göç olmuş ve neredeyse hiç yaşayan kalmamış. Turizmin patlamasıyla tekrar yerleşim başlamış.

Sdurad Kasabası; şirin tavernaları, küçük plajı, yukarıdaki eski kilisesi, 16'ncı yüzyıldan kalma saray kalıntıları ve kuleleri ile çok keyifli. Yürüyerek bir saatte hemen her yeri gezdik. Akşam sahildeki bir tavernada yemeklerimizi yedik, sonra teknemize geldik. Bu sefer olmadı ama bir daha gidersek adanın kuzeyindeki Sipanska Luka köyü ve koyuna gitmek istiyoruz.

## Mljet Adası

Ertesi gün öğlene doğru 27 mil ilerdeki Mljet Adası'nın Polace Koyu'na gitmek üzere yola çıktık. Sağanaklarda 30-35 knot'ları bulan bir rüzgâr var. Ama sancak başomuzluktan geldiği için hızımız 7,5 knot'ları buluyor. Mljet ve Kobrava adaları arasındaki kanaldan geçerek Polace Kasabası'nın karşı kıyısına yakın 15 metreye demirimizi attık. (42° 47.04' K-17° 22.08' D) Etrafta alargada 20'ye yakın tekne var. Bu laguna girdiğimizde coğrafyanın sunduğu görsel şölene hayran kaldık. Etrafı çam ağaçlarıyla kaplı ve hemen her havaya kapalı bir koy burası. Göcek ve Gökova koylarına benzettik.

Demirimizi attıktan 15 dakika sonra botla görevliler geldi. Bu koyda konaklamanın bedelinin adam başı 12 euro olduğunu, bunun içinde milli park giriş ücretinin de olduğunu söylediler ve tabii ki ödedik. Bu ücret adadaki milli parkı dolaştıran otobüs biletini de kapsıyordu. Uygulamanın kesinlikle bizim kıyılarımızda da olması gerektiğini, böylece hem demir yerleri ve tonozların korunabileceğini hem de demir yerlerini çok uzun işgal etmenin sınırlanmasında önemli olabileceğini düşündük.

Mljet, sekizinci büyük Hırvat adası ve sanırım en yeşili. Mitolojiye göre


Polace Koyu, Mljet


Polace Koyu, Mljet




Korcula

Odisseus adadan çok etkilenmiş ve yedi yılını burada geçirmiş. Üçte biri milli park olan adanın içinde birbirlerine su kanalları ile bağlanan Veliko ve Malo Jezero göletleri bulunuyor. Göletlerin etrafı 17 kilometre. Aslında milli park da bu göletler ve etrafındaki ormanlık alanlardan oluşuyor. Göletlerin ortasında St. Mary Adacığı bulunuyor ve üstünde de 12'nci yüzyıldan kalma St. Mary kilise ve manastırı yer alıyor. Botla kıyıya çıktık, sahili ve kasabayı dolaştık ve akşam yemeğimizi kıyıdaki restoranlardan birinde yiyip teknemize döndük. Sabah erkenden kıyıya çıktık, milli parka gittik göletlerin kıyısında yürüdük, gölette yüzdük. Öğlen teknemize döndük demirimizi aldık ve Korcula Adası için tekrar yollara düştük.

## Korcula

Rüzgâr 15-20 knot'larda ve iskele 30-45°'lerden geliyor, bir süre yelken yaptık ama sonra açı daralınca, motor-yelkene döndük. Korcula Adası'na yaklaşırken önce kanal Jexevica'ya sonra kanal Pelijeski'ye girdik. Etraf küçük adacıklar ve sığlık fenerleriyle dolu. Aralarda slalom yaparak Korcula Old Town'dan bir önceki koy olan, Uvala Luka Koyu'nun (42° 57.02' K-17° 08.07' D) sakin bir yerine demirimizi funda ettik. Yine etraf alargada teknelerle dolu. Botla kıyıda ve şehirde küçük bir keşif yaptık


Korcula



*St. Mark's Katedrali, Korcula*



*Eski şehre giriş kapısı, Korcula*



*Ünlü Korcula Heykeli (şehrin sembolü)*



*Korcula'da ara sokaklar*

ancak yağmur başladığı için döndük. Yağmur tüm gece devam etti. Havalar hep kapalı ve soğuktu. Haziran sonu olmasına rağmen bir türlü yaz gelmedi buralara. Kahvaltıdan sonra botla eski limanın kıyısına yanaştık ve bütün gün etrafı dolaştık. Yine efsanevi bir Orta Çağ şehrindeyiz.

Korcula Adası ana karadaki Pelijesac Yarımadası'nın hemen karşısında yer alıyor. Ünlü gezgin ve denizci Marko Polo 1254'te burada doğmuş. Hatta şehirde doğduğu düşünülen tarihi bir evi Marko Polo Müzesi'ne dönüştürmüşler. Adanın ilk medeniyeti Yunan. Sonrasında İtalyanlar, Osmanlılar, Macarlar ve Venedikliler defalarca hakimiyet kurmuşlar ama en çok Venedikliler kültür ve mimarilerinden iz bırakmışlar. Farklı çağlardan pek çok tarihi eser kentin birçok yerinde görülebiliyor.

Müthiş turistik bir üne sahip olan Korcula'da Gotik ve Rönesans izlerini daha çok hissettik biz. Burası da UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde ve korumasında. 18'inci yüzyılda şehri çevreleyen duvarların büyük bir kısmı alan açmak için halk tarafından yıkılmış. Daha sonraki restorasyonlarda, şehrin orijinal planına uygun olarak, bu surların bazı bölümlerini tekrar yapmışlar. Mesela eski şehre sadece tek bir giriş yeri var. Aslına sadık kalmak için başka giriş açmamışlar, nereye baksanız tarihi önemli bir yapıyla karşılaşıyorsunuz. Bunlardan görülmesi gereken bazılarını şöyle sıralayabiliriz: St. Mark's Katedrali, Fransisken Manastırı, Korcula Heykeli, Psikopos Sarayı ve Müzesi, Crkva Gospojina Kilisesi, şehir müzesi binası, Gabrielis ve Arneri sarayları, İsmaelis Sarayı, Prince's Big Palas ve Small Palas Kuleleri, Veliki Revelin Kulesi, Dominican Manastırı, St. Peter Kilisesi, şehri sarmalayan surlar, burçlar, daracık mistik sokaklar...

Dar sokak aralarındaki ve sahildeki restoranlar cıvıl cıvıldı. Öğle ve akşam yemeklerini değişik restoranlarda yedik ve 22:30'da teknemize döndük. Ertesi sabah botla tekrar kıyıya çıktık, Old Town'un dışındaki yerleri, marinayı dolaştık ve etrafı fotoğrafladık. Tabii ki bu büyülü minik tarihi kenti, içinden ve dışından fotoğraflamaya doyamadık. Burayı da favorilerimiz listemize ekledik. Bir daha gelirsek adanın kuzeybatısındaki Vela Luka Koyu'na gitmeyi ve bazı kültürel önemi yüksek köyleri gezmeyi istiyoruz.

Umarız bu hayalimizi bir gün gerçekleştiririz. Pandeminin bitmesi ve yeniden uzakları yakın yapan seyirlere çıkabilmek bir hayal gibi geliyor şu anda. Ama umutları da kaybetmemek lazım, her şekilde...

Öğleden sonra 35 deniz mili ilerdeki Hvar Adası için yola koyulduk. Hvar ve etrafındaki adalar da bir sonraki sayıya kalsın.

Sağlıklı keyifli, mutlu, umutlu seyirlerimiz olsun. Selametle diyelim...










SEZONA HAZIRLIKTA

# ROTANIZ

## ARK MARINE




37°01' 26" N
27°54' 13" E

ARK YACHT
güvencesiyle

ARK MARINE

ÇEKME/ATMA

BAKIM ONARIM

REFİT



Çekme Atma Hizmetinde 21 Gün

KARA PARK BEDELSİZ!

ARK MARINE

arkmarin.com
ark_marin

252 316 0437
info@arkmarin.com

arkyat.com
arkyacht

ARK YACHT

# #engüzeltatildenizde

**Her şeyin en güzeli denizde yaşanır, doğanın tadı denizde çıkar. Özellikle de sağlığımız için herkese mesafeli olmamız gereken bu dönemlerde bundan daha iyi bir seçenek mi olur! Tekneniz varsa kim tutar sizi; tekneniz yoksa da charter firmalarının filolarında boy boy modeller ve *Naviga* okurlarına özel birbirinden avantajlı kampanyalar var. O zaman rotanızı belirleyin, teknenizi seçin ve mavi bir yolculuğa çıkın. Bu arada #engüzeltatildenizde hashtag'iyle mutluluğunuzu bizlerle paylaşmayı da unutmayın.**

YAZI: **AYŞEGÜL BAKIŞ**





*BM Yatçılık*

## BM Yatçılık

Dört kamaralı yedi kişilik ve dört kamaralı sekiz kişilik tekneleriyle hizmet veriyor. İşinde uzman, tam donanımlı, Ege ve Akdeniz sularında yıllardır farklı tecrübeler edinmiş kaptan, ekibe sahip olan firmanın tekneleri her tur girişi ve çıkışında dezenfekte ediliyor; detaylı temizlik işlemleri yapılıyor.

**Rota:** Göcek koyları

www.bmyatcilik.com.tr

**Kampanya:** Naviga okurlarına özel, BM Yatçılık ile tanışmaları için 24-30 Mayıs haftasında gerçekleşecek rezervasyonlarda %10 indirim yapılacak.


E.G.G. Yachting

## E.G.G. Yachting

25. yılını kutlayan E.G.G.Yachting'in filosunda 22 adet tekne var. Bunlardan ikisi katamaran. Filoda iki-üç-dört-beş kamara seçenekleri ile boyları 10 ve 17 metre arasında değişen, her beğeniye uygun tekneler mevcut. Kiralama fiyatları, tekne kiralama bedeli ve zorunlu hizmet paket bedeli olarak ayrılıyor. Tekne kiralama bedeli, sezonda döneme bağlı olarak belirtilen liste fiyatları üstünden uygulanacak indirim oranları ile değerlendirilebiliyor. Hizmet paket bedeli ise her misafire özel alınan 'seyir izin belgesi', son temizlik, yatak ve havlu takımları, bot, dıştan takma motor vb. bedeli karşılığı sağlanan hizmetlerin tümünü kapsıyor. İlave olarak gennaker yelken, kablosuz ağ, SUP (stand-up paddle board) ve kano kiralaması, havaalanı transferleri, tekne için alışveriş vb. taleplere göre ücret karşılığında sağlanabiliyor.

**Kampanyalar**

Kiralama dönemine dört hafta kalan tüm kiralama taleplerine, doğrudan %20 indirim yapılıyor. Daha uzun vadede oluşan kiralama talepleri için de avantajlı sezon indirimleri sunuluyor. Sonbahar veya ilkbahar dönemi için kiralama yapmak isteyen Naviga okurlarına ilaveten %3'lük 'Naviga-E.G.G. Yachting dostluk özel indirimi' uygulanıyor.

**Rota**

E.G.G.Yachting, hava ve deniz suyu sıcaklıklarının ideal koşullarda olduğu Göcek koylarını tavsiye ediyor. Rota olarak Göcek-Fethiye çevresindeki koylar esas olmakla beraber, zamanı dikkate alarak seyir planlamasında hava ve deniz koşulları izin verirse, doğu yönünde Kalkan ve Kaş üstünden Kekova koyları, batı yönünde ise Ekincik üstünden Hisarönü Körfezi'nin güzel koylarının gezilebileceğini belirtiyorlar.

www.eggyachting.com

## Irmak Yachting

Mayıs ayında fabrikadan çıkacak Falcon isimli 2021 model Lagoon 40'ın (dört+iki kamara ve dört tuvalet) Göcek'e ulaşmasıyla filodaki tekne sayısı 15'e yükseliyor. Irmak Yachting teknelerinden bazıları RYA eğitimleri verilecek şekilde donatılmış. Colin J.'nin verdiği RYA eğitimlerinden ilk kez eğitim alacaklar veya mevcut bilgilerini uluslararası geçerliliği olan bir ehliyetle belgelendirmek isteyenler faydalanabiliyor.

**Fiyat:** Irmak, Bavaria 42 Cruiser (2008):

1 Ocak-17 Nisan ile 6 Kasım-31 Aralık tarihleri arasında 1.600 euro.

17 Nisan-15 Mayıs ile 2 Ekim-6 Kasım



Irmak Yachting

**Kampanyalar**

Nann (Bav51), Selene (Bav45) ve Moon Shadow (Elan 444) teknelerin isimleri ay ile ilişkili olduğu için bu teknelerin 2021 içerisindeki dolunay tarihlerine denk gelen kiralamalarında (26 Mayıs, 24 Haziran, 23 Temmuz, 22 Ağustos, 20 Eylül ve 20 Ekim tarihlerinde) Naviga okurlarına özel %5'lik indirim yapılıyor.

Birbirini tamamlayan iki Bav46 isimlerini Hint Destanı Ramayana'dan alıyor. Rama (2020) ve Sita (2016) adlı iki teknenin aynı anda kiralandığı durumlarda ekstra %10'luk indirim uygulanıyor. Ayrıca Irmak Yachting yetkilileri "*Naviga* bizim için çok önemli bir referans. Bu yüzden de bu satırları okuyan değerli okuyucular Irmak Yachting'i aradıklarında *Naviga*'nın selamını getirdik derlerse başından sonuna deniz ve yelken tatilleri için kolaylaştırıcı olmak adına ne yapılabilirse yapmaya hazırız. İlk kez bizden kiralama yapacak *Naviga* okurlarına özel bir hoş geldin indirimi uygulayacağımızın müjdesini buradan duyurmak isteriz" diyorlar.

tarihleri arasında 1.750 euro.

15 Mayıs-12 Haziran ile 11 Eylül-2 Ekim tarihleri arasında 1.900 euro.

12 Haziran-11 Eylül tarihleri arasında 2.100 euro (haftalık).

* Diğer modellerin ve ekstraların fiyat listelerine firmanın internet sitesinden ulaşabilirsiniz.

**Rota**

Göcek (Marintürk Marina) merkezli Irmak Yachting bir haftalık rotalar için Göcek ve Fethiye koylarını öneriyor. Dilerseniz, Karacaören Kemer Kaş ya da Ekincik Çiftlik Bozburun yönünde de yelken seyri yapabilirsiniz.

www.irmakyachting.com

## LoveSail

LoveSail bu yıl filosuna kattığı üç yeni tek gövdeli ve bir katamaran ile filosunu 13 tekneye çıkardı. Firmanın verdiği bilgiye göre, filodaki tekneleri kiralamak için geçerli bir denizci ehliyeti ve yelkenli tekne kullanma tecrübesine sahip olmak ve Naviga okuru olmak yeterli. Denizci belgesi olmayan veya tecrübesini artırmak isteyen yelkenseverler dilerlerse kiralamalarını kaptanlı olarak da gerçekleştirebiliyor.

**Rota**

Fethiye Yacht Classic Otel'in marinasındaki teknelere Dalaman Havaalanı'ndan 45 dakikada ulaşarak Fethiye Körfezi'ndeki koylara yelken açılabilir ya da dilerseniz Marmaris veya Kaş rotalarını izleyerek daha uzun yelken seyirleri yapabilirsiniz.

www.LoveSail.net

**Kampanyalar**

LoveSail, Fethiye-Göcek Bölgesi'nde kalabalıklardan uzak huzurlu ve güvenli bir tatil yapmak isteyen Naviga okurları için bu yıl da özel fırsatlar sunuyor. Filoya yeni katılan 2021 model Bali 4.6, Dufour 430GL, Bavaria C42, Beneteau 38.1 tekneler ile geniş aileler ve kalabalık grupların tercihi 2007 model Bavaria 46 için %10 indirim uygulanıyor. İki hafta ve üzeri kiralama yapmak isteyen Naviga okurlarına ilave olarak %5 indirim var. Kampanya 30 Haziran'a kadar geçerli ve başka bir kampanya ile birleştirilemiyor.

## Mıknatıs Yachting

2010'dan beri yatçılık sektöründe faaliyet gösteren Mıknatıs'ın ana merkezi ve tesisleri Netsel Marina Marmaris'te bulunuyor. Yatçılık sektöründeki uzun yıllara dayanan tecrübeden dolayı Alman Charter Şirketleri Birliği (VDC) üyesi. Bu sayede tüm rezervasyonlar ve ödemeler VDC ve EIS-European Insurance Services koruması altında.


Mıknatıs Yachting


Mıknatıs Yachting

Filodaki; 34-54 feet arası tek gövdeli yatlar ve 45-50 feet katamaranlar ile kaptanlı veya kaptansız kiralama yapmak mümkün.

**Rota**

Marmaris çıkışlı olarak iki farklı rotayı tamamlayabilirsiniz. Marmaris'in


LoveSail


Mıknatıs Yachting

**Kampanya**

Naviga okurlarına ağustos ayı içerisindeki kiralamalara özel %10 indirim uygulanıyor. Bunun için rezervasyon talebinizde MY-NAV10 indirim kodunu iletmeniz yeterli.

batısında genelde kararlı esen rüzgâr ile Çiftlik, Serçe, Bozukkale, Söğüt, Bozburun, Dirsek, Kocabahçe, Selimiye, Orhaniye, Bencik, Datça, Palamutbükü ve Knidos gibi konaklama noktaları arasında keyifli yelken seyri yapılabiliyor. İki haftalık turlarda ya da Bodrum, Karacasögüt çıkış ya da dönüşlü turlarda Gökova Körfezi ve Bodrum koylarını da gezebilirsiniz.

Rüzgâr ve denizin genelde daha sakin olduğu Marmaris'in doğusunda ise Ekincik, Göcek, Fethiye, Kaş, Kalkan, Kekova ve Finike'deki koyları kapsayan bir rota çizilebiliyor.

http://miknatisyachting.com/tr/filo/

## NonnoBlue

NonnoBlue deneyimli ve profesyonel ekibiyle kaptanlı ya da kaptansız kiralama seçenekleri sunuyor. Filosunda

**Kampanya**

Naviga okurları, NonnoBlue15 kodu ile haziran-temmuz-ağustos aylarında geçerli olan %15 indirimden yararlanabiliyor.


NonnoBlue

dört kamara-banyolu Lagoon 42, Excess 11 ve Jeanneau Cap Camarat bulunuyor.

**Rota**

Tekneler Göcek D-Marin çıkışlı olarak kaptanlı ya da kaptansız olarak kiralanabiliyor.

www.nonnoblue.com

## Saysail

Trio Deniz markası Saysail Yacht Charter'ın merkezi Göcek'te bulunuyor. Hanse tek gövdeliler ile Excess katamaran yelkenli modellerine sahip. Saysail, her tekneyi tur dönüşlerinde ve tur çıkışlarından önce Sabancı Üniversitesi tarafından geliştirilen nanoteknolojik dezenfeksiyon sistemi Antimic ile hem temizliyor hem de virüs, mikrop ve diğer mikroskobik zararlı organizmalara karşı koruma altına alıyor. Tek gövdeli yelkenli seçenekleri Hanse 418, Hanse 458, Hanse 508 ve Hanse 675. Yeni katamaranları Excess 11'de dört misafir kamarasına ilaveten bir de bağımsız mürettebat kamarası yer alıyor. Katamaranların kendinden tramolalı ön yelkenleri kullanım kolaylığı adına büyük avantaj sağlarken, geniş kamaralar, ferah salon ve bolca dış yaşam alanları mevcut.

Bir ya da iki aile için ideal seçenekler olarak önerilen Hanse 418'lerde üç kamara bulunuyor. Salon haricinde ana kamarada da özel bir duş ve tuvalet bulunması dikkat çekiyor. Hanse 675'te geniş ana kamaraya ek iki misafir kamarası var. Sadece mürettebatlı


NonnoBlue


Saysail


Saysail

kiralama seçeneğiyle sunulan model, su yapıcıdan klimaya kadar lüks detaylarla zenginleştirilmiş.

**Kampanyalar**

Özellikle çocuklu aileler tarafından tercih edilen Excess 11'ler, KDV dâhil fiyatlar üzerinde %10 indirim avantajı sunuyor. Mayıs-ekim arası haftalık fiyatlar, 4.068-5.022 euro arasında değişiyor.

Hanse 418 ile mayıs-ekim arasında bir haftalık tatil bedeli KDV dâhil %15'lik özel indirimli fiyatlarla 2.515-3.460 euro arasında.

Hanse 675'in mayıs-ekim arası yüzde 10 indirimli fiyatları 14.300-17.990 euro arasında değişiyor.

**Rota**

Göcek merkezli faaliyet gösteren Saysail, farklı limanlarda teslimat seçenekleri de sunabiliyor.

saysail.com

## Suda Sailing

Suda Sailing tekneleri Gökova Ören Marina'da yer alıyor. Kaptansız kiralanma için kiralayanın Amatör Denizci Belgesi (ADB) sahibi olması haricinde, benzeri yelkenli yatta kaptan olarak seyir tecrübesi olması isteniyor. Haftalık kaptanlı kiralamalarda, yat ve yelken

**Kampanyalar**

Hanse 415 ve 455'te 1 Mayıs-19 Haziran ve 18 Eylül-11 Aralık tarihleri arasında yapılan haftalık rezervasyonlarda Naviga okurlarına özel %20 indirim.

19 Haziran-18 Eylül tarih aralığında yapılan haftalık rezervasyonlarda %10 indirim.

eğitimi için kaptan ücreti haricinde ekstra ücret talep edilmiyor. Tatil sırasında pratik yat ve yelken eğitimi alınabiliyor. 2016 model Hanse 415'te ve Hanse 455'te üç kamara-iki tuvalet bulunuyor.

**Rota:** Gökova koyları

www.sudasailing.com


Suda Sailing

## Thea Sailing

Thea Sailing, bakımlı, titizlikle temizlenerek dezenfekte edilmiş teknelerinde kaptanlı ya da kaptansız, güvenle tatil yapma fırsatı sunuyor. Kaptansız kiralamalarda misafirin tecrübesi esas alınarak gerekli ehliyetlere sahip kişilere kiralama yapılabiliyor.

Filoya eklenen yeni teknelerle birlikte; farklı markaların (Beneteau, Bavaria, Jeanneau, Fountaine Pajot) 38-50 feet arasındaki üç ila beş kamaralı yelkenli modelleriyle hizmet veriliyor. Daha geniş alan arayanlar için firmanın filosunda geçen sezondan bu yana katamaran da yer alıyor. Uzun süreli kiralamalarda denizseverlere Çeşme veya Bodrum'a tek yön alternatifleri de sunulabiliyor.

**Kampanya**

Naviga okurlarına özel olarak, Thea Sailing ile tanışma için 1 Mayıs-17 Temmuz arasında gerçekleşecek rezervasyonlarda geçerli olmak üzere %10 indirim yapılıyor.


Thea Sailing




En yüksek standartlarla donatılmış, her türlü bakımı ve detaylı temizliği en üst seviyede yapılmış modern filomuz ile kendi kullanımınızda veya size temin edeceğimiz profesyonel ekipler eşliğinde, unutamayacağınız, mükemmel ve sorunsuz bir yelken tatili yaşayın...



Lagoon Catamrans 450 flybridge

*4 çift kişilik + 1 mürettabat kabini,*
*Klima, Jeneratör, su yapıcı...*



Jeanneau Yachts 54 owner's version

*3 çift kişilik + 1 mürettabat kabini,*
*Klima, Jeneratör ve elektrikli vinç...*



Dufour Grand Large 412

*2 çift kişilik kabin,*
*Güneş paneli ve kokpitte BBQ...*

naviga okurlarına özel, Ağustos rezervasyonlarınıza
%10 özel indirim, indirim kodunuz MYNAV10.

MIKNATIS Yachting Ltd.
Netsel Marina Marmaris

TR-48700 Marmaris

Phone: +90 252 / 412 32 07
Fax: +90 252 / 412 32 08
e-Mail: info@miknatisyachting.com
Web: www.miknatisyachting.com


Thea Sailing

**Rota**

Marmaris'teki Adaköy Marina'dan hareket ile Marmaris, Göcek, Hisarönü, Gökova Körfezi koyları gezilebiliyor.

www.theasailing.com

## Vira Demir Otel&Yelken

Marmaris Selimiye Köyü'nde yer alan Vira Demir Otel, altı odası, 1.000 metrekarelik denize sıfır bahçesi ve yelkenlisiyle hizmet veriyor. Otel bünyesinde kişiye özel yelken dersleriyle birlikte, misafirlerin isteği doğrultusunda hazırlanan rotalarda konaklamalı özel yelken gezileri de düzenlenebiliyor. Hanse 415'te üç kamara ve iki banyo bulunuyor.


Vira Demir Otel&Yelken


Vira Demir Otel&Yelken

**Kampanya**

Dört yetişkine kadar günlük 5.500 TL'den başlayan fiyatlar (KDV dahil) ve üç gece konaklamadan itibaren çeşitli indirim fırsatları mevcut.

**Rota**

Hisarönü koylarına (Kuzbükü, Kocabahçe, Dirsekbükü, Orhaniye vb.) birkaç saat içinde ulaşılabiliyor. Ayrıca konaklamalı gezilerde, Knidos, Datça, Palamutbükü gibi bölgelere de seyir yapılabiliyor.

www.virademir.com.tr

## Yelkenli Yatçılık

Firmanın filosunda dördü katamaran olmak üzere farklı model, boy, marka ve fiyatta 20 tekne bulunuyor. Filodaki katamaranlardan ikisi, dünya sularında bu sene seyre başlayan Excess 11'ler.

**Rota**

Üç tekne Milta Marina-Bodrum, 17 tekne ise Martı Marina-Orhaniye'den çıkış yapıyor. Tüm teknelerin limanlar arasında tek yön rotalarda kiralanması da mümkün. Katamaranlar, Bodrum ve Orhaniye limanlarından kiralanabiliyor.⚓

www.yelkenli.com


Yelkenli Yatçılık

**Kampanyalar**

Naviga okurlarına özel iki kampanya var: İlki, iki farklı fiyat döneminde en az birer hafta kiralama yapan Naviga okurlarına, yüksek sezon (fiyat) döneminde %5, düşük sezon döneminde ise %10 indirim. Örneğin mayıs ve ağustos aylarında birer hafta kiralama yapıldığında, mayıs ayı fiyatında %10, ağustos ayı fiyatında %5 indirim uygulanıyor. Bir diğer fırsat ise; mevcut tek yön rotalarında Naviga okurlarından tek yön ücreti alınmıyor.

Kampanyalar, rezervasyonların 31 Mayıs 2021 tarihine kadar kesinleştirilmesi koşuluyla geçerli. Sezonlara göre fiyat listesi ve uygulanan standart indirimlere internet sitesinden ulaşmak mümkün.

MARINTURK
ISTANBUL CITY PORT

# BİZE BAĞLANMANIN 9 SEBEBİ

**İHTİYACINIZI BELİRLEYİN, KAMPANYANIZI SEÇİN, EN UYGUN FIRSATLARI YAKALAYIN**

1

## YILLIK BAĞLAMA KAMPANYASI

*12 AYLIK DENİZ BAĞLAMANIZDA %20 İNDİRİME İLAVE OLARAK 1 AY ÜCRETSİZ BAĞLAMA HAKKI*
*(Her Sene için İlave 2 Puan İndirim)*

## KARAPARK HEDİYELİ DENİZ BAĞLAMA KAMPANYASI

2

*12 AYLIK DENİZ BAĞLAMANIZDA %20 İNDİRİM VE SÖZLEŞME SÜRENİZ İÇERİSİNDE TEK SEFERDE KULLANILMAK KAYDI İLE İLK ÇEKME-ATMA, 10 GÜN KARA PARK VE ALT YIKAMA ÜCRETSİZ*
*(Her Sene İçin İlave 2 Puan İndirim)*

3

## SÜRE DONDURMA KAMPANYASI

*12 AYLIK DENİZ BAĞLAMANIZDA %20 İNDİRİM VE TEK SEFERDE KULLANILMAK KAYDI İLE 3 AY SÜRE DONDURMA HAKKI*
*(Her Sene için İlave 2 Puan İndirim)*

## GÖCEK KAMPANYASI

4

*12 AYLIK DENİZ BAĞLAMANIZDA %20 İNDİRİM VE SÖZLEŞME SÜRESİ İÇİNDE GEÇERLİ 1 AY ÜCRETSİZ GÖCEK BAĞLAMA HAKKI*
*(TEMMUZ AĞUSTOS AYLARINDA GEÇERLİ OLUP YILIN DİĞER AYLARINDA %25 İNDİRİM UYGULANACAKTIR)*
*(Her Sene için İlave 2 Puan İndirim)*

5

## 6 AY DENİZ 6 AY KARAPARK KAMPANYASI

*6 AY DENİZ 6 AY KARAPARK KAMPANYASI KAPSAMINDA 01 EYLÜL-28 ŞUBAT TARİHLERİ ARASINDA (%20 İNDİRİMLİ) ÇEKME-ATMA BEDELİ ÖDENMEK KAYDI İLE KARADA, YILIN DİĞER AYLARINDA DENİZDE KONAKLAMA*
*(Her Sene için İlave 2 Puan İndirim)*

## ÜCRET İADE KAMPANYASI

6

*12 AYLIK DENİZ BAĞLAMANIZDA %20 İNDİRİM VE SÖZLEŞME SÜRESİ İÇERİSİNDE TEKNENİZİN SATILMASI VE TEKNE SATIŞ TARİHİNDEN EN GEÇ 1 AY İÇERİSİNDE SATIŞ EVRAK'ININ MARİNA YÖNETİMİNE BEYAANI DURUMUNDA 3. AYDAN SONRA ÜCRET İADESİ*

7

## 2 YILLIK BAĞLAMA KAMPANYASI

*2 YILLIK DENİZ BAĞLAMANIZA %30 İNDİRİME İLAVE OLARAK 2 AY ÜCRETSİZ BAĞLAMA HAKKI*
*(Her Sene için İlave 2 Puan İndirim)*

## KISA SÜRELİ BAĞLAMA KAMPANYASI

8

*6 AYA KADAR OLAN KISA SÜRELİ DENİZ BAĞLAMALARIZA %30 İNDİRİM*

Batı Mahallesi Sahil Yolu Cd. No:6 34890 Pendik - İstanbul
**Marinturk Marinas & Boatyards | cityport@marinturk.com.tr | www.marinturk.com.tr | Tel: +90 216 999 12 34**

MARINALLIANCE YILDIZ ★ HOLDING

Müşteri, yukarıda listelenen 8 seçenekten sadece 1 adet seçeneği seçme hakkına sahip olmakla birlikte sözleşme için beyan edeceği seçimi sonradan değiştirilemez, iptal edilemez, diğer maddelerde yer alan seçeneklerle birleştirilemez. Tüm kampanyalarda değişiklik yapma hakkı Marinturk yönetimine ait olup; işbu kampanya başka kampanyalarla birleştirilemez.

# İlk mektup, ilk yolcular

**“Sabahattin, arkadaşlarını topla ve buraya gel, Bodrum’a gelin, sizi Gökova’ya götüreceğim, güzelliğin ne olduğunu iyice görün, yaşayın ve anlayın.” Halikarnas Balıkçısı’nın Sabahattin Eyüboğlu’na yazdığı mektuptan bu satırlar... Deniz kültürümüzün dünyaya açılan tek penceresini, mavi yolculuğu, kitaplardan, söyleşilerden ilhamla bu satırlarda aralayalım. Bırakalım nostalji meltemi içimizi ısıtsın.**

YAZI: **ŞULE KÜKRER** FOTOĞRAFLAR: **ALİ ŞENGÜN**

İçinde yukardaki satırların olduğu mektup 1945 yılında Sabahattin Eyüboğlu’na Bodrum’dan gelir. O zamanlar Bodrum’da kalebent olarak yaşayan Cevat Şakir’den bir davettir. Eyüboğlu çok gitmek ister, konuyu Erol Güney’e ve kardeşi Bedri Rahmi Eyüboğlu’na açar. Bedri Rahmi heyecanla kabul eder.

Kim “Balıkçı” ile tanışmak istemez ki?

Bodrum’a nasıl gidilir? Bodrum o zamanların sürgün yeri olarak bilinirdi ve karadan ulaşımı, ya Muğla’dan ya da Kuşadası’ndan eşeklerle atlarla yapılırdı; tabii bir yol daha vardı, Bodrum’a denizden gitmek, hepsine en iyi fikir bu gibi geldi. Ekip Ankara’dan, Balıkçı da süngerci arkadaşı Paluko’nun teknesi Karakuşla ile İzmir’e geldiler ve İzmir Limanı’nda buluştular. Karakuş, belki de tek konforu yelkenleri olan bir balıkçı teknesiydi, içinde ne mutfak ne de tuvalet vardı. İlk mavi yolculuk 1946’da bu mektup ve Karakuş ile başladı.*


*Halikarnas Balıkçısı*

Cevat Şakir dümende, Paluko yelkende, böylece İzmir Limanı’ndan avara oldular, Bodrum’a doğru yelken açtılar.

O zaman viya böyle!

İlk mavi yolcular, Sabahattin Eyüboğlu, Bedri Rahmi Eyüboğlu, Erol Güney, Fuat Ömer Keskinoğlu, Sabahattin Ali ve onları uğurlamaya gelen ve apar topar tekneye atlayan Necati Cumalı’dır. İlk mavi yol rotası ise, İzmir, Kuşadası ve Bodrum ve tabii sonra Balıkçı’nın Cova’sı.

Halikarnas Balıkçısı’nın dostlarına yanına gelmeleri için yaptığı çağrı ve hatta ısrarı vardır. “Eğer derhal yaşadığınız o büyük kentlerden kopup yanıma ve buralara gelmezseniz, bu güzellikleri benimle paylaşmazsanız, sizlerle olan dostluğum sona erecektir” diye tehdit eder. Bu ısrarın nedeni sadece dostlarını görmek ve onlarla yaşadığı yerin güzelliklerini paylaşmak değil, Ege’den doğan medeniyet ışığını tanıtmak, anlatmak ve Batılılar tarafından ezilen Anadolu kültürünü, dostlarıyla o dönemin Cumhuriyet aydınlarıyla beraber hak ettiği yere getirmektir. Başka bir deyişle, Mavi Anadolu düşüncesine adım atmak, paylaşmak ve yaygınlaştırmaktır.

1946’daki yolculuk ilk olmasına rağmen bu kadar sanatçıyla yola çıkan ve Gökova’ya Balıkçı’nın deyimiyle Cova’ya dümen tutan bu yolcuların dönüşlerinden hemen sonra yazılar, şiirler, defterler, ortalığa saçılmaya başlar.

*“Denizin ve kıyıların güzelliği hakkında Cevat Şakir ne demişse haklıydı. İnsan, o sularda denize atladığı zaman kendisini cennette hissediyordu. Deniz gündüzleri pırıl pırıl, geceleri ise fosforlu idi.*

*Başımızda öyle bir adam vardı ki tüm soruların yanıtlarını biliyordu. Onlar hakkında çok araştırmış, çok düşünmüş ve düşündüklerini de bizimle paylaşmaya hevesliydi. Bizler için ne büyük şans, onu kaçırmamalıyız. İlk Mavi Yolculuğa katıldığım için gururluyum.”*

Erol Güney

*“Bu deniz kalın bir cam*
*Bu zümrüt eriş*
*Bu deniz mavi yeşil işlemeli*
*Bu denizi ayva gibi dişlemeli*
*Bu deniz yenmez ısırmalı*
*Bu deniz yutulmaz, dişlemeli”*

Bedri Rahmi Eyüboğlu

Bedri Rahmi Eyüboğlu bu tarihi mavi yolculuk gezisi süresince şiirlerden, eskizlerden, resimlerden ve notlardan oluşan beş defter doldurur. Mavi yolculuk

** (Bknz. Naviga, Kasım 2014, syf. 34, Huguette Eyüboğlu röportajı)*

defterlerine daha ilk gezide başlar ve bu güne, farklı yıllara ait on iki defter kalır.

Mehmet ve Huguette Eyüboğlu, düzenledikleri ve titizlikle korudukları Bedri Rahmi arşivinin daha önce hiçbir yerde sergilenmemiş resimlerin ve yayınlanmamış şiirlerin *Mavi Yolculuk Defterleri*'nde buluşmasını sağlar.

İlk mavi yolculuklar yolcularını besler, hepsi gördükleri efsanevi manzaralar karşısında büyülenir, başka bir deyişle ilham alır. Döndüklerinde oralardan aldıkları esintileri bir sanatta değerlendirir. Bir kısmı da doğaya kendilerinden bir şey katmak ister. Bunu en büyük coşkuyla yapan Bedri Rahmi Eyüboğlu olur. Katıldığı her geziye boyaları fırçaları ile gelip şiirlerle resimlerle döner ama yetinmez ve kendinden de doğaya bir iz bırakmak ister ve bunu da başarır. Fethiye'de Osmanağa suyu denen bir koyda, kocaman bir kayaya boyadığı balık, doğanın arasına insan elinin karışmasıdır ama yıllarca denizcilere bir kerteriz noktası olur. Yıllarca diyorum çünkü ne yazık ki artık denizden bakıldığında görülmesini engelleyen bir otel yapısı ile kapatılmış.*

Bundan sonra 10 yıl kadar, tekne bulamadıklarından mavi yolculuk yapamazlar. 1957 Şubat'ında, Azra Erhat, Halikarnas Balıkçısı'nın hayatına girer. 1957 yazında Balıkçı Azrasını Gökova'ya götürür ve büyüler. Ancak bir sonraki sene yeni bir mavi yolculuk hazırlığı başlar ve başka bir mektup çıkar ortaya:

*"Canım canım canım Balıkçım merhaba.*

*Balıkçım ne olur, bana bunu kesin olarak bildir, Sabahattin (Eyüboğlu) Bodrum'a gelip de böyle bir kayıkla sen Gökova'ya gidemezsin deyince, her şeyden vaz geçtim. Ama Balıkçım gene de bir çare bulacak diyordum, bu yaz beraber olmamız ve denize açılmamız için. Ne güzel buldun! Gidelim desen hemen gelirim. Bu işlerde Azra'nın erkek tarafını unutma. Benim başka bir isteğim yok ki seni görmekten seninle olmaktan başka."* Azra Erhat

Ne güzel bir başlangıç, "Canım canım canım merhaba", her mektupları böyle başlıyor...

Mektuptan yeni bir yolculuk hazırlığının başlandığını ancak ekipte teknedeki konforsuzluktan dolayı Azra Erhat'ın yolculuğa dayanıp dayanamayacağı kuşkuları olduğunu anlıyoruz. Tabii ekibin erkekleri ve onların kuşkuları boşa çıkar ve o yolculuk Azra Erhat ile yapılır.




Azra Erhat *Mavi Yolculuk* isimli kitabında, *"Bir Gökova yolculuğu biter bitmez, ikinci yolculuğa burkucu bir özlem yerleşir insanda"* diyerek, mavi yolculuktan döneli 24 saat olmadan bir sonrakini özlemeye başladıklarını anlatır.

Azra Erhat'a göre, Ege denen cennet, Balıkçı isimli bir anahtar ile açılmıştır. Önceleri üç kişi iken, beş kişi, beş kişi iken 20 kişiye ulaşırlar. *"Balıkçının çağrısına uyarak Gökova'yı özleyenler, bugün yirmi kişi ise Türkiye'de yarın iki yüz, beş yıl sonra 2000 kişi olacaktır. Bir yaratıcının izinden gitmek de öncülüktür. Güzele, iyiye varan yolda doyumsuz bir sevinçle bir övünçle doldurur insanın yüreğini."*

Bu yolculuklar kulaktan kulağa yayılır, heveslileri artar, gelemeyenler fotoğraf çekilmesi için kameralarını, rulo rulo filmlerini verir.

Kuşadası'nda "Macera" isimli tuvaleti olan, kamaraları, ranzaları ve mutfağı olan bir tekne bulunur ve kendi aralarında kadınlar için sadece bir ayna kestirmek gerektiğini konuşurlar. O döneme göre çok konforlu olan "Macera" grup içinde büyük bir sevinç kaynağı olur. Kadınlar, "Aynaya bakmasak da olur, siz traş olurken kullanırsınız" der ve ayna alınmaz ve bütün yolculuk boyunca kadınlar aynaya bakmaz, erkekler de traş olmaz.

*Mavi Yolculuk* kitabında bu satırlar beni






***Mavi yolcu, Eyüboğlu (1968)***



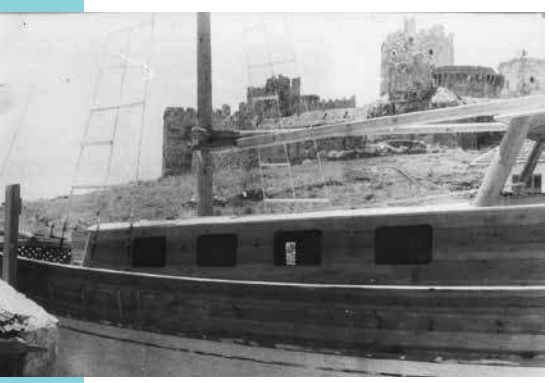
***Cevat Şakir ve Azra Erhat mavi yolculukta***

** (Bknz. Naviga, Kasım 2014, syf. 34, Huguette Eyüboğlu röportajı)*

güldürdü, hani derler ya "kel başa şimşir tarak" işte o hesap. Tekneyi anlatırken teknede tuvalet dışında yıkanmak için bir de teneke ile musluğunun olması Azra Erhat'ın satırlarında anlatılan yolcuları sevince boğarken, beni şaşırttı. İnsan ister istemez anlatılanları, bu günün mavi yolculuğu ve konfor koşullarıyla karşılaştırıyor.

Maceranın özelliklerini, tonajını, kalkış yerini ve zamanını, yolcuların yanlarına almaları gereken eşyaları bildirdikleri bir broşür hazırlarlar. Yeni yolculara







dağıtırlar, yeni gelecek dostlarıyla kendi deneyimlerini paylaşırlar.

Hazırlıklar altı ay sürer.

Bu tür yolculuklarda kumanya yapmak kuşkusuz çok önemlidir, öyle anlaşılıyor ki grupta kumanya sorumlusu Sabahattin Eyüboğlu'dur.

Eyüboğlu kumanyayı ikiye ayırır. Kaba kumanya; buz, balık tutma araçları ve su ve ince kumanya; yani yiyecek ve içecekler... İlk mavi yolculuklarda, kumanya buluşma günü yapılırmış. On-on beş günlük kumanya hazırlanır, kuru yiyecekler bütün yolculuk süresince yetecek kadar alınır da, sebze, meyve, ekmek gibi yiyecekler bir limandan diğerine gidene kadar yetecek kadar alınırmış. Yolculuktaki en zor konu buzmuş, aslında hâlâ da öyle. Kalıpla alınır ancak yaz günleri buz ihtiyacı çok olduğundan en tedbirli olunması gereken ihtiyaç yine buz olurmuş. En çok tüketilen ise karpuz, diğer taze meyveler de çok sevilmesine rağmen çok az dayandığı için kavun ve karpuza ağırlık verilir, 15 günlük bir yolculukta 200 kilo karpuz tüketilirmiş. Alışverişin yerel esnaftan yapılmasına dikkat edilir. Nelerin gerekli olduğu, un, şeker, makarna, pirinç, çay, kahve ve diğer içeceklerin ne kadar tüketildiği, bir önceki yolculuğun listeleri, notları bir sonraki yolculuğun yolcularına iletilirmiş. Bu kumanyaların ambara yerleştirilmesi, herkese görev dağılımı ve yeni yolculara teknenin tanıtılması, yolculuk öncesinde yolcular için hep neşeli saatlermiş. Teknede aşçı, bulaşıkçı olmaz, üç kişilik ekipler kurulur ve o ekipler gün boyunca yolculara servis yaparmış.

Azra Erhat, *Mavi Yolculuk* kitabında, balık tutmak için hazırladıkları takımları bir sayfa anlatıyor. Bugün mavi yolculuğa çıkan kaç kişinin balık tuttuğunu merak ediyorum.

Çakalbükü'nde (Mazı-Ören arası) tuttukları balıkları okurken siz de heyecanlanıyorsunuz.

*"Sarı ağlar balıklardan hopluyordu. Sancak bordasına yanaşmış kayıkta Ali Rıza'nın balıkları ilmiklerden bir bir koparken, "İşte balık böyle tutulur diyen bir hali vardı. Fotoğraf makinaları ellerimizde, balıkların cinsine göre dizilmesini bekliyorduk. Neler, ne balıklar? Melenuryalar, zmrinalar, lagoslar, fangirler, saroslar, piçulular, turnalar, uzun bir yılan balığı, işe yaramayan iskorpitler, kafaları ezilip atılan deli sarpalar, yem için alıkonan sporoslar. Adını duyduğumuz duymadığımız türden balıklar en çok da barbunyalar."* Onlar bu balıkları pişirecek tencere bulamazken bugünün mavi yolculuğunda mutfaklarda yok yok. Maalesef şimdi de böyle bol balık yok.

*Mavi Yolculuk* kitabı, 1958, 1960 ve 1962 gezilerini anlatıyor. Bu kitap birçok mavi yolculuk yapan denizci için bir rehber olmuş. Hatta günümüz de bile elinden düşürmeyenler var. Bu tarihlerde yapılan gezilerde Halikarnas Balıkçısı var ve onun varlığı ve geziye kattıklarıyla gezi eşsiz bir serüvene dönüşüyor. Sabahattin Eyüboğlu ise bu gezileri bir gelenek haline getirip 1973'de ölene kadar bu yolculukların hepsinin başında bulunur. Bu gezilere 'mavi gezi' ya da 'mavi yolculuk' ismini de o, takar.

Mavi yolcu olmak, başka bir bilinçtir diyor, Azra Erhat.. Yolcuları anlatırken de yolcular arasındaki doktorlardan söz eder. Doktor dostlarının gezide en çok ihtiyaç duyulan insanlar olduğunu söyler, sadece teknedeki yolcular için değil, uğradıkları uzak köylerde (kara bağlantısı zayıf) köylülere de yetişmeleri ve ilaç dağıtmalarıyla, doktorların mavi yolculuk bilincine en uygun kişiler olduğunu anlatıyor.

Mavi yolcuların kendilerine ait forsları da varmış. Sabahattin Eyüboğlu bunu da düşünmüş, mavi zemin üzerine beyazla çizilmiş, iki küçük amfora ve bir kupa, mavi yol forsu forsu, mavi üzerine beyaz yazıyla MERHABA! yazısı da pankartları olmuş. Sabahattin Eyüboğlu, bu pankartı her yolculuğa götürmüş.

Yolculukların en önemli kısmı; yanaştıkları her kıyıda, içerilere kadar girmeleri, Anadolu'nun taşına toprağına, insanına dokunmaları. Kuşadası'na mı gittiler? Mutlaka bir kaptı kaçtıya binip Priene'i, Milet'i, Efes'i gezer, gezmekle kalmayıp Euripides'in Bakkhalar Trajedyası'ndan Dionysos korosunu ezberleyip eski Yunanca okuyarak, Priene ve Milet'in tiyatrolarına girerler... Knidos'a mı gidiyorlar mutlaka antik kenti

# sailing *together*









AMEL
ensemble

AMEL 50 / AMEL 60

channel.R
Yacht Lifestyle

Tel: +90 252 645 24 68 | Mobile: +90 532 495 65 39
info@channelr.com - www.channelr.com
Göcek / Fethiye / TURKEY

gezer ve Vatikan Müzesi'ndeki Knidos Aphroditi'ni hatırlarlar. Bu yolculuklarda antik tiyatroların köylü tarafından pamuk tarlasına çevrildiğini ya da otlar bürüdüğünü, fresklerin kümeslerin arkasında kaldığını görmüşler ve her yıl nasıl eksilip yok olmaya başladıklarını hissetmişler. Onlar arkeolog değillerdi ama birçok konuda bilim adamlarına ve arkeologlara öncü olmuşlardı. Nasıl? Çünkü o, zamanlar bu alanlar ulaşıma kapalıydı.



Fotoğraf: Mehmet Baş arşivinden






Fotoğraf: Mehmet Baş arşivinden

Mesela Kerme Körfezi'nde "Cedrae" yani Sedir Adası (Şehiroğlu Adası) ve Kaş ile Demre arasındaki Kekova Adası, mavi yolcuların keşifleridir.

**Tekneler de değişiyor**

Mavi yolculuklar ve mavi yolcular sivil denizcilik tarihinde yeni bir kapı açar. Bodrum'u ve Gökova'yı tanıtır hatta bu kıyılarda turizmin başlamasına öncülük eder. Sadece turizm sektöründe değil, yat sektöründe de bir değişime ve gelişime sebep olurlar.

Paluko'nun teknesi ilk mavi yolcuları taşıyan, Karakuş bir tırhandildir. Mavi yolculuğun başladığı ilk yıllarda navlun işlerinde kullanılan büyük boy tırhandillerle keyifli ve anılarda kalan geziler yapıldığı gibi sonraları, özellikle mavi yolculara hizmet verecek donanıma sahip tırhandiller de üretilir.

Öncelikle, sünger ve balıkçı tekneleri olarak kullanılan tırhandiller, artık mavi yolculuk müşterilerinin konforlarını yeterince yerine getiremez. 10-13 metre arası, tek direkli ve "double ended" denen başı da kıçı da kalkık olan tırhandillerden, 13-15 metre arası çift direkli, kıçı yuvarlak biten guletlere geçilir.

Mavi yolculuğa olan talep, Bodrum'daki ahşap tekne imalatında bir artış yaratır. 15 metre guletlerden 30 metrelere hatta fazlasına, tuvaletsiz teknelerden her kabinde bir banyo tuvalet hatta klima olan yatlara geçilir.

Ahşaptan lamineye, hatta sac teknelere kadar gidilir. Bodrum'un ünlü simalarından hayatını süngercilikle kazanan Aksona Mehmet, 18 metre tırhandili "Aksona Mancorna" ile bugün mavi yolculuğa devam ediyor.

Bodrum'da boyları 7 metreyi geçmeyen kıçları düz, aynalı tekneler yapılırken mavi yolculuğun yükselişi sonucu deniz turizminin devreye girmesiyle Bodrumlu ustalara gelen yeni siparişler hep daha büyük, daha rahat, daha geniş tekneler için olur. Tekne sahiplerinin baskısıyla atölyeler amaca daha uygun tekneleri yapmaya başlar.

Mavi yolcular ve mavi yolculuklar bir bölgeyi ve bir sektörü hem geliştirir hem de değiştirir. Artık Ege'de deniz turizmi başlar ve yörenin kültüründe olan Bodrum tekneleri ihtiyaçlara göre donatılır.

**Sadece gezmek mi?**

O dönemde yapılan bu yolculukların herhangi bir tatilde yapılan, deniz gezileri gibi olmadığı çok net anlaşılıyor. Okudukça daha iyi anlıyoruz ki bu geziler zenginleştirici, anılar bırakan, adeta damaklarında kalan gezilerdir. Bu insanlar deniz flanörleri olur, yanaştıkları kıyılardaki kültürü oranın mutfağından, balığından, deniz canlılarından, tarihine kadar tanır, tadar, oranın insanıyla sarmaş dolaş olup evlerine kadar girer. Mavi yolcular bir sonraki sene o kıyılara tekrar gitmeyi iple çekerken, o kıyılarda da onları dört gözle bekleyen insanlar bırakır. Kendi evlerine döndüklerinde bütün bu yaşananları yazar, çizer, anlatırlar. Daha da önemlisi yeni bir deniz kültürünü başlatırlar.

Bu satırların sonunda, "Ya bu gün?" deyip, yeni bir sayfa açmamı bekliyor olabilirsiniz. Bugünü hep beraber yaşıyoruz. Hele de pandemi döneminde, karantinadan sonra Gökova'da Hisarönü'nde sivil denizcilerin yaşadıklarına, kirliliğe, hırsızlığa, sıkışıklığa, deniz uçaklarına ve gürültüye dergimizde bolca yer verdik. Sadece 'mavi yolculuk' ismini belirleyip içeriğini bir kenara atan, turizm acentelerinin eline düşen bu kavramı gözden geçirmek ve değerlendirmek için ilk mavi yolculuğun başlangıcını, hikayelerini ve felsefesini hatırlatmak istedim.

Satırlarımı günümüzün 'mavi yolculuğunu' yine ilk mavi yolcuların (Halikarnas Balıkçısı ve Azra Erhat) yetiştirdiği ve geçen günlerde yitirdiğimiz, yeri doldurulamaz bir mavi yolcunun, Şadan Gökova'nın baba dediği Balıkçı'ya seslenişi ile bitirmek istiyorum.

*"Buralar, senin bıraktığın gibi değil.*

*Bodrum'u "Zepyria"** olarak değil "Bedroom" mavi yolculuğu sefahat seferi sayanlar çoğaldı.*

*Buralar kalabalık. Çoğu kez, olanca insan arasında, yapayalnız duyumsuyor insan kendisini."* ⚓

***(Bahar Yeli Memleketi)*

# Targa®

The 4x4 of the sea




T23.1 | T25.1 | T27.2 | T30.1 | T32 | T35 | **T37** | T44 | T46

## THE PIONEER. TARGA.

The Pioneer. The Original. The Legend. There are many words that describe the Targa boats. Targa is the true original within the “offshore” motorboat category. Targa is renowned for making a range of high quality, high performance motor boats – The 4X4’s of the sea. For those who want to go anywhere, anytime.

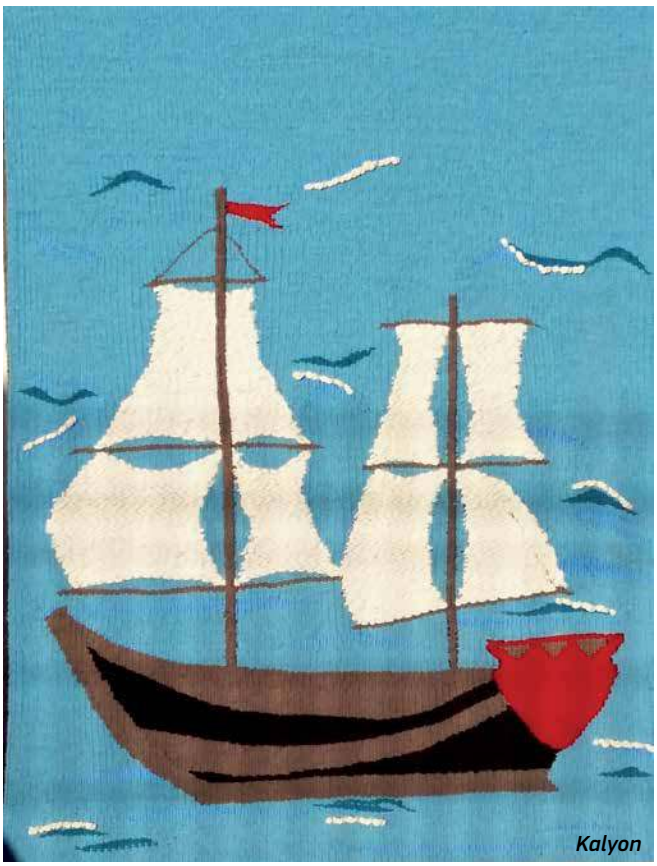
marina
DENİZ ARAÇLARI TİC. VE SAN. A.Ş.
EST. 1972
Çınar Mah. Kadir Has Cad. Özaçelyalı Sk. No:2A Küçükyalı - İstanbul Tel: 0216 338 14 41 / 336 97 88 info@marina.com.tr www.marina.com.tr

# Yaramaz balıklar, çıldırtan renkler, olağanüstü yansımalar

**Amatör denizci Ufuk Girgiç, Bodrum'a yerleştikten sonra kendini adadığı dokuma resimlerle nazar, çini, Ege, Akdeniz temalarını ilmek ilmek örüyor. Çiziyor, resimliyor, dokuyor... İhtiyaç duyduğu ilhamı ise teknesinde buluyor.**

YAZI: **AYŞEGÜL BAKIŞ**





*Kalyon*

Üsküdar Amerikan Lisesi'nde okuduğu yıllarda sanat hocası Prof. Tomurcuk Atagök'ten seramik, karışık teknik resim ve dokuma konularında aldığı eğitimin bıraktığı izler Ufuk Girgiç'in içinde yıllar sonra tekrar uyanmış.

Boğaziçi Üniversitesi İşletme Fakültesi yıllarından sonra, reklamcılık kariyeri seçimi ile girdiği yolda sanat arka planda ama hayatında hep var olmuş. Bulduğu her fırsatta bu üç alanda uygulamalar yapmış. Erişebildiği tüm literatürü yalayıp yutmuş. Çalışma hayatından elini çekip Bodrum'a taşınınca da kendini dokuma yapmaya vermiş.

Farklı dokulara olan tutkusu ile birçok farklı sanat tekniğini bir araya getirebildiği dokuma ile resim yapmanın kendini en iyi ifade etme şekli olduğuna inanan Girgiç "Bir dokumada farklı kalınlıkları, farklı dokuları olan ipleri, tabii ki hepsi doğal olmak kaydı ile bir arada kullanmayı seviyorum. Böylece ortaya sıra dışı bir tasarım çıkıyor. Jüt, kendir, sisal, hasır lif, bambu, ham ip, pamuk ve yün ipler. Farklı dokular, farklı kalınlıklar ama mutlaka doğal lifler. Tasarımlarımda soyutlama, reklamcılıktan gelme öğreti ile de sadelik ve arındırma arayışındayım. Pop art ve 70'li yılların modernizm çizgileri beni etkiliyor" diyor ve tuzla yoğrulan dokuma yolculuğunu şöyle anlatıyor...

**İstanbul Yelken Kulübü'nde başlayan yelkencilik yıllarından sonra deniz yaşamınız nasıl devam etti?**

Babam, doğma büyüme İstanbul Kızıltopraklı. Fenerbahçe, Kalamış,

Kızıltoprak, Kurbalıdere'de deniz, sandal, yelken öyle büyümüşler. Doğal olarak İstanbul Yelken'de de tüm arkadaşları ile birlikte yer almışlar. Tüm çocukluğum ve gençliğim orada geçti. Çok cılız bir çocuktum. Merhum Cahit Nasman, Muzaffer Karacehennem gibi değerli büyüklerimiz her sene gelir "Haydi bakalım yelkene" der, annem Nuh der peygamber demezdi. Taa ki annemi dinlemeyecek yaşa gelene dek yelkene başlayamadım. Her cumartesi, pazar centerboat'ların yarış günü yine ağabeyi yelkenci olmasına rağmen benimle aynı kaderi paylaşan Gülçin Tündoğan'la iskele ucunda oturur, o çarmıh sesleri yelken borasının içinde hüngür hüngür ağlardık hıncımızdan. O zaman sadece dişli, kuvvetli kızlar yelkenci olurdu. Anlayış oydu. İlla erkek gibi davranmaları gerekirdi aralarında yer bulabilmek için. Bizden sonraki nesilde kız patlaması oldu ve bu da çok güzel bir şey tabii ki.

Lisanslı sporcu olamadım ama tekne tepesinden de inmedim. Tüm arkadaşlarımız denizci, yelkenciyken başka konumuz, eğlencemiz yoktu ki. 1980'li yıllardı. Çok keyifli arkadaşlık vardı. Özellikle yarış sonraları yelken geyiği hem bizi çok güldürür hem de eğitici olurdu. 4.70'de trapezcilik en keyifli görevimdi.

Sonra büyüdüm, evlendim. Üç çocuk, yoğun iş hayatı. 90'ların başından beri Bodrum'dayız. Tabii sadece tatillerde geliyorduk eskiden. Eşimin deniz ile alakası, yeni siyasi anlayışın gelmesi sonucu medyadaki yoğun yöneticiliğini terk etmesi ile başladı. Çok disiplinlidir. Kafasına koyduğunu en iyi şekilde yapmaya özen gösterir. Denizcilikte de böyle ilerledi. Hızla kaptanlık ehliyetini aldı ve ufak bir tekne ile başladık. Benim deniz sevgim ve cesaretim, onun disiplini ile iyi bir ekip olduk.

**Şu an kullandığınız ilk tekneniz değil o zaman?**

Biz sık tekne değiştirenlerden olduk. Önceleri kısa mesafeli geziler için 7-8 metrelik, daha sonra 9-12 metrelik biraz daha büyükleri. Ama hepsi trawler veya lobster tarzında. Her bir tekne, orası burası ile uğraşırken bizi eğitti. Biz de geliştikçe daha donanımlısı ile değişim yaptık. Her birinin o yüzden bizde yeri ayrı. Son teknelerimizle uzun yolculuklar yapabiliyoruz. Turgutreis'ten Gökova'ya, Hisarönü'ne kadar rotalarda aylar süren yolculuklarımız oluyor. Yazlarımızın hemen tamamını deniz üstünde teknemizde geçiriyoruz.

Teknelerimiz hep ikinci el oldu ve biz isimlerini değiştirmek istemedik. Şimdikinin adı Epiva ve Karadenizli olan ilk donatanının doğup büyüdüğü yerdeki bir tepenin adı imiş. Teknemizi kullanırken hep bundan sonrakinin nasıl olması gerektiğini düşünüyoruz. İnternet sitelerini tarıyoruz. 'İşte bu' dediğimiz zaman da eskisini satıp yenisini alıyoruz. Marka peşinde koşmuyoruz, seyir güvenliği ve deniz üzerindeki yaşam ihtiyaçlarımızı kotarmasına dikkat ediyoruz.

**Tekne yaşamı sizin için ne ifade ediyor?**

Bir kere deniz üzerinde olmak müthiş bir duygu. Sonsuzluğun içinde olmak muazzam. Teknen ne büyüklükte olursa olsun, deniz için fındık kabuğusun. Var olmayı sorguluyorsun. Gün doğuşunu, gün batışını öyle farklı yaşıyorsun ki. Üstelik bu, her gün farklı oluyor.

Deniz demek benim için denizin altı demek. Suya girip de dibine bakmadan yüzdüğümü bilmem. Sonsuz güzellikte bir dünya. Dalmak çocukluktan beri tutkum. Canlılara zarar vermeden onları izlemek, seyretmek çok etkileyici. Devamlı değişik yerlerde dalabilmek, farklı yaşam formları ve deniz dibini gözlemlemek tekne yaşamı ile mümkün oluyor.

Denizde iken, anında değişen koşullara her an ayak uydurman lazım. Yayılmak yok. Dolayısı ile devamlı heyecan var, bu da çok güzel.

Kendi kendine yetebilmen lazım suyunla, gıdanla, donanımınla. Olanlarla yemek oluşturmak, artık malzemeden yenilikler icat etmek. Bazen her dakika bir mücadele, meydan okuma.

Bizim kafada kendi teknemizin kaptanı, miçosu olan dört-beş tekneyiz. Genelde



*Arkadaş teknesinde yemek ve arkada bizim tekne (Ağıl, Hisarönü)*



*Halat teknesinde Orhaniye'de gün batımı keyfi yapılıyor*



*Deniz dibinde mürekkep balığı ile karşılaşma. Az oynaştık sonra vedalaştık. Adı üzerinde illaki izini bıraktı. Mürekkebi hem saklanmak hem de turbo motor gücü için kullanıyor*



*Derya kuzuları*

beraber seyir yapıyoruz. Bu hem seyir güvenliği sağlıyor hem de arkadaşlık keyfi. Paylaşmanın, yardımlaşmanın güzelliği, akşam olunca bir teknede toplanmaca, keyifli sofralar, hikayeler, hikayeler...

Şimdi söyleyin karanın neresini özleyelim.

**En çok nerelere seyirler yapıyorsunuz?**

Eskiden Gökova'nın hem batı hem doğu yakasında olmaktan çok hoşlanıyorduk. Okluk Koyu kapatıldığından beri oralarda dolaşmayı içimiz kaldırmıyor. Hisarönü en sevdiğimiz rota. Girmediğimiz yeri kalmadı. Pandemi öncesi yakın Yunan Adaları-Kos, Kalimnos, Leros, Pserimos arası dolaşa dolaşa çok güzel adalı dostlarımız oldu. Bizim filoya onlar da ekleniyor, adadan adaya yerel festivallere, vaftiz törenlerine davet edilip gidip geliyoruz. Yemekler yapılıyor, paylaşılıyor, uzun masalar kuruluyor. Tekneden, deniz kenarında restoranda oturan Yunan dostlara havamız olsun diye yemek yapıp yolladığım olmuştu.





*Egeli kadın*

**Akdeniz, Ege ve deniz yaşamı yaptığınız motiflerde de kendini gösteriyor. En önemli ilham kaynağınız deniz mi?**

Nazar, deniz, çini, Ege, Akdeniz benim ana temalarım. Geleneksel düğümleri, fazlalıklarından arındırıp modernize ederek yeniden tasarladığım bizden motiflerle buluşturuyorum. Töreler, efsaneler, etnik desenler ve özellikle deniz ilham veriyor; farklılaştırıp yorumlayıp kendi soyut desenlerimi çıkarıyorum. Yazın güneşe doğru her yolculuğumuzda, deniz beni de içine alıyor, her anı ile sarmalıyor. Bazen sonsuz gibi, dingin; bazen azgın buram buram ateşli, renkler çıldırtıcı, yansımalar olağanüstü oluyor. Beynime kaydediyorum.

Genelde bir dokumanın meşakkatli süreci bitmeden diğerinin tasarım fikri, beni heyecanlandırıyor. Bodrum atölyemde tutku ve sevgi ile çalışıyorum.

**Özel üretim de yapıyor musunuz? Yoksa belli koleksiyonlar üzerinden mi ilerliyorsunuz?**

Nazar ve göz temalarını işlediğim Altmış Yetmiş Çıkmış Gitmiş; altı, üstü, dinginliği, öfkesi, bereketi ile denizi yansıttığım Akdeniz, Egedeniz ve güneşi tüm azameti ile tasvir etmeye çalıştığım Güneş: Hayat adında üç koleksiyonum var. Yer yer bu üçü birbirine de geçiyor. Bu temalar üzerinde ilerlemek beni mutlu ediyor. Özel üretim de yapıyorum. Genellikle mimarlar ile çalıştığımdan, benim çizgim, anlayışım doğrultusunda belirlenen ebat ve renk seçimi ile yere göre de uygulama yapıyoruz. Tasarımı bana ait olmak üzere özel üretime sıcak bakıyorum.

**Şimdiye kadar hiç sergi düzenlediniz mi?**

Birkaç karma sergiye katıldım. En zevklisi Tomtom Sokak Etkinlikleri'nde Bahar Korçan küratörlüğünde Tomtom Kırmızı'nın o büyüleyici ortamında yer almak oldu. Galeri sergilerinin ortamlarını son derece sıkıcı, sıradan buluyorum. Bu işi hakkı ile yapanların dışında, eseri satmaktan ziyade sanatçının katılımı ile geçinen sergicilik anlayışı ise beni iyice soğuttu. Birkaç iyi galeri ile de zanaat-sanat tartışması yaşayınca iyice havlu attım. Kendi iletişim becerilerim, reklamcılık tecrübem ile kendi tanıtımımı en iyi bildiğim doğrular ile ama mütevazı bir şekilde yapıyorum.

Zanaat-sanat ilişkisine gelince: Evet bir zanaat olarak da kullanılan kilim, halı düğümlerini ben resim yapmak için kullanıyorum ve işte tam da bu anda zanaat olmaktan çıkıyor. Resimde her türlü medya, kolaj miksi kabul görürken bunun düğümler, ipler ile olması neden insanları şaşırtıyor anlayamadım zaten. Dokuma resim yapan bir avuç kişiyiz belki de ondandır.

**Dokuma çalışmalarınızın yanı sıra mozaikle de ilgileniyorsunuz. Mozaik ilgisi nasıl başladı?**

Mozaik benim çok sevdiğim bir tarz. Senelerdir bu gizli merakım için eski seramikleri biriktiriyordum. Yaptığım 2X1 metrelik büyük pano da buna değdi sanırım. Yıpranmış İngiliz kupalar, kenarı çatlamış seramik servisler, eski Portekiz seramik tabaklarım, denizden topladığım opaklaşmış cam kırıkları, Kütahyalar, İznikler döküldü ortaya. Bir çakırtı, çukurtu bahçede. Kırma seramik tekniği ile mozaik yapımı, Bodrum'da garip bir Gaudi yani. Parçalara kerpetenle tek tek şekil verildi, yüksek yerler rendelendi. Vurdulu kırdılı bir sanat... İki ay sürdü. Göz bu çalışmada girdap oldu; yaramaz balıklar çini ve seramikler ile hayat buldu. Zemin için üç farklı ton beyaz seramik ve opak cam kullanıldı. Dokumadaki gibi farklı malzeme arayışımı burada da uygulamaya çalıştım.

ufukgirgic.com

# Swift Trawler 41 FLY

## *Benzersiz seyir tutkusu!*



Trawler serisinin modern ruhunu ve stilini yansıtan yeni **Swift Trawler 41 FLY, MICAD** ve **Andreani Design** tarafından, optimum yakıt tüketimi ve maksimum verimlilik için tasarlandı. Rahat, pratik, güvenli ve geniş yaşam alanları sunan Swift Trawler 41'in **FLY** ve **Sedan** versiyonları ile benzersiz bir sürüş deneyimi yaşamaya hazır olun.

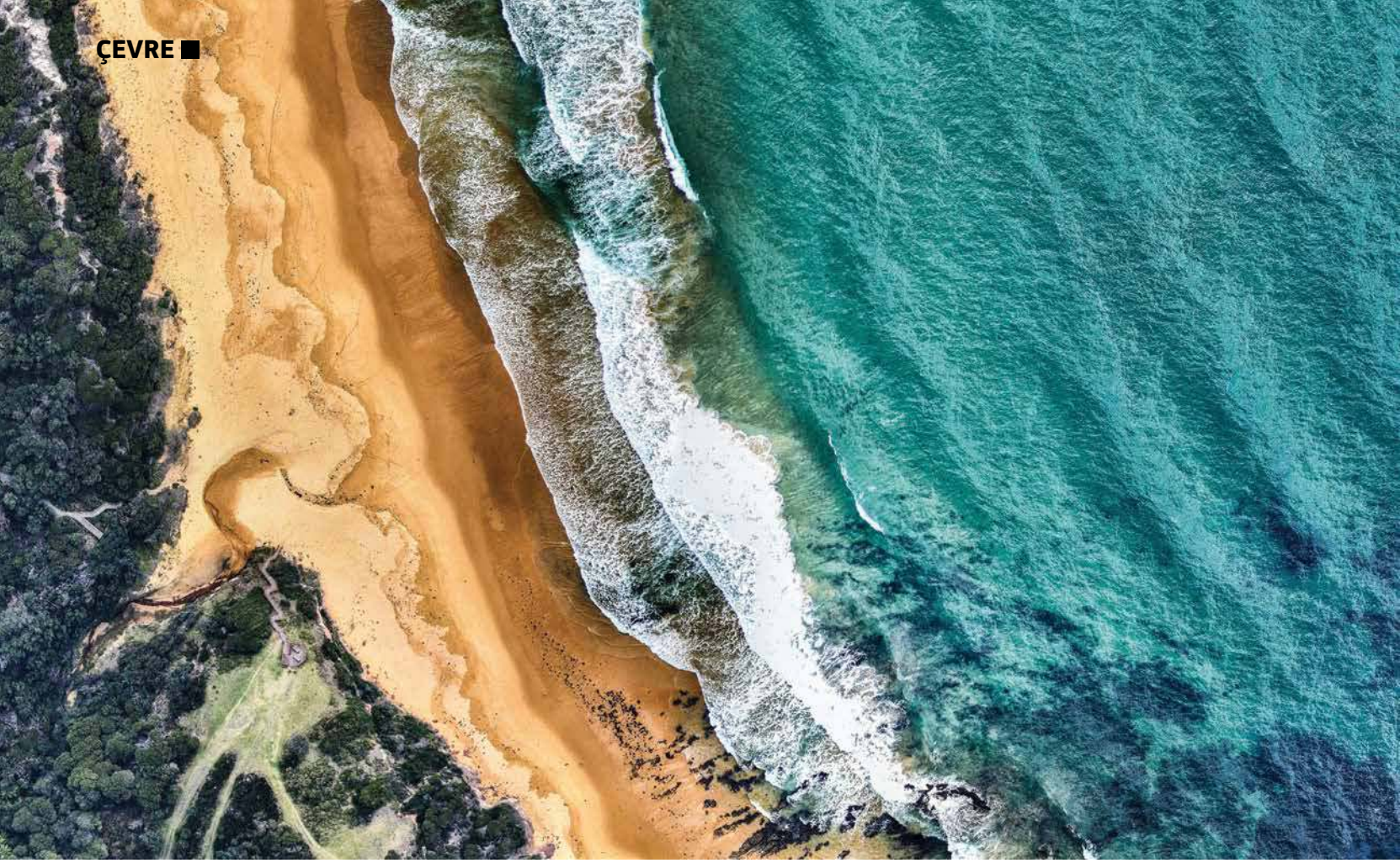
SWIFT TRAWLER

30 - 35 - **41 Fly New** - 41 Sedan New - 47 - Grand Trawler 62 New

TEZMARİN

Tezmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.
Tel: +90 212 256 42 22
info@tezmarin.com I www.tezmarin.com
Tezmarin bir Tezman Holding kuruluşudur.

BENETEAU
AVANT-GARDE IN BOATING



# Çevreci gençler yetişiyor

**Prada ve UNESCO'nun Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu (Intergovernmental Oceanographic Commission), Sea Beyond adında bir eğitim programı gerçekleştirdi. Program kapsamında 'deniz elçileri' olan gençler, okyanusların korunması adına farkındalık yaratacak projeler geliştirdi.**

YAZI: **AYŞEGÜL BAKIŞ**




Lüks sektörünün liderlerinden biri olan Prada S.p.A.'nın çatısı altında, Miu Miu, Church's ve Car Shoes gibi markalar; Marchesi 1824 ile faaliyet gösterdiği yemek sektörü dışında lisanslı gözlük ve parfümleri de var. 14.000 kişinin bünyesinde çalıştığı grubun ürünleri dünyada 70 ülkede satılıyor. 'Bunların denizle ne ilgisi var?' sorusuna cevabımız, Prada'nın sürdürülebilirliği bir şirket kültürü olarak kabul etmesi ve denizden toplanan plastikleri üretimde kullanması.

Prada, sentetik naylon üreten İtalyan

firması Aquafil ile iş birliği içerisinde Re-Nylon adı verdiği bir dokuma geliştirdi. Geri dönüştürülmüş naylonlardan imal edilen bu dokuma, ilk kez 2019'da erkek ve kadınlar için yaratılan altı çanta modeliyle Prada koleksiyonuna dahil oldu. Prada Re-Nylon koleksiyonu 2020'de daha da genişledi ve gabardin, ayakkabı, şapka, kemer gibi ürün koleksiyona dahil oldu. Hatta firma, 2021 sonuna kadar Prada amblemi taşıyan ve naylon içeren tüm ürünlerde Re-Nylon kullanılacağını açıkladı. Son olarak da Prada Re-Nylon, yeni nesillerin ufkunu açacak bir projeye imza attı.




**Sea Beyond**

Birleşmiş Milletler, 2021-2030 yıllarını 'Sürdürülebilir Gelişme için Okyanus Bilimi Dönemi' olarak ilan etti ve 10 yılı denizlerin korunmasına adadı. Amaç temiz ve sağlıklı okyanus yaşamı için ortak araştırma ile teknolojik gelişme programları ortaya çıkararak bilim çevrelerini, hükümetleri, özel sektörü ve halkı bir araya getirmek. Mavi dünyaya ayrılan bu 10 yıl boyunca denizlerin gezegenimiz için önemini anlayan bir 'Okyanus Kuşağı' yetiştirilmesi adına çalışmalar yapılacağı açıklandı. Prada markası da tam bu noktada Re-Nylon ile çalışmalara dahil oldu ve Sea Beyond projesi doğdu. Projenin amacı gelecek nesillerin okyanuslar ve kaynaklarına karşı daha sorumluluk sahibi davranışlar sergilemelerini sağlamak.

**Sıra gençlerde**

Birleşmiş Milletler'in 2030 Ajandası ve 17 Sürdürülebilir Gelişim Hedefleri doğrultusunda geliştirilen programın ilk aşamasında dünyanın 10 şehrinden (Berlin, Cape Town, Lizbon, Londra, Mexico City, Milan, New York, Paris, Shanghai, Venedik) seçilen okulların öğretmenleri ile webinar düzenlendi. Öğretmenler okyanusların sürdürülebilirliği ile ilgili bir eğitim aldı. Katılan her okula geri dönüştürülmüş kartonlardan ve eğitim materyallerinden oluşan 'Sea Beyond' paketleri yollandı.

Projenin ikinci aşamasında 'deniz elçileri' olarak adlandırılan öğrencilerden, okyanusların korunması ile ilgili bir yarışmanın parçası olarak farkındalık kampanyası geliştirmesi istendi.

26 Mart 2021'de yapılan sanal ödül töreninde projenin kazananı açıklandı. Prada Group Kurumsal Sosyal Sorumluluk Başkanı Lorenzo Bertelli ve Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu Yönetici Sekreteri Vladimir Ryabinin'in düzenlediği etkinlikte 300 öğrencinin çalışmalarını değerlendiren jüri de şu isimler vardı: İtalyan yazar Alessandro Baricco; sualtı araştırmacısı, oşinografik kaşif ve çevreci Fabien Cousteau, çevreci sanatçı Anne de Carbuccia, deniz bilimci ve sosyal girişimci Kerstin Forsberg ve İtalyan altın madalyalı serbest dalışçı Alessia Zecchini. Portekiz'den bir okul öğrencilerinin hazırladığı Plastik Denizi isimli kısa çizgi film, bu yarışmanın birincisi oldu ve eğitim araçlarına aktarılmak üzere 5.000 euro kazandı. Lizbon Agrupamento de Escolas de Vialonga öğrencilerinin çektiği film, plastik kirliliğine odaklanırken aynı zamanda plastik atıkların nasıl toplanacağı ve geri dönüştürüleceği konusuna da değiniyor. Bizlerin de geleceğe dair umutlarını yeşertiyor. ⚓

(www.instagram.com/p/CNCsZ5NLuht/)

https://www.pradagroup.com/en/sustainability/cultural-csr/prada-re-nylon-sea-beyond-unesco.html






***Birinci olan proje 'Plastik Denizi'***

NAVİGA ÖZEL




# Geçmişten ilhamla geleceği aydınlatmak

**İngiltere'de suya indirilen insansız gemi Mayflower 400, okyanus araştırmalarında çığır açacak. Araştırma bütçelerini ciddi anlamda düşürecek. Projenin bizi heyecanlandıran en önemli yanı ise başında bir Türk bilim insanının, Ayşe Atauz Phaneuf'ün bulunması.**

YAZI: **ŞULE KAYA** FOTOĞRAFLAR: **PROMARE/IBM**

Günümüzde dünyanın -koronavirüsün yok edilmesini saymazsak- tek bir hedefi var: Doğal kaynakları koruyabilmek ve sürdürülebilir kılmak. Geleceği kurtarmak adına yapılan araştırmalara dünyanın en zengin şirketleri ve ülkeleri milyonlarca dolar aktarsa da bu araştırmalar, çok büyük bütçeler gerektirmesi sebebiyle sadece belirli bir kesim tarafından gerçekleştirilebiliyor. Belki de çok büyük bir adımın mayasını oluşturabilecek bilimsel bir proje ise gerekli bütçeye ulaşamadığından yok olup gidebiliyor.

Mayflower 400 projesi, okyanuslarda yapılacak araştırmaların çok düşük bütçelerle gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak, yeni fikirlerin önünün açılmasına olanak tanıyacak. 400 yıl önce gerçekleşen bir olayın verdiği ilhamla ortaya çıkan insansız araştırma gemisi Mayflower 400, geleceğe ışık tutuyor. Proje, Türk bilim insanı Ayşe Atauz Phaneuf'un ABD'li eşi Brett Phaneuf'le birlikte kurduğu vakıf

Promare tarafından gerçekleştirildi. Projenin başındaki Ayşe Atauz Phaneuf, okyanus araştırmaları dünyasında çığır açacak projeyi *Naviga*'ya anlattı.

**Aslında alanınız sualtı arkeolojisi. İşin teknolojik boyutuna geçişiniz nasıl oldu?**

Ben aslında ODTÜ'de endüstri ürünleri tasarımı okudum. Mezun olduktan sonra tarihe merakımdan dolayı Bilkent Üniversitesi'nde arkeoloji ve sanat tarihi alanında ihtisas yapmaya karar verdim. Bu sırada sualtı arkeolojisi alanında uzman, çok sevdiğim bir hocam sayesinde bu alana yöneldim, Sualtı Arkeolojisi Ensitüsü'nün yaptığı kazılara katıldım. Doktora için de 1998 yılında ABD'ye gittim. Orada batıkları araştırmak için kullanılan sonar, robotik araçlar, denizaltılar gibi ileri teknoloji yöntemlere merak saldım. Ardından Malta, Norveç, ABD gibi ülkelerde bu teknolojiler kullanılarak yapılan batık araştırmalarına uzman, danışman ya da başkan olarak katıldım. Sualtı arkeolojisinin teknolojik açıdan nasıl ilerleyebileceği konusuna yoğunlaştım. Dünyanın birçok yerinde çalıştım, bir daha da Türkiye'ye dönemedim. Ancak yazları fırsat buldukça Türkiye'deki batık kazılarına katılıyorum. Türkiye'deki ekiplere destek ve ekipman sağlanması için yardımcı olmaya çalışıyorum. Eşim Brett Phaneuf da bir arkeolog ama o da benimle aynı alanda uzmanlaşmayı tercih etti. Dolayısıyla birlikte çalışıyoruz.

**Sualtı araştırmaları konusunda çalışan vakfınız Promare'yi nasıl kurdunuz?**

Bilim dünyasında projelerinizi gerçekleştirmeniz için finans bulmanız şart. Bunun için de üniversite ya da vakıflar aracılığıyla burs/bağış toplamanız gerekiyor. Ancak size aracılık eden kurum, projeniz için bağışlanan paranın belli bir yüzdesini alma hakkına sahip. Sonuçta onlar da size bir takım desteklerde bulunuyor. Biz de bulduğumuz bağışın tamamını kendi projemizde kullanabilmek için kendi vakfımızı kurmaya karar verdik



*Ayşe Atauz Phaneuf*


*Brett Phaneuf*

ve böylece 2001 yılında Promare ortaya çıktı. Ekibimizde iki bilim insanı arkadaşımız daha var, hepimizin projelerini bu çatı altında topladık.

**Promare olarak amacınız nedir? Bu güne kadar ne gibi çalışmalar yaptınız?**

Amacımız denizaltı çalışmalarının her alanındaki farklı projelere destek olabilmek. Sadece sualtı arkeolojisi, sualtı biyolojisiyle sınırlı kalmasın diye amacımızı çok geniş tuttuk. Kâr amacı gütmeyen bir kuruluşuz. Yani tüm paramızı kendimizi adadığımız misyona harcıyoruz.

Bu kapsamda batıkların bulunması için robotik bir denizaltı ürettik. Denizaltımız 2012 yılında dünyanın en derin noktası olan Porto Riko'daki Mariana Çukuru'nun dip noktasına ulaştı. Ayrıca Norveç'in en derin gölü olan Hornindalsvatnet'e dalış gerçekleştirdik. Bu araştırmalardan sonra denizaltımızı kullanmak üzere donanma ve birçok kuruluştan talep gelince biz de kiralamaya başladık. Böylece elimizdeki para da biraz arttı ve tüm çalışmalarımızı bu anaparanın yıllık geliriyle yürütmeye başladık. Artık dışarıdan bir finansman bulmadan tüm çalışmalarımızı kendimiz yapabiliyoruz.



**İnsansız deniz aracı Mayflower 400 projesi nasıl ortaya çıktı?**

Projeyi ortaya çıkarırken yüzyıllar önce yaşanan olaylardan ilham aldık. 400 yıl önce İngiltere'nin Plymouth şehrinden ABD'ye göçmen taşımak için gemiler kalkmaya başlamış. Ancak daha iyi bir hayat kurmak üzere yola çıkan İngilizleri taşıyan gemiler çok eski, kırık dökük olduğundan bir kısmı ABD'ye ulaşamadan Atlantik'te batmış. Ulaşabilenler çok yavaş gittiğinden karaya varışları sonbaharı bulmuş. Yerleştikten kısa süre sonra, vahşi bir yaşam ve çok soğuk kış koşullarıyla karşı karşıya kaldıklarından baharı göremeden hepsi ölmüş. Kraliyetin de desteğiyle böyle birçok gemi gitmiş ama gidenlerin hiçbiri orada bir yaşam kuramamış. 1620 yılında kalkan Mayflower isimli gemi ise gidişatı değiştirmiş. 100 küsür kişiyle birlikte eylül ayında yola çıkan gemi bir şekilde batmadan ABD'ye (bugünkü Boston civarı) ulaşmış. Ve bu 100 kişi, kızılderililerin de yardımıyla o kışı ölmeden geçirebilmiş. O grup, İngilizlerin ABD'de tutunabilen ilk kolonisi olmuş.

2020 yılında Plymouth şehrinde bu olayın 400'üncü yılı kutlamaları vardı. Kutlamalar çerçevesinde birçok aktivite düzenleniyordu. Bizi bir toplantıya davet ettiler ve eski Mayflower'ın replikasını yapmayı önerdiler. Eşim de tarihi geminin aynısını yapacağımıza, geleceğe bakan, bilimsel araştırmalarda kullanılabilecek bir gemi yapmayı önerdi. Yani o kadar para harcayıp turistik bir şey inşa etmek yerine okyanusun sağlığı, iklim değişikliği çalışmaları için işe yarayacak bir ürün çıkmasını istedik ve geçmiş 400 yıla değil, önümüzdeki 400 yıla bakan bir proje ortaya çıkardık.

**Mayflower 400'ü üretirken kimlerle çalıştınız?**

Burada eşimin Promare'den bağımsız ticari bir şirketi var. Daha önce insansız deniz araçları üreten ve eşim tarafından satın alınan bu şirket, genç ve yetenekli mühendislerden oluşuyor. Msubs isimli bu mühendislik şirketi ekibiyle geminin tasarım ve üretimini gerçekleştirdik. Bunun dışında Marine AI isimli Plymouth merkezli bir yazılım şirketiyle çalıştık. Mayflower'ın tüm yazılım hizmetlerini, yapay zekayla çalışan kaptanını ortaya çıkaran şirket, bilgisayar ve yazılım mühendisleriyle Marine AI oldu. Dünyanın en önemli teknoloji şirketleri de projemize çok büyük desteklerde bulundu. Bunlardan en önemlisi IBM, geminin insansız olarak çalışabilmesi amacıyla gerekli yazılımların yaratılması için gerekli bütün altyapı servislerini iki bilim grubuyla sağladı. IBM bilim grupları deniz memelileri ve okyanus suyu kimyasal analiz araştırmalarını yürütüyor. Şirket, projemize çok inandığından çok pahalı olan bu hizmetleri bize ücretsiz olarak sundu.

**Mayflower 400'ün özelliği nedir?**

Mayflower 400, 15 metre boyunda bir gemi. Arkada tek bir pervanesi var. Rüzgârdan çok etkilenmiyor çünkü yassı yapıya sahip bir trimaran. Uzun mesafeleri çok hızlı geçebilecek şekilde tasarladık. Yani bu, açık denizde kullanılabilecek bir bilim gemisi. Yapay zekası sayesinde kaptansız olarak okyanuslarda aylarca seyir yapabiliyor. 7 knot hızla gidiyor ve güneş panelleri var.

Ancak Mayflower 400'ün en büyük özelliği üzerinde hiçbir insan bulunmadan okyanuslarda aylarca sürecek araştırmalar yapabilecek olması. Tamamen bilimsel araştırma platformu olarak ortaya çıkardığımız Mayflower 400, insansız olarak hem seyir yapabiliyor hem de bilimsel araştırmalar gerçekleştirebiliyor. Tüm bunları gerçekleştirebilen en gelişmiş araç Mayflower 400 şu anda. Mayflower 400, bir gemiye yaklaşırken haber verebilen, kurallara uygun olarak ne taraftan geçeceği konusunda bilgilendiren insansız bir gemi olması sebebiyle bu alanda çok büyük bir değişime yol açacak. Gelecekte insansız araçların zorunlu kılacağı regülasyonlardaki değişim de Mayflower 400 gibi öncüler incelenerek oluşturulacak.

**İnsansız olarak okyanuslarda bilimsel araştırma yapan başka araçlar da var. Mayflower 400'ü onlardan ayıran farkı nedir?**

Evet Mayflower 400 gibi uzun mesafelere kendi kendine gidebilen



# Kalite kaliteyi yansıtır

Perfection Pro, Perfection isminden daima aldığınız yüksek performansı bir üst seviyeye taşıyor. Perfection Pro, uygulanması kolay formülasyonu sayesinde, çok yüksek parlaklığı ile ayna görüntüsünde finiş sağlar.

Her zevke hitap eden geniş renk yelpazemizden Perfection Pro'nuzu seçin ve size en yakın distribütörümüze başvurun. International Paint'in yenilikçi boya karıştırma sistemi ile zamandan ve paradan tasarruf edin.

Mükemmel bir profesyonel sistem oluşturmak için sizlere iki ürün daha sunuyoruz: Hızlı kuruyan sonkat astarımız Perfection Pro Undercoat ve her tür ahşap yüzeyde kullanılabilen yüksek parlaklığa sahip verniğimiz Perfection Pro Varnish. Perfection Pro serisi her profesyonel uygulamacı için kapsamlı çözüm seçenekleri sunar.




**Perfection Pro: profesyoneller tarafından profesyoneller için geliştirildi.**

international-yachtpaint.com

facebook.com/InternationalYachtPaint

Alle in deze publicatie genoemde handelsmerken zijn eigendom van of in licentie gegeven aan het AkzoNobel-concern. © AkzoNobel 2021.

10363/0121

International

AkzoNobel




Marina Kyrenia marinakyrenia marinakyrenia.com




daha küçük benzerleri var ancak onlar sadece tek bir konuda araştırma yapabiliyorlar. Bizimkinin özelliği ise sadece tek bir araştırma için değil birçok farklı araştırmada kullanılabilecek olması. Mayflower 400 her seyrinde farklı bilimsel araştırmalar yapabilir. Bunun için gemiye araştırmanın amacına uygun analiz ve gözlem yapabilen araçların yüklenmesi yeterli. Mesela siz balinalarla ilgili bir araştırma yapıyorsanız, Mayflower bir balinayı aylarca aralıksız takip edebilir. Böyle bir araştırmayı üzerinde bilim insanlarıyla gerçekleştirmek neredeyse imkansızdır. Ya da mesela okyanus üzerindeki plastik yoğunluğunu araştırıyorsanız gemi yoğunluk ne taraftaysa oraya devam edebilir ve bunu bize hiç sormadan, tamamen kendi karar vererek gerçekleştirebilir. En basit anlatımıyla geminin yapay zeka kaptanına "Hiçbir şeye çarpmadan plastik yoğunluğunu takip et" komutu verdikten sonra Mayflower tek başına görevinin peşine düşebilir.

**Mayflower 400 okyanus araştırmaları dünyasında nasıl bir değişime yol açacak?**

Şu anda okyanuslardan veri toplamak için çalışan araştırma gemileri var. Bu araştırma gemileri çok maliyetli. Çok az sayıdaki bu gemilerde bilim insanlarının bazen altı-yedi ay kalması gerekiyor. Mesela okyanusun ortasındaki akıntıda ne gibi değişiklikler olduğunu anlamak istiyorsanız oraya bir gemi göndermeniz lazım. Bu gemilerin günlük maliyeti 100 binlerce dolardan başlıyor. Üstünde bir sürü bilim insanı olması lazım. Hem bilim insanları bu gemilerde çok zor şartlarda çalışıyor hem de çok pahalıya geliyor. Bu maddi yükten dolayı araştırmalar daha az yapılabiliyor. Dolayısıyla bu araştırmalar zengin ülke ve zengin bilim kuruluşlarının tekelinde kalıyor. Bu tip araştırmaların yaygınlaşması için işin daha az bütçeyle yapılabiliyor olması lazım. Nitekim geminin üzerinden insanı çıkardığınızda gemi birdenbire küçülüyor, maliyetler ciddi anlamda düşüyor. Mayflower 400 sayesinde hem okyanus araştırmaları çok daha düşük bütçelerle gerçekleştirilerek yaygınlaşabilecek hem de bilim insanları çalışmasını yürütmek için haftalarca, aylarca okyanusta seyir yapmak yerine evinden ya da ofisinden çalışmaya devam edebilecek. Bu da bilim insanlarının daha verimli olmasına olanak sağlayacak.

**Mayflower 400'ün yapay zeka kaptanı başka gemilerde de kullanılabilir mi?**

Evet kullanılabilir. Ürettiğimiz yapay zeka kaptan gemiye yüklendiğinde önündeki engelleri tespit edebiliyor, denizcilik kurallarına, o anki iklim ve hava şartlarına, radarda gördüğü diğer gemilere ve kameralarında tespit ettiği yüzen cisimlere göre seyir yapıyor. Çevresindeki gemilerin kaptanlarıyla iletişime geçerek, yapay zeka olduğunu söylüyor ve yapacağı manevrayı aktarıyor. Ancak bu yapay zekayı bir konteynır gemisine yüklemek isterseniz modifiye edilmesi gerekiyor. Sonuçta bizim 15 metrelik Mayflower 400 ile büyük bir yük gemisinin davranışı, gücü, manevra kabiliyeti aynı değil.

**Mayflower 400 projesi şu an hangi aşamada?**

Gemi eylül ayında suya indirildi. Ocak ayından bu yana her gün 50 mil test seyri yapıyor. Okyanusta güvenli bir şekilde seyir yapabilmesi için öncelikle her şeyi çok iyi test etmemiz gerekiyor. Lloyd's ile birlikte geminin sertifikasyon sürecini gerçekleştiriyoruz çünkü Mayflower'ın ait olduğu herhangi bir sınıflandırma yok. Şu an eğitim sürecini tamamlıyoruz. Mayıs ortasında da havanın güzel olduğu bir zaman ilk Atlantik geçişini gerçekleştirmeyi planlıyoruz. Mayflower 400 ABD'ye ulaştıktan sonra orada birkaç şehirde teknoloji fuarına katılacak, Kanada'da balinalarla ilgili bir bilimsel araştırma gerçekleştirecek. Kış aylarında da ya dinlenmesi için bir marinaya çekeceğiz ya da kamyonla Meksika Körfezi'ne götüreceğiz. Önümüzdeki baharda da muhtemelen İngiltere'ye geri dönecek.

**Bilimsel araştırma yapmak isteyen ekipler Mayflower'ı istedikleri zaman kiralayabilecekler mi?**

Kâr amacı gütmediğimiz için kiralama denilemez. Sadece kendi masraflarını karşılamaları yeterli olacak. Nitekim Mayflower 400 çok düşük bütçeyle uzun süre seyir yapabilecek bir gemi. Çok fazla enerjiye ihtiyaç duymuyor. 2 tona yakın dizel yakıt kapasitesi var. Pillerini güneş enerjisinden yeterince dolduramadığında dizeli kullanarak jeneratörü çalıştırıyor. 1 ton dizel yakıtla Atlantik Okyanusu'nu geçebiliyor.

**Mayflower 400'le Türkiye'de bir çalışma gerçekleştirme gibi bir planınız var mı?**

Çok isterim. Ancak şöyle bir dezavantaj var. Mayflower daha çok açık denizlerde yani okyanuslarda seyir yapabilen bir gemi. Ülkemizdeki gibi küçük denizler için farklı modifikasyonların yapılması gerekir. Ancak Doğu Akdeniz'de yapılacak bir çalışmaya katılmasını çok isteriz. ⚓

# Elektrikli ve yelkenli

**Yelkenli tekneyle seyretmenin en büyülü yanlarından biri, marinadan çıktıktan sonra motorun kapandığı o andır. Sessizliğin yanı sıra artık yakıt harcamadığınızı, çevreyi kirletmediğinizi bilmenin iç huzuru da cabası elbette. Günümüzde yelkenli teknelerde elektrikli motor kullanımı, bu huzuru her ana yayacak ciddi bir seçenek olarak sunuluyor. Oceanvolt ve Elan'ın yaptığı iş birliği, elektrik ile rüzgâr gücünün yarattığı etkileyici bir sinerji.**






Elektrikli araçlara ilgi, tarihin hiçbir döneminde bu kadar yoğun olmamıştı. Günümüzde neredeyse her otomobil markasının elektrikli modeli var. Konuya şüpheyle bakanlar bile, yakın gelecekte elektriğin araçlarımızın çoğunun ardındaki itici güç olacağını kabul etmiş durumda. Otomobil sektörü koşar da denizciler durur mu? Elektrikli motorlar, deniz sektöründe de her geçen gün etkinliğini artırıyor.

Bu da akıllara şu soruyu getiriyor; deniz ulaşımında sıfır karbon ayak izi hedefine ulaşmanın yolu, yelkenlileri elektrikli motorla donatmak olabilir mi?

Bunun günümüzde bir örneği var:

Finlandiyalı elektrikli motor üreticisi Oceanvolt ve Slovenyalı tekne üreticisi Elan'ın iş birliği bu konuyu bir ileri boyuta taşıdı. Elan'ın filosundaki tüm yelkenliler istenirse Oceanvolt ile elektrikli olarak tercih edilebiliyor. Tabii elektrikli dünya ile ilgili ilk akla gelen maliyet farkına ise Elan şu şekilde cevap veriyor: Bu yüksek kaliteli ve güvenilir sistemin maliyeti dizel motora göre %20 ila %30 oranında daha yüksek. Farkın büyük kısmına da lityum-iyon aküler sebep oluyor. Ancak bu akülere olan ilginin her sektörde artması kısa süre sonra fiyatlarının ucuzlayacağı yönünde de ciddi bir beklenti yaratmış durumda.

15 ila 80 feet aralığındaki yelkenliler için sevk sistemi ve hidro jeneratör seçenekleri sunan Oceanvolt ile donatılmış bir teknede gürültü, egzoz, koku ve fosil yakıt olmamasının keyfini yaşamak mümkün. Bunun yanında düşük bakım maliyeti de sistemin öne çıkan avantajlarından biri.

Buna karşın sistemin elbette dezavantajları da var. Ancak bunlar Elan yetkililerine göre 'ciddi' yelkencilerin sorun edeceği bir durum değil. Oceanvolt modelleri akü ve güç üretim seçimlerine göre değişkenlik göstermekle birlikte 25 ila 70 mili 5 knot hızla kat edebiliyor. Bu sizi marina ve koy giriş-çıkışları için idare edebilecek bir miktar, geri kalan seyirde yelken yapma şartıyla tabii. Ayrıca hızlı bir teknede, iyi rüzgâr da varsa Oceanvolt hidro jeneratör size 5 knot daha kazandırıyor ve aynı anda aküleri de şarj edebiliyor. Hidro jeneratörün

yarattığı direnç ise 7 knot tekne hızında sadece 0,1 knot.

**Elektrikli hayat**

Elektrikli motor konusu teknelerde, otomobillerde olduğundan daha karmaşık hale geliyor. Denizin ortasında karadan bağımsız bir yaşam sürebildiğiniz teknenin motoru, kaptan için sadece sevk gücü anlamına gelmiyor. En başından her şeyin, tüm donanımın motora uyumlu olacak şekilde inşa edilmesi gerekiyor. Bu nedenle tersane ve motor firması arasındaki iş birliği çok önemli.

Seyir süresinin çoğunu yelken yaparak geçireceğiniz için öncelikle teknenin performansı iyi olmalı. Kısacası küçük ekiple dahi yelken yapmayı kolaylaştıracak güvenilir bir yelken planı ve arma şart.

Elan, VAIL (vacuum assisted infusion lamination, vakum takviyeli infüzyon lamine) teknolojisi sayesinde modellerinde ağırlığının düşük olmasının ve rahat yelken seyrine odaklanan tasarımının avantaj yarattığını belirtiyor. Son teknoloji ürünü elektroniklerin düşük enerji ihtiyacı fırın, buzdolabı, sıcak su ve kamaradaki ısıtma sisteminin enerji ihtiyacı ile birlikte düşünüldüğünde belirleyici oluyor. Elan üretimdeki tecrübesiyle tekne sahiplerinin talebi doğrultusunda sistemi, güneş panelleri, rüzgâr jeneratörü gibi ek enerji kaynaklarıyla donatarak teslim edebiliyor.

Elan ile Oceanvolt'un aynı zamanda 48V DC jeneratörlü hibrit seçeneği de mevcut.

**Elektrik gücü**

Oceanvolt iki farklı sevk sistemi sunuyor: 6, 8, 10 ve 15kW SD saildrive ile 10 ve 15kW ServoProp. Hidro jeneratör sistemi sunan ServoProp, patentli, DAME ödüllü (METS Fuarı'nda verilen yenilikçi ekipman ödülleri), yazılım kontrollü pervane kanatları sayesinde, pervane açısını (pitch) değiştirerek mümkün olan en yüksek gücü elde ediyor. En küçük saildrive modeli ile Elan E3 (30 feet) 5 knot seyir hızına, 7 knot azami hıza ulaşıyor. Motor ve saildrive sadece 42,5 kilogram olduğu için aküden kaynaklanan 'fazla' ağırlığı da kapatıyor. Ayrıca tüm Oceanvolt modelleri kapalı devre su soğutmalı. ⚓






# Çift gövde manevraları

**Katamaran manevrası düşünüldüğünde, ilk akla gelen iki motor sayesinde teknenin kendi etrafında 360° dönebileceğidir. Motorların birini ileri, birini tornistan yaptığınızda bu manevra kolaylıkla yapılır ancak konu her zaman bu kadar basit değildir. Bu nedenle çift gövdeli teknelerin manevralarında dikkat edilmesi gerekenleri, yanaşma ve ayrılma taktiklerini iyi öğrenmeliyiz.**

YAZI: **FATİH MUSLU**

Katamaranların çift motor avantajının karşısında yüksek rüzgâr dirençleri vardır. 360° görüş ve su seviyesinin üzerinde salon gibi avantajlar, rüzgâr direnci olarak bize geri döner. Özellikle yan rüzgârlarda bu direnç alanı, daha da önem kazanır. Bilindiği gibi katamaranlarda klasik salma olarak adlandıramayacağımız daha çok fin tabir edilen ve balastı bulunmayan kısa ve hafif salma türü kullanılır. Tek gövdeli teknelerde orsa gidebilmek için yelkenlere gelen gücü karşılayan ve bileşke kuvvet etkisiyle ileri yol almayı sağlayan ağır ve nispeten uzun salmalar bulunur. Katamaranlarda ise bu karşı kuvveti, yani direnci, teknenin eni ve rüzgâraltı gövdesi yaratır. Bazı katamaranlarda bu etkiyi artırmak ve orsa açısını düşürmek için "dagger board" adı verilen hareketli salmalar vardır. Katamaranlardaki salmaların ağırlığı değil ama geniş yüzey alanı, teknenin rüzgâraltına kayma etkisini de azaltır. Motorla manevra açısından baktığımızda örneğin marinadaki dar bir alandan çıkarken sert yanal rüzgârlarda bu salmalar da her zaman yeterli olamaz. Bu gibi sorunları çoğu zaman manevra yeteneklerimizi geliştirerek aşabiliriz. Aşamadığımız durumlarda ise, özellikle gövde boyu nispeten uzun katamaranlarda manevra pervanesi gibi çözümler akla gelebilir.

### Dikkat edilmesi gerekenler

Katamaranların çift motorlu olmaları ve iki pervane arasında yeterli mesafe bulunması sayesinde kendi etraflarında 360° dönebileceklerinden bahsetmiştik. Bazı durumlarda motorla ileri ve geri devirleri farklı kullanarak pivot noktasını değiştirebiliriz. Örneğin iskele motor ileri, sancak motor eşit güçte geri iken iskele motordaki ileri gücü artırarak ve sancak motordaki geri gücü azaltarak pivot noktasını sancağa taşıyabiliriz. Böylece marinadaki yerimizden dümen kullanmadan sancağa dönerek çıkış yapabiliriz. Dümen demişken katamaran manevralarında neredeyse hiçbir zaman dümen kullanmayız. Bunun sebebi de katamaranlardaki dümen palasının küçük olması ve manevra yapılan düşük hızlarda genelde dümen palasından yeterince su geçmediği için dümenin çalışmamasıdır. Buradaki çok önemli bir başka konu da, çoğu seri üretim katamaranda tek gövdeli teknelerin aksine pervanenin dümen palasının arkasında yani kıça daha yakın durumda olmasıdır. Örneğin; iki motoru da tornistan yaptığınızda pervanenin ittiği su, dümen palasına çarparak palayı herhangi bir yöne doğru basar. Bu durumda dümen palası çalışmayacağı gibi yüksek güçte palaya veya dümen sistemine zarar bile verebilirsiniz. Dolayısı ile geri manevralarda dümeni ortalamak yetmez, dümeni ortada sabit tutarak pervaneden gelen etkiyi karşılamalıyız.

### Yanaşma ve ayrılma

Katamaran ile yanaşma manevralarına neredeyse her zaman kıç kısım önde olacak şekilde başlanır. Böylece hem kaptan ilk temas noktasına yakın olur, hem de bir sorun olursa ileri manevrayla kolayca kurtulabilir. Benzer şekilde bordaladığımız bir yerden ayrılırken eğer şartlar uygunsa dıştaki motoru ileri, içteki motoru daha düşük devirle geri vererek teknenin kıçını rıhtımdan ayırabiliriz. Bu durumda teknenin burun kısmına yeterli miktarda usturmaça koymayı unutmayalım. Eğer bizi rıhtıma iten rüzgâr varsa teknemizin burun kısmı rıhtıma yaslanacaktır. Daha sonra içteki motoru da geriye alıp rıhtımdan tamamen uzaklaşabiliriz, gerekirse dıştaki motoru da geri alıp yani başlangıç metodumuzun tam tersini yaparak burun kısmı da rıhtımdan uzaklaştırabiliriz. Bu manevrayı birkaç kez tekrarladığımızda, katamaranımızı ileri veya geri mesafe almadan, yan yan yürütmüş oluruz (cat-walk).

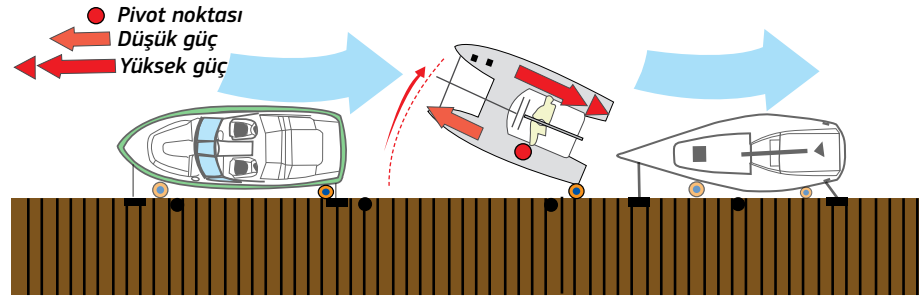
Eğer bordaladığımız yerde yan rüzgâr çok güçlü ise bu kez "kıç önce" yerine "baş önce" manevra yapabiliriz. Teknemizin kıç palamarı henüz rıhtıma bağlı iken içteki motoru ileri, aynı şekilde ama daha az devirle dıştaki motoru da ileri vererek teknemizin burnunu açık denize çevirip yeterli açı oluştuğunda kıç palamarı bırakarak, ileri doğru yolumuza devam ederiz.

Ülkemizdeki marinalarda en çok kullanılan yöntem olan iskeleye kıçtan yanaşma manevralarında ise

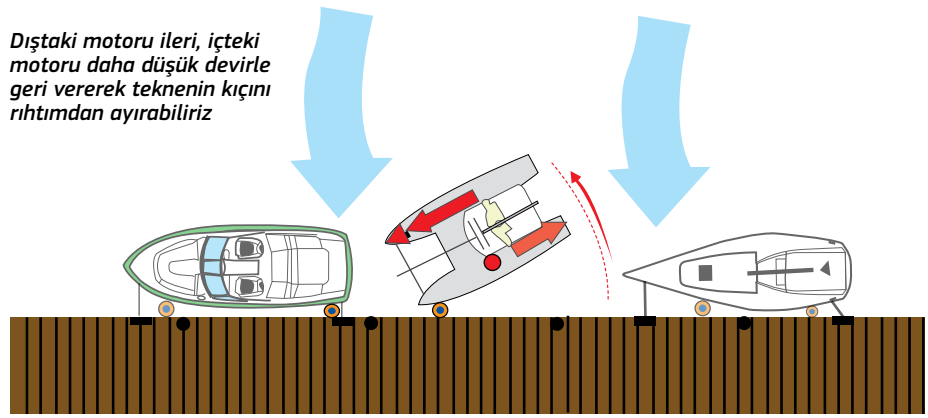
bağlanacağımız noktanın önüne kadar gelerek bir motor ileri bir motor geri taktiği ile uygun pozisyona geçip tornistan ile yerimize girmeliyiz. Ancak kuvvetli yan rüzgârlarda bu manevrayı yerimize gelmeden önce rüzgârüstü tarafta tamamlamalı ve yerimiz hizasına gelmeden bitirmeli ve katamaranımızın yerimiz hizasına kadar yan yan sürüklenmesini (cat-walk taktiği ile kontrolü elimizde tutarak) sağlamalıyız. Buradaki ince nokta da baş kısmın daha hafif olması sebebiyle daha fazla sürüklenmesidir. Bunu hesaba katarak burnu daha fazla rüzgârüstüne çevirir, tam yerimize girmek üzereyken teknemizi düz konuma getirip tornistan ile yerimize girebiliriz.

**Baş pervaneler**

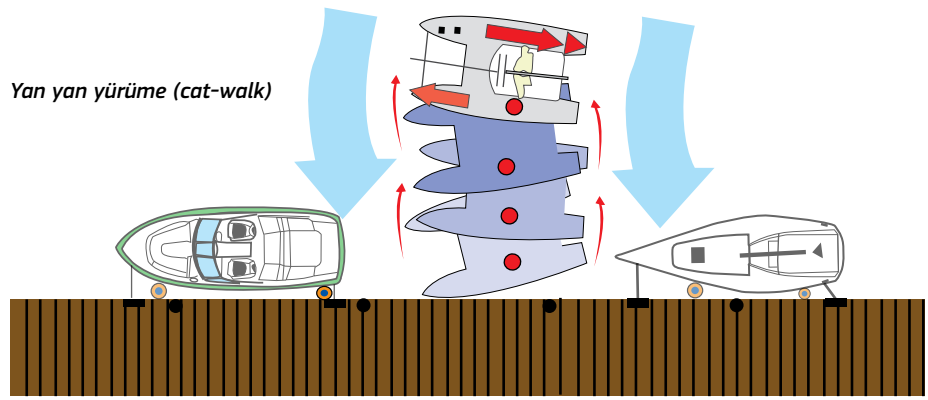
Son olarak katamaranda manevra pervanesi konusuna değinelim. Düşünmemiz gereken şu: Fazladan ağırlık, fazladan enerji gereksinimi, fazladan bakım onarım maliyeti ve fazladan sualtı sürtünmesi kazanacağımız fazladan manevra kabiliyetine değmeli. Nispeten küçük katamaranlarda bu denklemin dezavantajlı kısmı ağır basar. Küçük katamaranlarda zaten yeterince manevra kabiliyeti bulunur, tabii büyüklerde de aslında bu kabiliyet vardır ama günümüzde gittikçe daralan marina ve bağlama yerlerinde büyük katamaranlar için daha sınırlı manevra alanı kaldığından manevra pervaneleri gerekli olabilir. Ayrıca büyük katamaranların büyük maliyetleri yanında baş pervanenin hem maddi hem de fiziksel (ağırlık, enerji, sürtünme, bakım gibi) maliyetleri nispeten düşük olur ancak küçük katamaranlar için bu fiziksel maliyetler önemli olabilir. Ayrıca manevra pervanelerinin bir teknede ağırlığı en az istediğimiz yerde, yani baş kısımda olması da yine özellikle küçük katamaranlar için bir dezavantajdır. Son bir dezavantaj da iki gövdede bulunan iki manevra pervanesi aynı anda çalıştığında birinin geri ittiği suyun diğer gövdeye çarparak fren etkisi yaratmasıdır. Bu dezavantaj da küçük katamaranlarda iki gövdenin daha yakın olması yüzünden daha fazladır. ⚓



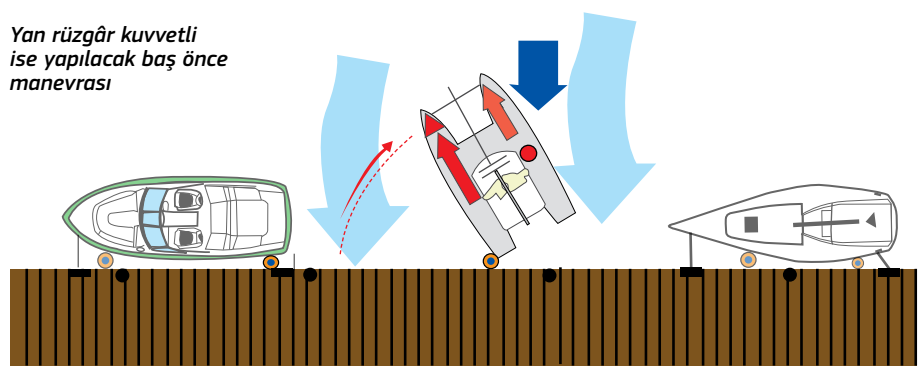

*Dıştaki motoru ileri, içteki motoru daha düşük devirle geri vererek teknenin kıçını rıhtımdan ayırabiliriz*



*Yan yan yürüme (cat-walk)*



*Yan rüzgâr kuvvetli ise yapılacak baş önce manevrası*



# Merhaba mayıs

**Resmî işlemler, hava durumu ya da teknik bilgi... Teknenizle ilgili kafanıza takılan her türlü soruyu Teknik Kurul üyeleri yanıtlıyor. Sorularınızı okuyucu@navigamagazin.com adresine bekliyoruz.**

## Tekneme telsiz başvurusu yapmak istiyorum. Nasıl bir yol izlemeliyim? Cenk İkikardeş

**Erol Kepenek cevaplıyor:** Cenk Bey merhaba. Teknenizde bir VHF telsiz kullanacaksanız öncelikle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün, Telsiz İşletme Müdürlüğüne bağlı bir birime başvurup 'Telsiz Ruhsatı' almanız gerekir. Bu birim her liman başkanlığında yok ama işlem yapacağınız liman size hangi telsiz işletme müdürlüğüne müracaat edeceğinizi söyler. Mesela biz Bodrum'dan İzmir'e müracaat ediyoruz. Birim uzakta ise, siz de gitmeniz gerekmeden işinizi posta yoluyla gayet kolay halledersiniz.

Teknenizin Türk Bayraklı özel tekne olduğunu ve Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi ile limana kayıtlı olduğunu farz ederek cevaplıyorum. Teknenize telsiz cihazı kurmak için başta ön izin almanız gerekir. Sırasıyla;

- www.kiyiemniyeti.gov.tr adresindeki E Hizmetler sekmesinde (Belge Oluşturma-Amatör Telsiz butonı) bulabileceğiniz TİM–01 formunu doldurun.
- Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi'nden fotokopi çektirip, limandan 'aslının aynıdır' onayı alın.
- Satın alacağınız telsizin proforma faturasını ekleyip, şahsen veya posta yoluyla Telsiz İşletme Müdürlüğüne müracaat edin.

Ön izin çıktıktan sonra, telsiz ruhsatı için;

- Cihaz faturasının sureti (cihaz yurt dışından alınmış ise ayrıca gümrük giriş beyannamesi sureti).
- Ruhsatname ve yıllık kullanım ücretinin yatırıldığına dair banka dekontu, (Vakıflar Bankası şubelerinden herhangi biri)
- Kurulan telsiz haberleşme sistemi veya cihaz için www.kiyiemniyeti.gov.tr adresindeki E Hizmetler sekmesinde (Belge Oluşturma-Amatör telsiz butonu) bulabileceğiniz TİM–03 formunu doldurun.
- Vatandaşlık numaranızı gösterir kimlik sureti çıkartın.
- Yine şahsen veya posta yoluyla Telsiz İşletme Müdürlüğüne müracaat edin. Eğer ikinci el bir telsizden bahsediyorsak; satın aldığınız telsizin ruhsatnamesi fatura yerine geçecektir ancak borç sorgulaması yapmak gerekir. Kıyı emniyeti size bu konuda yol gösterecektir.

Sevgi ve saygıyla

## Telsiz ruhsatımı yenilemem gerekir mi? Eğer öyleyse nasıl yenileyebilirim? Recep Sona

**Erol Kepenek cevaplıyor:** Recep Bey merhaba, 27338 resmî gazetede yayınlan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Yönetmeliği Madde 13-6'da "Ruhsatnameler beş yıllık süre için düzenlenir" denilmektedir. Buna göre teknelerimizdeki VHF telsizleri her beş yılda bir yenilemek zorundayız. Eğer bu işlemi yapmazsak ve harçlarımızı yatırmazsak devlet 'Amme Alacaklarının Tahsili Hakkındaki Kanun' hükümleri yoluyla sizden tahsilatı yapar. Yani icra ile karşı karşıya kalırsınız.

Ruhsatınızı yenileyebilmeniz için ise; https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/telsiz_mudurlugu internet sayfasının altındaki formlardan "TİM-2 DEĞİŞİKLİK VE

## Teknik Kurul'da kimler var?



**Tekne Genel Bakımı**
Burak Algon
31 yıldır yat üretim ve yat servisi üzerine çalışıyor.



**Amatör Denizcilik**
Erol Kepenek
Amatör denizci, yelkenci, DSTİ gönüllüsü, amatör denizciliğin ülkemizdeki sorunları ve çözüm önerileri ile ilgileniyor.



**Yelken Donanımı**
Kaan İş
27 yıldır yelken imalatı ve tasarımı üzerine çalışıyor. Quantum Sail Design Group Türkiye temsilcisi ve profesyonel yelkenci.



**Meteoroloji**
Gökhan Abur
Meteoroloji Yüksek Mühendisi, NTV Hava Durumu Spikeri. Uzun yıllardır denizcilikle ilgili okullarda öğretim görevlisi olarak eğitim veriyor.



**Sualtı**
Tarkan Sevinçli
Dalış malzemeleri teknik servis, satışı üzerine çalışıyor ve dalış eğitmenliği yapıyor.



**Yarış Kuralları**
Bilge Kerem Özkan
Yelken hakemi, milli, olimpik yelkenci.
31 yıldır yarışıyor.



**Motor Bakımı**
Müjdat Arabacioğlu
Motor ve tekne uzmanı, 36 senedir bu işi yapıyor. Çeşme'de Yunus Marine Servis firmasının sahibi.



**Elektrik Donanımı**
Mazlum Fırat
34 yıldır teknelerin elektrik donanımı üzerine çalışıyor. Çeşme'de Mazlum Yat Elektrik servis firmasının sahibi.

YENİLEME İÇİN BAŞVURU FORMU"nu doldurup size yakın olan Kıyı Emniyeti birimine iletmeniz gerekecek. Bu işlem için önce telefonla arayıp bilgi edinmenizde yarar var, çoğu zaman posta veya kargo yoluyla halledilebiliyor.

## Tropopoz nedir? Hava durumunu etkileyici bir özelliğe sahip midir? Rıfat Satıcı

**Gökhan Abur cevaplıyor:** Tropopoz, troposfer ile stratosfer arasında bulunan ve sıcaklığın yükseklikle değişmediği geçiş bölgesidir. Yer ve yukarı seviyedeki iklim koşullarını etkilediği için bu tabakaya iklim kabuğu adı da verilmektedir. Yüksekliği kutuplarda 7-8 kilometre, ekvatorda ise 15-16 kilometre seviyesindedir. Tropopozun sıcaklığı kutuplarda -50, ekvatordan ise - 80°C civarındadır. Tropopozun yüksekliği ekvatordan kutuplara doğru sabit bir şekilde azalmaz. Azalma kıvrımlı ve aralıklıdır. İki ana kırılma 40 ve 60°C enlemlerinde, ara kırılma ise 55°C enlemlerindedir.

Bu kırılmaların hemen altında dünya iklimi için oldukça önemli olan jet akımları (jet rüzgârları) vardır. Bu rüzgârlar sıcak ve soğuk havanın yanısıra çöl tozları ve kirleticileri de bir bölgeden diğerine taşıyarak iklim koşullarını olumsuz yönde etkiler. Tropopoza, yükseklikle azalan su buharının depolandığı kuşak olduğu için 'nem deposu' adı da verilir. Burada biriken su buharı kısa süreli hava tahminleri için önemli olan Cirus bulutlarını oluşturur.

Tropopozun seviyesi mevsimsel değişim dışında basınç dağılımıyla da çok ilgilidir: Yüksek basınç alanında tropopoz daha yukarı seviyelere çıkar. Bu da yer seviyesinde daha dengeli ve kararlı hava koşullarını oluşturur. Alçak basınç alanlarında inici hareketlerden dolayı seviye daha da azalır, bu da yer seviyesinde olumsuz hava koşulları ve fırtınaların daha da güçlenmesini sağlar. Okyanusların ısınması sonucu kuzey yarı kürede mayıs-aralık aylarında meydana gelen derin tropikal depresyonların oluşturduğu tropikal fırtınaların daha da güçlenmesi sonucu oluşan hurricane ile tayfunların etkileri ve hangi kategoriye çıkabileceği tahminlerinde tropopozun kalınlık ve seviye ölçümleri oldukça önemlidir. ⚓



**Sigorta Hukuku**
Mehmet Atay
Sigortacılığa 1991 yılında başladı ve uluslararası bir sigorta broker'lık firmasında yönetici. Amatör denizci.



**Boya**
Ş. Erdinç Sezer
Gemi inşa Müh. 23 yıldır yat boya sektöründe çalışıyor. Karma Yat Teknik firmasının sahibi.



**Marinalar**
Ali Erkan Bezirgan
Marina yatırım ve işletme danışmanı. 39 yıldır marina sektöründe çalışıyor.



**Seyir Teknikleri**
Fatih Muslu
Emek Marin yat satış departmanı kurucularından, 15 yıldır denizlerde. Özellikle açık deniz türü yelkenli ve katamaranlar konusunda uzman.


Selmar® technologies

Blue Sea sewage treatment systems

# Atıklarınızı Yönetin Denizleri Kirletmeyin

Yeni nesil BlueSea Arıtma Sistemi günde 2500 ile 22000 litre aralığında modelleri olan atıksu arıtma sistemidir.

BlueSea siyah ve kirli suyu arıtmak için Ozon, Free Radical OH, Ultraviyole ışınlar ve Hidrojen peroksitten oluşan kombine bir sistem kullanır.



**Standart Özellikler**
- Otomatik yıkama sistemi
- Likit oksit tank
- Elektronik taşma kontrolü
- Mekanik taşma kontrolü
- Saat Sayacı
- Kontrol üniteli Primer "U.V STERİLİZASYON" merkezi
- Havalandırma
- Çevrim Sayacı
- Teknenin tankı için mekanik minimum seviye sensörü ve montaj kiti
- Cihazın kontrolü ve yönetimi için Operatör paneli ve LCD ekran

**Aksesuarlar**
- Macerator pis su pompası
- Deniz suyu pompası
- Hava Filtresi (Aktif Karbon)
- İkincil arıtma için U.V Sterilizör
- LCD Panel uzaktan kumanda
- Anti-sifon Valf
- Yağ Kapanı

**Blue Sea Modelleri**

| | Blue Sea 2500 | Blue Sea 3500 | Blue Sea 4000 | Blue Sea 7000 | Blue Sea 12000 | Blue Sea 22000 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Litre/Gün | 2500 | 3500 | 4000 | 7000 | 12000 | 22000 |
| Her çevrimde arıtılan su miktarı | 26 | 38 | 45 | 95 | 138 | 400 |
| Her çevrimdeki işlem Süresi | 15 min. | 15 min. | 16 min. | 20 min. | 18 min. | 25 min. |
| Elektrik Tüketimi | 1,2 kW | 1,5 kW | 1,5 kW | 1,5 kW | 1,5 kW | 1,5 kW |
| Ölçüler mm (U x Y x G)* | 620x730x715 | 620x930x740 | 620x1130x740 | 720x900x1025 | 990x900x900 | 980x1750x1250 |
| Ağırlık (kg) | 80 | 100 | 115 | 128 | 132 | 205 |

DENİZMAR

T : +90.232.483 42 18
F : +90.232.484 68 42
info@denizmar.com
www.denizmar.com





All sewage treatment systems BlueSea are certified by DNV-GL according to NEW RES. IMO MARPOL Mepc. 227(64) and New European Directive 2014/90/EU (MED). No. Certificates: MED-D-1810 and MED-B-10006

# Çözüm tuzlu suda

**Bazılarınıza ilginç gelecek ama tecrübelerim teknede en çok su tüketiminin bulaşıklardan kaynaklandığını söylüyor. Bulaşık yıkarken evden taşıdığımız alışkanlıkla musluğu hep açık bırakırırız. Eski denizcilerin yaptığı gibi eviyenin içini su ile doldurup yıkamak bir çözüm olabilir ancak küçük tekne eviyesinde tam bir çileye dönüşebilir. Halbuki bu işin çok basit bir çözümü var: Eviyede bir deniz suyu musluğu.**

YAZI: **MURAT YAHYAOĞLU (KAYRA YELKEN)**





Teknede su kullanımı çok mühim bir konudur. Eğer daha uzun seyirler ve daha bakir koylar, bölgeler peşindeyseniz, bu konunun ne kadar önemli olduğunu bilirsiniz. Modern dünya nimeti olarak büyücek teknelerde bu amaçla su yapıcılar kullanılmaya sıkça başlandı. Ancak su yapıcılar için teknenizde yeterli yer olmayabilir veya oldukça yüksek olan maliyetleri bütçenizi aşıyor olabilir. Ayrıca tükettikleri elektrik de cabası. Bakımı, filtreleri derken sade bir tekne hayatı yaşamak isteyenlere zahmetli gelebilir. Bu durumda geriye tasarruf yapmak kalıyor. Duş mu almayalım, ellerimi mi yıkamayalım dediğinizi duyar gibiyim. Bazılarınıza ilginç gelecek ama şu ana kadarki tecrübelerimde gördüm ki teknede en çok su tüketimi duştan değil bulaşıklardan kaynaklanıyor. Beş-altı kişilik yarı gezi, yarı eğitim amaçlı ekiplerle seyre çıktığımda ilk gün su kullanımı konusunda hiç uyarıda bulunmam. Ve ilk depomun (230 litre) 24 saatte bittiğini görürüm genellikle. İlk depo bitince de ekibe bir brifing veririm. En çok su tüketiminin nerelerde gerçekleştiğini, rotamız üzerinde su alabileceğimiz yerlerin ne kadar kısıtlı olduğunu, su bağımlılığımızın bizi ne kadar kısıtladığını anlatırım ve bu tekneye ilk adım attıklarında ekibe vereceğim brifingden çok daha etkili olur. Bu brifinglerde en gereksiz su tüketiminin bulaşık sırasında olduğunu tespit ederiz genelde. Duş alırken suyu açık tuttuğumuz süre çok kısıtlıdır. Bulaşık yıkarken ise evden taşıdığımız alışkanlıkla musluğu hep açık bırakırız. Annelerimizin yaptığı gibi eviyenin içini



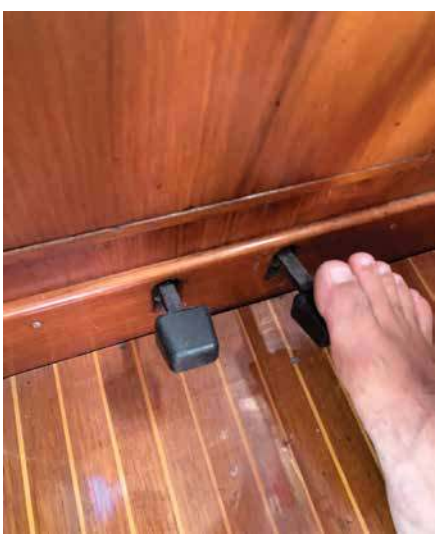
*Ayak pompaları*






*Açılıp kapanan ayak pompası*

su ile doldurup yıkamak da bir çözüm olabilir ancak küçük bir tekne eviyesinde hele sayınız iki-üç kişinin üzerindeyse tam bir çileye dönüşebilir. Halbuki eskilerin kullandığı ama bugünlerdeki teknelerin neredeyse hiçbirinde görmediğimiz çok basit bir çözümü var. Eviyede bir deniz suyu musluğu. Evet, bulaşıklarınızı deniz suyu ile yıkamanızı öneriyoruz. Deniz suyuna güvenmeyenler için şöyle bir sorumuz olacak. Az önce o denize girmediniz mi? Dolayısıyla o deniz suyu ağzınızdan burnunuzdan gözünüze kadar tüm mukozanıza temas etmedi mi? Tabii ki bazı marinalardaki kuşkulu sular bizim konumuz dışı. Ama marinadaysanız zaten bulaşıklarınızı 'bulaşıkhanede' yıkıyorsunuz, bu durumda tatlı su sorununuz olmayacaktır değil mi? Ayrıca inanın bana öyle yerler gördüm ki musluktan akan su denizdeki sudan çok daha kirliydi. Tuzlu suyla içiniz rahat etmeyecekse bulaşığı en son tur tatlı sudan geçirebilirsiniz.



**Eviyemize tuzlu suyu nasıl getireceğiz?**

Tabii bu işlemi denizdeyken değil, karadayken yapabileceğinizi de unutmamak lazım.

Dört parça ekipmana ihtiyacınız olacak: Knistin vanası, hortum, musluk ve pompa. Pompayı elektrikli veya manuel seçebilirsiniz. Manuel pompalarda, pedallı, zeminden butonlu ya da elden pompalılar arasında bir seçim yapabilirsiniz. Elektrikli pompalar da elektrik tüketimi açısından düşündürücü olabilir. Tercih sizin. Bu amaçla üretilmiş elektrikli pompalar kinistin vanasına yakın bir yere konmalı. Tabii hidrofor pompası amaçlı pompalardan da kullanabilirsiniz ancak pek fazla basınca ihtiyacınız olmayacağı için daha az gürültülü pompaları tercih etmeniz daha mantıklı olabilir.

İlk olarak vanayı nereye takacağınıza karar verin. Eviyenin alt dolabındaki sintine bölümü ya da eviyenin önüne yakın farş tahtası altı sintine bölümü en ideal yerler olacaktır. Ama eviyenin su çıkışına yakın bir yere koymayın ki bulaşık suyunu yeniden içeriye eviyeye çekmeyin. Mesafeyi çok uzun tutmamak sistemin sağlıklı çalışması açısından faydalı olacaktır. ⚓

www.kayrayelken.com





# Polyesterin adı, ahşabın tadı

**Kilistin değiştirmek için karaya aldığımız ahşap motoryatın omurga tamirine kadar giden macerasına sizleri de ortak etmek istiyorum. Tekne almak isteyenler, genelde ahşap modellerin yanına yaklaşmaktan çekinir. Maalesef denizcilik camiasındaki en yaygın yanılgılardan biri ahşap tekne korkusudur.**

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: **BURAK ALGON**

Evet ahşap korkusu bir yanılgıdır. "Aman Burak, hah işte şimdi yanlış yerden girdin" diyenleri duyar gibiyim. Onun için şahit olduğum yanlışlardan ikisini -ki bunun gibi birçok örnek verebilirim- kısadan hisse olarak bu sayfalarda anlatacağım. Aslında ahşap teknelerden (hele ki günümüzde bu kadar gelişmiş malzemeyi doğru şekilde ve doğru metotlarda kullandığımız zaman) hiçbir şekilde korkmamak gerektiğini hep beraber göreceğiz. Çok sevdiğim, güvendiğim, babadan boya ustası olan hatta Türkiye'de parmakla gösterilen çocukluk arkadaşımın 15 sene önce vernik yaptığı klasik bir motoryatın daha bu sene vernik istediğine şahit oldum. Başka bir arkadaşımın ikinci el aldığı bir Folkboat'un dört sene sonra hâlâ cam gibi durduğu ve yapımcısının "Aman verniklere dokunmayın en az altı-yedi sene daha sizi götürecektir" dediği ki (bence çok doğru) bir tekne daha var. Kısacası doğru malzeme ve doğru teknik işin özü!

Sekiz sene önce yapılmış çok güzel ve çok kullanılan bir lobster trawler artık kilistinlerinin değişme zamanı geldi diye karaya alındı. Başladık kilistinleri sökmeye. Bu arada geçen sezon talihsizlikle makinalara yüzen tonoz ipleri sarmış ve hafif bir karaya oturma şansızlığı yaşamış. Hemen çekilip tamir olmuş ancak sezon ortası olduğundan hızlı bir tamir yapılmış. Evet, hızlı tamirin de doğru malzeme ve doğru teknikle uygulanması gerekli. Bu sene karaya alındığında hızlı tamirin yerine kalıcı bir gerçek dokunuşun yapılması için aynı ustalar işe girişti. Ben hem işimi yapıyorum hem de uzaktan onları izliyorum. Aklıma yatmayan bir şey olduğunda her zaman tekne sahiplerini uyardığım gibi burada da uyarılarımı yaptım ve çalışmama devam ettim. Gel gelelim günler geçtikçe kalıcı olması gereken yeni tamir devam ederken ve ben aynı teknenin 14 adet kilistinini söküp değiştireceğim diye uğraşırken (ilerki zamanlarda anlatacağım) bir de ne göreyim bizim omurga tamiri üç gün içinde bitti. Arkadaş o epoksi ne zaman kurudu, üzerine atılan epoksi bez ne zaman kurudu da üzerine macun atılmaya kadar geldi! Evet iki adet yama yapıldı ama eğer bir çürük varsa, çürüğün sonuna kadar değiştirmek gerekir. Sadece başını ve sonunu değiştirmek bir çözüm değil ki. Zamanla o değiştirilen yerler de çürüyüp düşer. Ahşabın üzerine de epoksi yapmanın bir metodu var. Kimseyi rencide etmeden işe burnunu sokar mısın? Ama bu tip işlerde burnumu sokmadan duramam, yüreğim el vermez. Sonuçta başladık en baştan tamire.

Öncelikle omurgada sağlam ve su çekmeyecek bir ağaç kullanmak gerekir. Bu yapılacak ek parçanın boyutları ne olursa olsun mutlaka epoksi reçine ile lamine şekilde dışarda hazırlanması gerekli. Sonra yama yapacağımız çürük bölge bitene kadar hasarlı ağaçları çıkarmalısınız. Sonuç itibariyle iki tane 30 santimetrelik değişen parça, bizde 1,85 metrelik bir değişime döndü.





# PERVANE SARMA VE ÇAPA TAKILMA DERDİNE ACİL ÇÖZÜM




**Mayıs ayı fiyatları**

* **3 Lt. Pony Air Set 3.840 TL**
* **5 Lt. Pony Air Set 4.090 TL**
* **KDV ve kargo dahildir.**



3 lt pony air set | 5 lt pony air set

## Sea Technologies Cylinders Tüp San. ve Dış Tic. Ltd. Şti.

Mimar Sinan Mahallesi YEDPA Ticaret Merkezi E-Caddesi No:7-8 Ataşehir İSTANBUL

**Tel:** 0216 455 36 72 **Cep:** 0530 236 21 30

**huseyin@seacylinders.com** **www.seacylinders.com**

** İlanda kullanılan görseller ürünün hacmine göre değişiklik gösterebilir.*

*** Stoklarla Sınırlıdır**

# HEXIS®

# TEKNENİZ İÇİN DEKORATİF – KORUYUCU FOLYO VE CAM FİLMLERİ








### EKONOMİK
Teknenizi karaya almadan, yelken direği sökülmeden, boya için özel bir alan hazırlanmasına gerek olmadan, teknenizin boyutuna göre 70 % tasarruf imkanı

### ZAMANDAN TASARRUF
15 m boyunda bir tekne için boyama süresi yaklaşık 3 hafta iken, 2 günde folyo ile kaplama imkanı. Yıllık bakımınız sırasında teknenize yeni bir görüntü avantajı

### DAYANIKLILIK
Standart tatil amaçlı kullanımda en az boyama kadar dayanıklı

### KORUMA
Folyo ilave koruyucu bir tabaka imkanı oluşturarak tekne gövdesinin ilk günkü gibi yeni kalmasını sağlayacaktır

### YENİLEME
Boyalı teknelere, jelkot'u incelttiği için sınırlı sayıda cila yapılabilir. Hexis ürünleri ile en eski gövdeyi bile yenilemeniz mümkündür

### UYUM
Uygulama sonrası beklenmedik etkiler olmayacak standart jelkot, poliüretan vernikler, çelik ve alüminyum gövdeler ile tam uyum

### KAYMA
Kaptanlar folyo kaplamanın boyaya göre daha hafif olduğunu ve suda tekneye daha kaygan bir yüzey kazandırdığını rapor ediyorlar

### TUTARLILIK
Geleneksel boya yöntemleri ile özellikle büyük gövdeli teknelerde tüm yüzeyde renk tutarlılığını yakalamakçok zor iken Hexis folyoları ile bu bir sorun olmaktan çıkar.

### SATIŞ
Minimum harcama ile teknenize yenibir görüntü vererek ikinci elde kolaylıkla satabilirsiniz

### KİŞİSELLEŞTİRMEK
Üreticiler ve tekne sahipleri için zevke göre teknenin her alanında kişiselleştirme imkanı

### SÖKÜLEBİLİRLİK
Yeni ihtiyaçlara göre uygulama yüzeyine zarar vermeden kolayca söküm

### ÇEVRE DOSTU
Boya uygulamalarına göre sağlık, güvenlik ve çevreye karşı minimum düzeyde etki

MADE IN FRANCE

deniz 20 yıl TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

DENİZ DIŞ TİCARET A.Ş. Ayazağa Mh. Cendere Cd. Çakırlar Sk. No:21 Sarıyer /İstanbul T: 0212 222 83 30 E. info@denizreklam.net











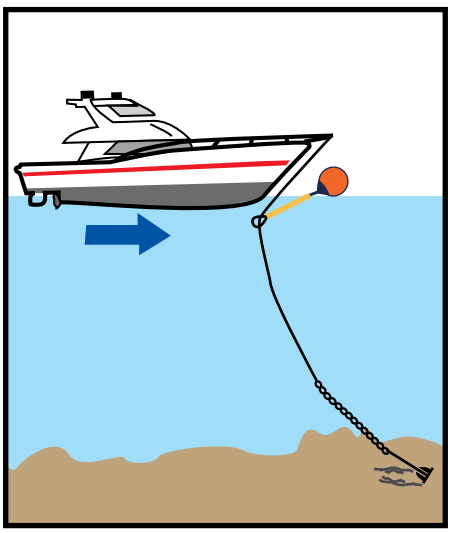
Omurganın kalınlığı ve aradaki ana civatalar hesaplanıp yatar testerenin derinliği ayarlandıktan sonra açacağımız çürük bölgeyi boydan boya yatay bir şekilde keserek sınırımızı belirledik. Sonra ıskarpela ile ufak ufak civatalara hasar vermeden ara ahşaplar çıkarılmaya başlandı. Tüm çürük bölge çıkarıldıktan sonra gördüğümüz manzara aslında içler acısıydı. Eğer böyle bırakılsa bence yakın bir zamanda omurga düşebilirdi. Çıkartılan bölge için aldığımız ölçülerden 2'şer santimetre büyük olacak şekilde dışarda irokko'dan 3'er santimetrelik latalar kestik. Epoksi ile lamine şeklinde yeni ahşabımızı sıktık. İki gün kurumadan sonra etrafından akan epoksiler temizlendi, teknenin altındaki ana civata yerleri açıldı. Ön tarafta bağlayacağımız omurga 45°'lik bir açıyla kesildi ve hazırladığımız lamine parça tamamen yerine alıştırıldı. Bu arada tabii ben lamine parçayı yerine bağlamadan önce hasarlı olan bir civatayı ve dokununca oynayan ikinci civatayı yerine yenilerini atmak için herkes gibi çıkarmayı düşündüm. Bu işte öğrenmenin sınırı olmadığını ve her işin kendi ustasından öğrenileceğini bir kere daha gördüm. Bodrum'un eski tırhandil ve gulet ustalarından olan değerli arkadaşım şu tavsiyeyi verdi: "Biz imalat yaparken bunu en baştan yaparız ki sonradan böyle olmasın. Sonuçta bu hasarın sebebi ana civataların yukardan su alması ve zaman içinde ahşaptan çıkamadığı için suyun bölgeyi ve civataları çürütmeye başlaması. Bu civataları kesemeyiz, yukarıya doğru vurmaya kalksak kırılır. Bu şekilde temizleyip epoksi ile güzelce sıkacağız. Aralara aşağıdan uzun trifon saplama atacağız. Sen yukarıyı saplamaların üzerindeki jenaratörü (500 kilogram) kaldır, bana haber ver" dedi. Jenaratörü söktük, caraskal ile havaya kaldırdık, altını ahşaplar ile destekleyerek 60 santimetre kadar havaya aldık. Allah'tan sintine yüksek, caraskalı da askıda sabitledik. Yukardan ne mi yapıldı? Evet ben de ilk kez gördüm. Bu öğreti için teşekkür ederim.

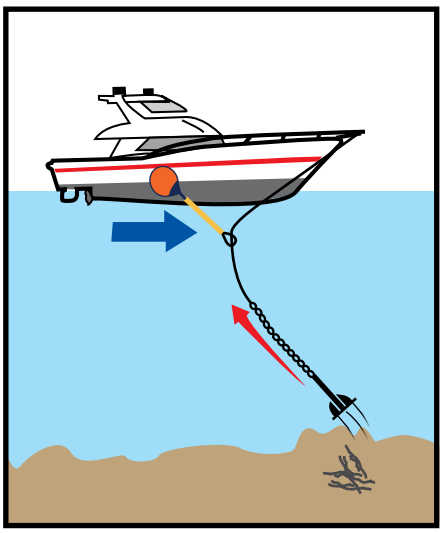
Hazır olun... Civataların başlarının etrafı ıskarpela yardımı ile 2 santimetre daha büyütülerek civataya doğru konik şekilde açıldı. Sika alındı. Plastik ucu dibine doğru Sika en kalın çıkacak şekilde kesildi. Yeni açılan konik yerin dışından tamamen etrafına en kalın şekilde sıkıldı aynı şekilde Sika'nın üzerine bir ikinci kat ve bir üçüncü kat derken civatanın en üst seviyesine kadar bir kale duvarı gibi çıkıldı. Sika kurumaya bırakıldı. Ertesi gün sabahtan epoksi reçine karıştırıldı. Konik açılan yuvaya Sika'nın üzerine çıkıcak şekilde döküldü. Üç saat sonra baktığımızda reçine kalmamış. Suyun gittiği yolu bulup onun yolundan aşağıya inmiş. Bu işlemi iki kere yaptıktan sonra epoksi reçine artık konik açılan yeri doldurmuş ve aşağıya gidişi durmuştu. Son kez daha reçineleri karıştırıp Sika'nın üst seviyesine kadar doldurduktan sonra kurumaya bırakıldı. Üçüncü gün bekledik, tam kuruma gerçekleştikten sonra etrafındaki Sika söküldü. Artık civatalardan suyun gidebildiği yere kadar her yol epoksi reçine ile dolmuştu. Yukardan da civata kafalarına kadar bir conta gibi tamamen kapatılmış oldu. Sonra aşağıdan standart olarak yapılacak yerlerin köşeleri yuvarlatıldı. Ahşap iyice reçine ile doyuruldu; biraz beklenip iki kat epoksi elyaf sarıldı. Biraz beklememizin sebebi zarf şeklinde eksiz yapılan bez sarma işlemi sırasında bezin yerçekimi ile aşağıya sarkmasını önleyip hava kabarcığı kalmaması içindi. Buradaki bekleme süresi çok önemli ve tabii bu işlemde el yatırma sistemi ile fırça darbelerine alışık olmanız gerekli. Eğer ilk kez böyle bir işlem yapıyorsanız, önce sökmek kaydıyla epoksi bezin bir tarafının üst bölümünden zımba ile gergin şekilde ahşaba tutturun. Sonra elyafı yapıştırmaya başlayın. Bu şekilde elyaf aşağıya kaymayacaktır. Sargımız kuruduktan sonra macun tesfiye ve zehirli uygulandı. Bir omurga daha tamir oldu.

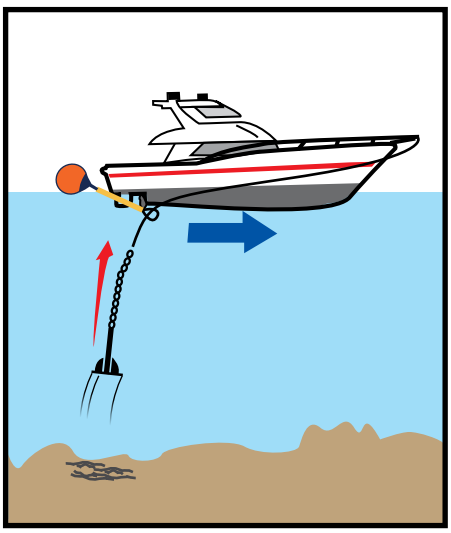
Yazımın başında söylemiştim; doğru malzeme ve doğru yapım metotları ile yapılan işlerde her zaman polyesterin adı, ahşabın tadı vardır. Bu zor dönemde lütfen sağlık tedbirlerini elden bırakmayalım. Sevgiyle, sağlıkla kalın.

# Demiri yüzdürür

**Demir şamandırası her yatçının kullanmayı sevdiği bir yöntem değildir. Ancak teknede ırgatınız yoksa, elle demiri çekmekten usandıysanız ya da demiriniz takıldığında kurtarmak için bu yöntemi öğrenmek istiyorsanız, aşağıdaki dört adımı uygulayın yeter.**







Eğer bir ağırlığa halat bağlar, ağacın dalından sarkıtır, ağırlık yere değdikten sonra da halatın diğer ucu elinizde yürümeye başlarsanız ağırlık havaya kalkar. Demir şamandırası yönteminde de aynı prensip geçerlidir; şamandıranın yüzerliliği ağaç dalının yerine geçer.

Bu tekniği kullanırken ihtiyacınız olan parçalardan biri şamandıranın ucuna takılan paslanmaz çelik halkadır. Bir ucu açık bu halkaya karabina takılır, şamandıra ile karabina arasında da halat olur.



## 4 Adımda demir şamandırası tekniği

**1** Baş taraftaki koçboynuzunda bağlı olan demir halatından halkayı geçirin. Karabina ile halkanın açık ucunu kapatın. Şamandırayı suya bırakın.

**2** Halatın üzerinden geçmeyecek kadar bir açıda motoru ileri verin. Siz demirin üzerinde ilerlerken ekipten biri halatı baş taraftaki koçboynuzundan kıç taraftakine aktarabilir. (Bu şart değildir.) Halat bu aşamada baş taraftan kıça doğru uzanmaktadır.

**3** İleri yol vermeye devam edin. Demir şamandırası demir halatı boyunca ilerleyerek demiri olduğu yerden kaldırır. Normal şartlar altında şamandıra tüm halat boyunca ilerlemeden demir yukarı çıkar.

**4** Şamandırayı yüzeyde gördüğünüzde ve demir halkaya geçtiğinde tekneyi durdurun. Demire doğru dönün ve demiri çekmeye başlayın. Demir zeminde olmadığı için daha kolay yukarı çıkacaktır.

**UNUTMAYIN:** Şamandıranın kaldırma kuvveti, demiri yüzdürecek yeterlilikte olmalıdır.




BAVARIA YACHTS

GENA YACHT | 25 YIL

Tel: +90 (0)232 716 09 90 - 91 | gena@gena-yacht.com | www.gena-yacht.com | www.genasmart.com
Gena Turizm Yatçılık Org. İnş. Tic. Ltd. Şti. | Port Alaçatı, TR 35930, Alaçatı - Çeşme / İZMİR

# Yeni nesil zehirliler

**International Boya, antifouling (zehirli boya) yelpazesine yeni ve geliştirilmiş birkaç ürün ekledi. Performans, koruma ve ürünlerine harcanan paranın karşılığını verme konusunda lider marka olarak, müşterilerinin yararına düzenlemelerin ötesine geçerek ürünlerini sürekli geliştiriyor ve yükseltiyor.**

International, piyasaya sürdüğü yeni nesil antifouling boyalarla birlikte oyunun kurallarını değiştiriyor. Marka mevcut yelpazedeki belirli ürünleri aşamalı olarak sonlandırılacağını ancak tüm tekne tipleri ve tüm tekne sahiplerine yönelik tam kapsamlı yüksek performanslı bir antifouling boya yelpazesi sunmaya devam edeceğini de belirtiyor.

Bu değişimin bana faydası olacak mı diye sorarsanız; "Evet, olacak" diye yanıtlayabiliriz. Marka, daha yüksek performans ve ürün özelliklerinin yanı sıra, ürün yelpazesini sadeleştiren ve müşterileri ihtiyaçlarını karşılayan ürünü bulmayı ve seçmeyi kolaylaştıran yeni bir adlandırma/numaralandırma sistemi getirdi. Güncel ve gelecekteki yönetmelikleri karşılamak için, yeni ürünler, kimyasallar ve BPR'deki (Biocidal Products Regulation/Biyosid Ürünler Yönetmeliği) Türk düzenlemelerine uymak için formüle edildi.

Her zaman olduğu gibi, International bu heyecan verici yeni ürünleri piyasaya sürerken sorunsuz bir geçiş yaşanması için eğitim ve destek sağlamaya da hazır.

**BPR nedir?**

Kimyasallar ve BPR ile ilgili Türk düzenlemeleri, mevcut ve yeni tüm biyositlerin ve ilgili biyosidal ürünlerin risk değerlendirmesi ve tescil edilmesini gerektiren yasal statülerdir.

International'ın antifouling boya yelpazesinde kullanılan tüm biyositler, çevre veya onları kullanan insanlar üzerinde kabul edilemez bir etkisi olmaması için katı risk değerlendirmelerinden geçiyor. Güncel ve gelecekteki mevzuatlara uygunluk, markanın etkili ürünler sunma kabiliyeti açısından da kritik önem arz ediyor.

Sürdürülebilir ve sürekli iyileştirmeye çok büyük önem veren International, biyosidal ürünlerin, tüketiciler ve profesyoneller tarafından güvenle kullanılmasını sağlayacak önlemleri her zaman destekleyeceğini özellikle belirtiyor. ⚓

**Micron® 350** (Micron 77'nin yerini alır)
- Üstün performanslı dört mevsim SPC antifouling
- İyileştirilmiş performans
- İyileştirilmiş renkler
- Micron® 77'ye kıyasla daha düşük VOC'ye sahiptir




**Ultra 300** (Ultra EU'nun yerini alır)
- Üstün performanslı sert antifouling
- İyileştirilmiş renkler
- Sert, dayanıklı finiş
- Parlatma ve ovma için uygun
- Daha düşük VOC




**Micron® 300** (Micron Extra EU yerine)
- Çok sezonluk üstün eriyen antifouling
- İstikrarlı performans
- Kendi kendine erimesi sayesinde düşük boya birikmesi




**Uni-Pro 250** (Uni-Pro EU'nun yerini alır
- Bir yıl koruma sağlar
- Yelkenli ve sürat tekneleri (25 knot seyir hızına kadar) için uygun
- İyileştirilmiş renkler




**Boatguard 100** (Cruiser Uno EU yerine)
- Ilık ve soğuk suya uygun yumuşak antifouling boya
- Tatlı ve tuzlu su için uygun
- Bir yıllık koruma sağlar




www.international-yachtpaint.com

Bu bir ilandır.



# AEGEAN EXPLORER M25

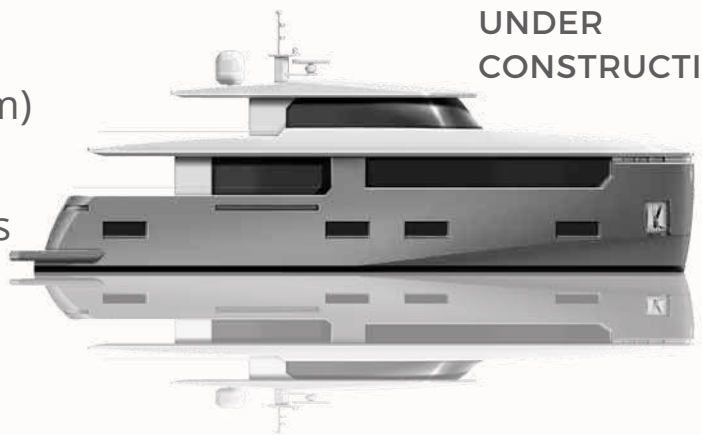
**AEGEAN EXPLORER M25**
Steel Hull
Aluminium Superstructure
CE Class
MAN 2 x 650 HP

25 LOA (m)

12 Guests

4 Crew

UNDER CONSTRUCTION







AEGEAN YACHT
SINCE 1976
YACHT BUILDING • YACHT BROKERAGE • YACHT CHARTER

+90 533 923 93 58
+90 252 313 26 55

www.egeyat.com.tr
BODRUM ● OREN ● ANTALYA

# Jeneratör olmalı mı, olmamalı mı?

**Ekim, Kasım, Aralık 2020 sayılarımızda üç bölümlük bir yazı dizisiyle enerji konusunu kendimce anlatmıştım. Bu defa zor bir sorunun cevabını birlikte arayalım: Jeneratör şart mı, lüks mü?..**




Sonunda mayıs da geldi... Kışlamak için marinaya girdiğimizde yapılacaklardan oluşan kocaman listelerimiz vardı. Hele bir dinlenelim, yavaş yavaş başlarız derken, nasıl da geçti günler anlayamadık. İş listesinde ne çok şey iş biriktirmiştik oysa... Her sene olduğu gibi yine "Ne yapalım artık seneye" dedik, başladık teknenin yeni sezon hazırlıklarına...

Daha önceki yazılarda biraz bahsetmiştim. Biz bu sene tekneyi tamamen boşaltıp rahatlattık. Nasıl olsa bizim kıyılardayız; ihtiyacımız olan her şeye kolaylıkla ulaşıyoruz. O halde tekneyi önceki senelerdeki gibi çok doldurup yüklemeye gerek yok diye düşündük. Öyle bir ön kararla başladık hazırlıklara. Yani, hani çantamızı alıp boş bir tekneye gelmenin bir tık fazlası olacaktı... Tahminimizden daha fazla eşyayı yeniden yerleştirsek de, öncesine kıyasla su hattımız en az 5 santimetre yukarda! Nicedir planladığımız minimalist tekne yaşamını bu sene deneyeceğiz. Umarım beceririz...

Editörlerimizden sevgili Ayşegül "Bu sayıda jeneratörlere değineceğiz" deyince, bu konuda tümüyle 'bence' birşeyler yazayım istedim...

"Enerji" başlıklı üç bölümlük yazı dizisinde de jeneratör konusuna biraz değinmiştim aslında... Bu defa karar aşamasını detaylı anlatmak istedim. İşin teknik kısmını profesyonellere bırakıp ben kullanıcı gözüyle anlatmaya çalışayım.

Altı sene önce KeyfeSeyir'i aldığımızda üzerindeki jeneratör yaşlı olsa da çalışıyordu. İlk bir-iki sene çok da ihtiyacımız olmadığından hiç çalıştırmadık. (Tabii bunun da bir hata olduğunu, jeneratörlerin belli aralarla çalıştırılması gerektiğini de sonradan öğrendik.) O günlerde bunun çok da gerekli olmayan bir donanım olduğunu bile düşünüyorduk. Taa ki 2018 sonuna kadar...

2018 yazında DADD ile efsane Karadeniz Rallisi'ne katıldık. İki buçuk ay süren, Karadeniz'i boydan boya birçok liman ve barınakta konaklayarak gezdiğimiz bu rallide, hemen her sabah çok erken demir alıp yola çıkıyor ve bir sonraki durağa gidiyorduk. Kaldığımız limanların pek azında elektrik alabildik. Seyirde alternatörün bastığı ve güneş panellerinden gelen enerji ile idare ettik. Ancak özellikle Samsun'dan sonra neredeyse üç hafta hava hemen hep kapalıydı ve bütün yükü alternatör çekiyordu. Bir de biz sabah erken motoru çalıştırıp demir alınca tüm gece boşalmış akülerden de çok destek alamayan gariban alternatörümüzü nasıl yorduğumuzu çok sonra öğrendik. Marşa basıp hemen sonra ırgatı çalıştırmak, hele böyle sabahın erken saatlerinde çok yanlışmış, onu da anladık...

Neyse, bazı bilgiler can yanmadan öğrenilemiyor. Tabii sonucunu gördük bu hatanın. Ralliden sonra Yunan Adaları'na geçme planı yapmıştık. Çıkış almak için Çanakkale limana giderken alternatörün yandığı anlaşıldı. Yolda alternatörü bypass edip limandaki marinaya girdik.


HER KOŞULDA
ENERJİMİZ SENİNLE!
Deniz araçları için üretilen Marin Aküler ile mavi sularda da en ileriye #enerjimizseninle!
%100 MİLLİ SERMAYE
Son 4 Yılın Akü İhracat Şampiyonu
YİĞİTAKÜ
marine gel
Gel VRLA Deep Cycle Battery
MAINTENANCE FREE
12V 200Ah 980A/EN
C20
/ yigitakuas
YİĞİTAKÜ

Orada tamir ettirdik. Çıkış alıp Limnos'a seyir yaptık. Adanın kuzeyindeki ıssız bir koyda demir atıp geceyi geçirdik. Ertesi gün yine çok erken demir alıp vakitlice Limnos Limanı'na girmek istiyorduk. Ben motoru çalıştırdım. (Tabii ısınması ve akülerin biraz dolması için çok da beklemedik yine... Dedim ya bilmiyorduk bunu!) Erhan, ırgatın başına geçip demiri almaya başladı. Daha 10 metre demir almadan motor dairesinden dumanlar çıkmaya başladı. Kısaca alternatörü yine yakmıştık. İşte jeneratör tam bu noktada imdadımıza yetişti. O olmasa o çamurlu zeminden demiri elle almaya çalışacaktık. Limnos Limanı'nda yine tamirat ve sonrasında Samos'a seyir yaparken Ionisous Adası'na girdik. Ertesi sabah çıkarken ikinci alternatörümüz yandı ve yine jeneratörümüz hızır gibi yetişti.

O günlerde jeneratörün ne kadar önemli bir yedek kuvvet olduğunu anladık. İnvertörlerin yetmediği yüksek enerji gereksinimlerinde, alternatör sorunlarında kullanılacak yegane yüksek enerji kaynağı jeneratör. Tabii biz bunu anladıktan kısa süre sonra, Murphy devreye girdi ve jeneratör arızalandı, daha doğrusu yaşlılıktan öldü; tamirat falan da fayda etmedi...

İşte o zamandan beri biz de yukarıda başlıkta yazan soru ile boğuşuyoruz: Jeneratör alalım mı, almayalım mı? Bu sorunun cevabını bulmak hiç de kolay değil inanın... Jeneratör ihtiyacını konuşmadan önce, teknelerimizin genel enerji ihtiyacına göz atalım ve bu konuda deneyimli denizcilerin çok iyi bildiği özellikleri kısaca gözden geçirelim. Öncelikle kendimize bazı soruları soralım:

- Senede kaç gün teknedeyiz ve ne kadarı marina, restoran iskeleleri, liman vs gibi kıyı elektriği şansı olan yerlerde geçiyor? Alargacı mı, iskeleci miyiz?
- En uzun yelken seyrimiz kaç gün-saat? Motor+yelken mi çoğunlukta?
- Uzun açık deniz geçişleri yapıyor muyuz/planlıyor muyuz?
- Teknede kaç kişiyiz? Çevrimiçi yaptığımız iş/eğitim aktiviteleri var mı?

Sıklıkla kıyı elektriğine ulaşabiliyorsak, uzun yelken seyirleri ve açık deniz geçişleri yapmıyor ya da planlamıyorsak, seyirlerimizde motor saatlerimiz daha fazlaysa ve uzun sürelerle alarga kalmıyorsak, daha küçük enerji kapasiteleri bize yetecektir. Bunun tam tersi; çoğunlukla kıyı elektriğinden uzaksak, ürettiğimiz enerji ile yaşıyorsak, uzun yelken seyirleri yapıyorsak, teknede bilgisayar vb gibi iş ya da eğitim için zorunlu kullanmamız gereken elektrikli cihazlar varsa, bizim daha ciddi elektrik üretim ve tüketim planlamasına ihtiyacımız var demektir.

Genel yaklaşımı belirledikten sonra, bir de teknemizin ihtiyacı olan günlük enerji miktarına bir bakalım... (Geçen seneki enerji yazılarında bu hesaplamaları çok detaylı anlattığımdan bu defa özet geçiyorum.) Farklı senaryolarda kullanılan tüm elektrikli cihaz ve donanımın tükettiği enerjiyi alt alta koyup ortalama günlük enerji ihtiyacını belirleyelim. Sonra bir de üretebildiğimiz enerjiyi hesaplayalım. Seyirde çok zaman geçiriyorsak tüm bu ihtiyaçları ve üretimleri seyir hali, alarga hali için ayrı ayrı hesaplamak lazım. Güneş panellerinin günün farklı saatlerinde farklı miktarda üretim yaptığını unutmadan ona göre hesap yapalım. Aynı şekilde teknede güneşin az etkin olduğu aylarda da zaman geçiriyorsak, gecelerin uzun, güneşin yetersiz olması senaryosuna göre de bu hesabı gözden geçirmemiz gerekir. Kısaca alternatörün bastığı, panellerden gelen vs enerjileri alt alta koyarak toplam günlük üretimi de hesaplayalım. Enerji kayıp yüzdelerini düşelim.

Tüketim ve üretim miktarlarını belirledikten sonra, şu andaki mevcut donanım ile kullanım-üretim dengesi ne durumda? Hangi durumlarda negatif balans veriyor? Araştıralım. Negatif olan toplam tutar için nasıl bir enerji kaynağı yatırımı yapmak akılcı olur? Düşünelim...

İşte başlıktaki soruya sağlıklı cevap arayışlarımız bu aşamadan sonra başlarsa sonuca daha güvenle ulaşabiliriz. Bunun için;

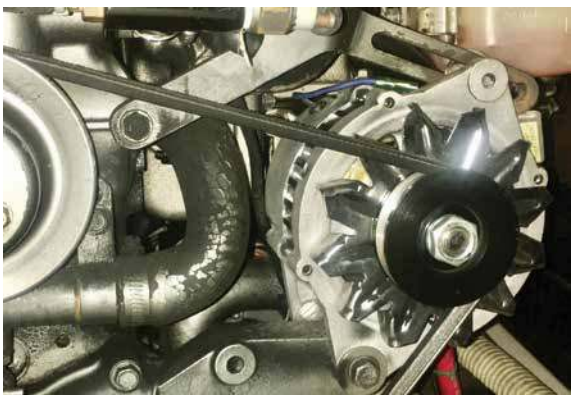
- Eksik kapasite durumunda güneş panelleriniz ve akü kapasitelerini artırıp rüzgâr jeneratörü taktırarak çözülür mü?
- Bu yatırım maliyeti ile jeneratör maliyeti karşılaştırılabilir mi?
- Gerçekten bu kadar çok enerjiye ihtiyaç var mı? Tasarruf edilebilir mi? Yoksa ihtiyaç giderek artıyor mu?
- Tekneyi kullandığınız günlerin yüzde kaçını alargada yüzde kaçını elektriğe ulaşabildiğiniz iskele ya da marinalarda geçiyorsunuz? Alargacı değilseniz birkaç günlük ihtiyaç için tüm bu enerji yatırımlarına değer mi?

Gerçekten de çok uzun seyirler yapmıyorsanız, yarıdan fazla iskelelerde geceliyorsanız, teknede üç aydan daha az zaman harcıyorsanız, belki basit çözümlerle enerji ihtiyacınızı çözebilirsiniz.

Ancak bunun tersi söz konusuysa alargacı ya da uzun seyirciyseniz, teknede aylarca hatta devamlı kalıyor ya da kalmayı planlıyorsanız, teknenizi eviniz gibi hissediyorsanız enerji ihtiyacına kalıcı çözümler bulmalısınız. Yani kaynakları artırmak için yukarıda anlattığımız gibi ya güneş panellerini artıracaksınız ya da jeneratör alacaksınız.

Her iki yatırımın da pozitif ve negatif yönleri var; karar sizin.



# 8X

# The Carbon Fiber Revolution

PERSHING

Exclusive Dealer

DENTUR TURİZM ve YATÇILIK TİCARET A.Ş.

**DENTUR turizm ve yatcilik ticaret a.s**
Nisbetiye Mahallesi Barbaros Bulvarı No:96/A
34340 Beşiktaş Istanbul/TURKEY
Tel : + (90)-212-2750755
Fax: + (90)-212-3369212
dentur@denturyat.com
www.denturyat.com





Bunlar benim düşünebildiklerim. Eminim bu listelere eklenecek daha birçok özellik vardır, eksikler affola... İşte bu pozitif ya da negatif yönlerini de dikkate alarak; teknenizdeki mevcut enerji üretim durumu, ek kaynak ihtiyacı ve bunlar için gereken yatırım maliyeti ve tabii ki bütçenize göre alım kararı verebilirsiniz. Karar vermeden önce yapacağınız bu hesaplama ve araştırmalar sizi gereksiz enerji yatırımlarından bir ölçüde koruyarak uygun donanımı kurmanıza destek olur.

Ancak tüm bu listelere ve hesaplamalara rağmen biz ve bizim gibi tekneler için bu kararı vermek hâlâ oldukça zor olabilir. Tamam, uzun seyirler yapıyor, 12 ay teknede yaşayabiliyor, alarga ya da basit iskelelerde gecelemeyi seviyoruz. Ona uygun çok güçlü invertör ve akülerle beslenmiş çift panel sistemimiz var. Kış aylarında biraz sıkılsak da genelde güneş bize yetiyor. Su yapıcımız 12 volt. Klima ve elektrikli fırını sadece marinalarda çalıştırıp diğer aletleri (ekmek makinesi, çamaşır makinesi, kahve öğütücü dahil) invertörle kullanabiliyoruz. Uzun süre jeneratör gürültüsüne tahammül edemiyoruz. Kısaca, ilk bakışta, günlük kullanım veya fazla konfor için jeneratör ihtiyacımız yok gibi duruyor. Ama üç sene önce Limnos'ta yaşadıklarımızı, o seyirlerde jeneratörün nasıl işe yaradığını da unutamıyoruz. Bir de arada, sahil elektriğine bağlanmadan aküleri tam doldurabilmek de hoş olur gerçekten. Pekiyi ne yapmalı?

Bizim araştırmalarımız halen sürüyor. Yeni bir jeneratör, hele böyle oldukça az ihtiyaç varken, bütçemizi ciddi anlamda zorluyor. Dolayısıyla bu fikirden uzaklaştık biraz. İkinci el alternatiflerini düşündük ama bizim motor dairesine sığacak kadar küçük olanını bulmak zor.

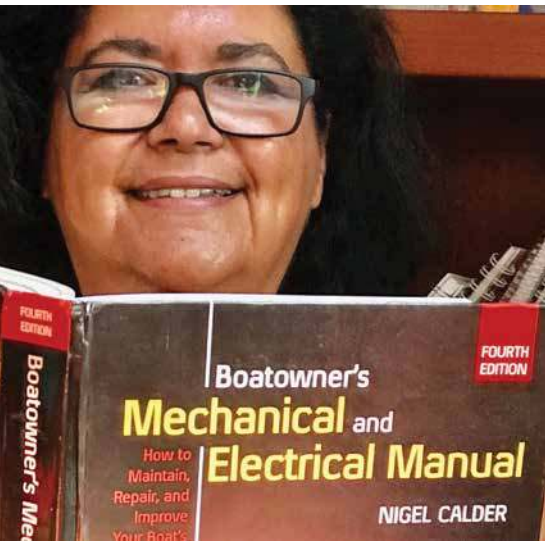
Çanta jeneratörler diğer bir alternatif tabii ama onların da benzinle çalışması tehlikeli. Ayrıca sessiz ve kaliteli olanları yine de pahalı. Buna rağmen çanta jeneratör fikrine sanki daha yakınız. Zaten az kullanacağız, kısa sürelerle çalışacağı için sese dayanır, kullanırken de dikkatli oluruz diye düşünüyoruz. Bu

| | GÜNEŞ PANELLERİ | JENERATÖR |
|---|---|---|
| **POZİTİF YÖNLER (+)** | Temiz ve doğaya uyumludur.<br><br>Göreceli olarak daha ucuz bir enerjidir.<br><br>Sessizdir ve güneş olduğu sürece devamlı üretim olur.<br><br>Ciddi bir bakım masrafı ya da uğraşı yoktur. | Sahil elektriğine benzer 220 volt enerji sağlar.<br><br>Bakımları doğru yapılırsa uzun seneler kullanılabilir.<br><br>Ani ve güçlü enerji ihtiyaçlarında teknedeki olası diğer enerji kaynaklarından açık ara üstündür. Kullanımı pratiktir.<br><br>Teknede 220 v cihazların rahat kullanımına olanak sağlar. Daha yüksek kapasiteli su yapıcı, klima, elektrikli fırın, bulaşık makinesi, su ısıtıcı, mikrodalga kullanılabilir. |
| **NEGATİF YÖNLER (-)** | Seneler içinde performansı azalır.<br><br>Belirtilen watt'ta enerjiyi sadece dik açılı ışın aldığında sağlar. Yatay yerleştirmelerde performansı düşer. Günün belli saatlerinde etkindir.<br><br>Üzerine gelebilecek en ufak bir gölgeden, tozdan etkilenir.<br><br>Üretilen enerji akülerin maksimum %80-85'ini doldurur. %100 dolum için kıyı elektriğine seyrek de olsa bağlanmak gerekebilir. | Pahalı olabilirler.<br><br>En sessizleri bile gürültülü çalışır.<br><br>Güç kullanımına paralel mazot tüketirler.<br><br>Ciddi düzenli bakım ve dikkatli, usulüne uygun kullanım gerektirir. |






*Türkiye Distribütörü: LAHUR MARİNE Ltd. Şti. Göcek Bayi: channel.R Yacht Lifestyle Marmaris Bayi: OR-BAY MAKİNA*




nedenle "Hangi çanta jeneratörü alalım?" aşamasındayız.

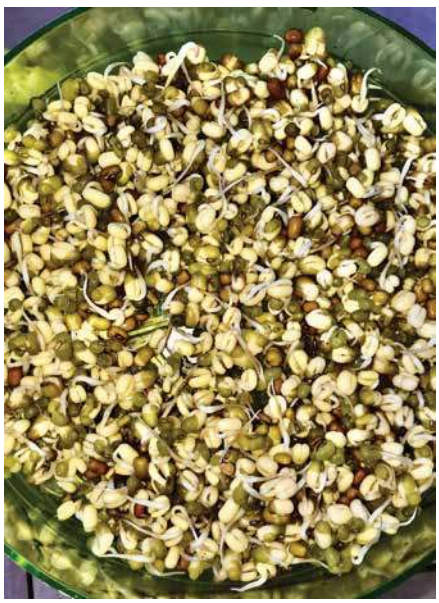
Bir küçük uyarı da jeneratörlerin kullanımı ile ilgili olsun. Jeneratörün kapasitesi ve kullanılması planlanan cihazların toplam enerji ihtiyacı dikkate alınmalıdır. Mesela 5 kVA (5000 watt) bir jeneratör su yapıcı için çalıştırıldı... Su yapıcı 1500 watt çekiyor. Bu esnada elektrik süpürgesi açmaya karar verdik. Süpürge 2400 watt çekiyor. Aynı anda eşimizin canı kahve çekti, su ısıtıcı çalıştı; artı 1500 watt... 5400 watt ile kapasite aşımı oldu... Kaldı ki tüm bu cihazların ilk çalışma anı olan 30 saniyelik demarajı sırasında kullandığının 1,5 katını da çektiği göz önüne alındığında, bizim jeneratörün başı dertte demektir. Aman dikkat, jeneratör var diye her cihazı aynı anda kullanmayın sakın! Jeneratörle aküleri şarj ederken güçlü bir redresör bu şarj süresini oldukça ciddi ölçülerde kısaltır. Tabii saatlik şarjın toplam akü bankının %10'unu geçmemesine de özen gösterilmeli.

Sizlerin bu konudaki düşüncelerini de duymaktan memnuniyet duyarız. Bize yazarsanız önümüzdeki sayılarda yeni fikirleri de herkes için paylaşabiliriz.

Yeni sezonda hepimize keyifli, sağlıklı, mutlu, umutlu seyirler olsun...

Sevgiyle kalın. ⚓

## KeyfeSeyir bahçesinde mayıs ayı



Geçen ay diktiğim tohumlardan domates fideleri maalesef olmadı, kıl biber fideleri ise cılız kaldı. Finike'de havalar hızlıca ısındığından, marul ve taze soğan işini de iptal ettim. Saksılar ve topraklar hazır. Kıl biber fidelerini hazır alacağım. Tam yerleşince de roka, maydanoz, fesleğen, turp tohumlarını doğrudan toprağa dikeceğim. Bu sene bahçenin tam oturması biraz gecikti ama yakında formunu bulur diye düşünüyorum. Domates fidelerini yaz sonu yapacağım. Çok sıcak aylarda hep hastalıklarla uğraştım. Bir de böyle deneyelim dedim. Sprout, yani filiz çalışmaları oldukça iyi gidiyor (Detaylar önceki sayılarda vardı). Pandeminin bu aşamasında çok değerli besin kaynağı olan bu maş fasulye, mercimek, çiğ ay çekirdeği filizlerini mutfakta çok kullanır oldum. Tavsiye ederim.

Sağlıklı günlerde, mavi-yeşil dünyamızda keyifli seyirlere...







TRANSMER Green

# TRANSMER GREEN GÜNEŞ SİSTEMLERİ

ile ENERJİNİZ HER ZAMAN YÜKSEK.

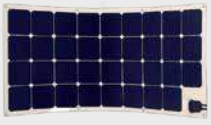


- Akü Şarj Cihazları
- MPPT Güneş Şarj Regülatörleri
- Panel Montaj Ürünleri
- Güneş Enerji Kabloları
- Taşınabilir Güneş Enerjisi Şarj Aletleri
- Tekne ve Yatlar için LED Aydınlatma Ürünleri



**Yarı Esnek Sunpower Güneş Panelleri**

SUNPOWER®



**Yarı Esnek Green Güneş Panelleri**



**Taşınabilir Ekranlı Bluetooth Özellikli MPPT Güneş Şarj Regülatörü 20/40/60a 12/24v**



**TBS-Akü Şarj Cihazları 20A-40A-60A**




**TBS-AKÜ İzleme Monitörü**




**XANTREX İNVERTÖR/ AKÜ ŞARJ**
***Türkiye Distribütörü**



**Sualtı Led Lambası**


TRANSMERGREEN
Etiler Mah. Tepecik yolu Edincik Sok No:1 D:10
Pk:34200 Beşiktaş / istanbul / Türkiye

**T.** +90 212 351 1944
**F.** +90 212 351 1945

**W.** www.transmergreen.com
**M.** info@transmergreen.com

/TransmerGreen

# Sağlıklı bir jeneratör için

**Gözlerden uzak, karanlık bir köşede durduğu için sık sık göz ardı ettiğimiz, çalıştığı sürece sorun olmadığını düşündüğümüz jeneratörlerin de teknenin diğer aksamları gibi ilgi istediğini unutmayalım. İyi bakarsak bu kıymetli donanımı uzun yıllar sağlıklı şekilde yaşatmak elimizde. Bu dosyada kullanım ipuçları ile birlikte yeni ürünler ve üretici tavsiyelerini bulabilirsiniz.**

Jeneratörler, motorlar kadar büyük ve gösterişli olmadığından genelde onları uygun olmayan yerlere monte etme eğiliminde oluruz. Aslında jeneratörler çoğu zaman motordan daha karmaşık yapıdadır. Önce jeneratör ünitesine güç sağlayan içten yanmalı motora (ICE) ilgi göstererek başlayın ve unutmayın yapacaklarınız bununla sınırlı değil. Tüm içten yanmalı motorlar, iyi yakıt, temiz hava, yeterli soğutma suyu akışı ve yağ karterinde yağ olmasına ihtiyaç duyar. Eğer su girişinde anti sifon valfi varsa, sezon başında mutlaka temizleyin. Tekneninizi tüm yıl kullanıyorsanız da düzenli olarak kontrol edin. Tutyalarını değiştirin. Üreticinin verdiği bakım periyotlarına uyun. Bir ses izolasyon kabinindeyse bile üşenmeyin sık sık kontrol edin. Pas, korozyon gibi sorunları hemen çözün. Kaynağını araştırın -genelde su sızıntısıdır- ve müdahale edin. Paslanan yerleri uygun motor boyası ile boyayın.

Temiz suyun ısı eşanjöründen geçtikten sonra deşarj için egzoza enjekte edildiği yer olan egzoz dirseğini kontrol edin. Korozyona uğrayan egzoz dirseği egzoz manifolduna su kaçmasına ardından da suyun açık egzoz valfinden motora ulaşmasına sebep olabilir. Bu da sağlıklı bir jeneratörün son nefesini vermesiyle sonuçlanabilir.

Bunun için egzoz hortumunu çıkarıp dirseğin içini kontrol etmelisiniz, kolay bir işlemdir ve zahmete değer.

**Montaj yeri**

Jeneratör konusunda yapılan en önemli yanlışlardan biri yer seçimidir. Herhangi bir şekilde su sızıntısına maruz kalacak yerlerin seçilmemesi, bulunduğu alanın iyi hava alabilmesi hayati önem taşır. Kokpitin altına monte ediliyorsa direkt postalara değil, sintine suyunun sıçrayıp bağlantılara gelmemesi için kontraplak üzerine yerleştirilmeli. Üzerlerindeki elektronik aksamı düşünerek jeneratörlerin sudan hoşlanmadığını unutmayın.

Filtreli su girişinin nasıl yerleştirildiği de dikkat edilmesi gerekenler arasında yer alıyor. Tekne hareket ettiğinde ve jeneratör çalışmadığında bu girişe dolan deniz suyu soğutma sistemine ulaşabilir. Bunu önlemek için aynı zamanda bir elektrik valfi de olmalı. Motor kapalıyken kapalı konumda olan bu valf, deniz suyunun soğutma sistemine ulaşmasına da engel olur.

**Sessiz ve derinden**

Çoğu denizci daha sessiz çalışma özelliğinden dolayı ses izolasyon kabini olan modelleri tercih eder. Bunlar jeneratörü su, toz gibi etkilerden de korur. Ancak burada unutulmaması gereken yağı ya da sızıntı olup olmadığını kontrol etmek için panelleri açmanız gerekmesidir. Genelde jeneratörün kıyı köşe bir yere yerleştirildiğini düşündüğünüzde panelleri açmak da zahmetli bir operasyona dönüşebilir. Eh fazla sesi soluğu da çıkmayınca genelde ihmal edilir. Rutin kontroller atlanmamalı. Jeneratörün etrafına dalga ya da sallantıyla yer değiştirip hava akışını bozacak eşyalar konmamalı. Ses izolasyon kabininin hava çıkışlarını düzenli olarak temizleyin.

İzolasyon kabinin köpük yalıtım malzemesine de her yıl bakın. Bunlar uzun ömürlüdür ama sonsuza kadar dayanmazlar.

**Ya çalıştır ya kaybet**

Jeneratörünüzün de egzersize ihtiyacı vardır. Enerji ihtiyacınız olmasa da arada sırada yaklaşık bir saat çalıştırın. Ancak bunu düşük yükle yapmayın. Uygun yük miktarına üreticinin kitapçığından bakabilirsiniz.

Hiçbir zaman jeneratörü yüklüyken kapatmayın. Kıyı elektriğinden ayrılırken AC devreleri kapatın.

Yeni bir jeneratör aldıysanız, rodaj aşamasında yapmanız gerekenleri üreticisinden iyice öğrenin. Pistonların silindir yuvaları ile uyumlu form almaları bu aşamada olur, aksi takdirde fazla yağ yakma gibi durumlarla karşılaşabilirsiniz. Özellikle ilk 10-15 saat önemlidir.

Jeneratörünüzün montaj kitapçığını mutlaka internet sitesinden indirin. Detaylı çizimlerin olduğu bu kitapçık herhangi bir sorunda nasıl müdahale edeceğiniz konusunda size bilgi verir.

## ÜRÜNLER

### Aksa Jeneratör

**Cummins Onan MDDCW-MDDCY-40 kW-50 kW**

1920 yılında kurulan Cummins Onan firmasının 40 ve 50 kW'larda kullanılan ürünleri, John Deere motor sayesinde tüm emisyon koşullarına uygun. Bunun yanında sessiz ve dayanıklı özellikleri ile ön plana çıkıyor. Yüksek kalite, sağlam yapı ve sürekli gelişen teknoloji markanın güçlü yanları arasında gösteriliyor. Ürün dijital ekranıyla genset arasında iletişim kurma ve bilgi aktarımı sağlıyor. Dijital ekranıyla motor ve alternatör verileri kullanıcı tarafından ekrana getirilebiliyor. Gelişmiş tasarımı ile daha sessiz ve titreşimsiz.

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Bakımları zamanında yaptırmak ve kalitesiz yakıt almamak ürünlerinin ömrünü uzatmak açısından önemli.

www.aksa.com.tr




*Cummins Onan MD-DCW-MDDCY-40 kW-50 kW*

### Albosan

**Albo Marine MS 312**

Geniş ürün yelpazesine sahip Albo Marine, uzun yıllarda edindiği bilgi birikimini yenilikçi çalışmaları ve modern tasarımlarla birleştiriyor. Ürünlerinde uzun ömürlü, düşük yakıt sarfiyatlı ve çevreci egzoz emisyon değerlerine sahip Kubota motorlarını kullanıyor. Donanımında bulundurduğu kaliteli ekipman ile düşük vibrasyon etkisi sağlanmış. Sessiz çalışma özelliği ve kompakt boyutları ile Albo Marine ürünlerini yüksek verimli. MS 312 modeli 12 KVA gücünde, motor hızı 1500 rpm, 220 volt. Boyutları: 1.115X660X710 milimetre, ağırlığı 408 kilogram.




*Albo Marine MS 312*

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Periyodik bakımların zamanında yapılmaması. Bakımlar düzenli yapılır, arıza ikaz panolarındaki uyarılar dikkatli takip edilirse kullanıcıya bağlı hata olasılığının azaltılması sağlanabilir.

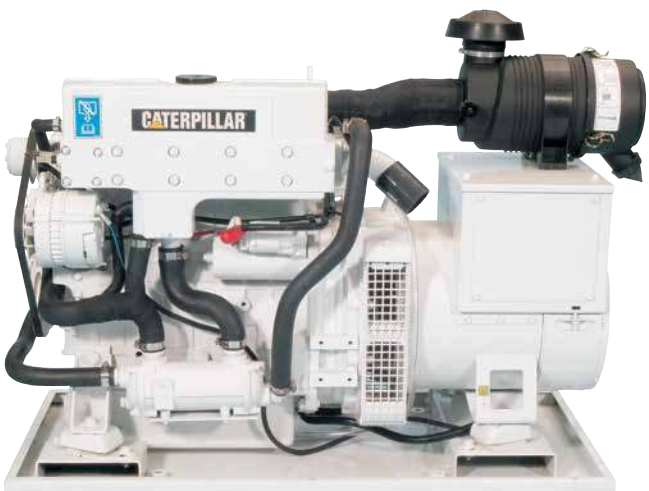
www.albosan.com.tr

### Borusan Cat

**Borusan Cat C1.5-C2.2-C4.4**

Borusan Cat, kompakt yapısı ile çok az yer kaplıyor. Düşük desibel seviyelerine sahip olması nedeniyle konforlu ve sessiz kullanım sağlıyor. C1.5, C2.2 ve C4.4 ses izolasyon kabinli deniz jeneratörleri 10 ekW-99 ekW güç aralıklarında, 50Hz ve 60Hz seçenekleriyle müşterilere sunuluyor. Kolaylıkla monte edilebilen titreşim azaltıcı izolatörler ise titreşimi en düşük seviyede tutmaya yardımcı oluyor.

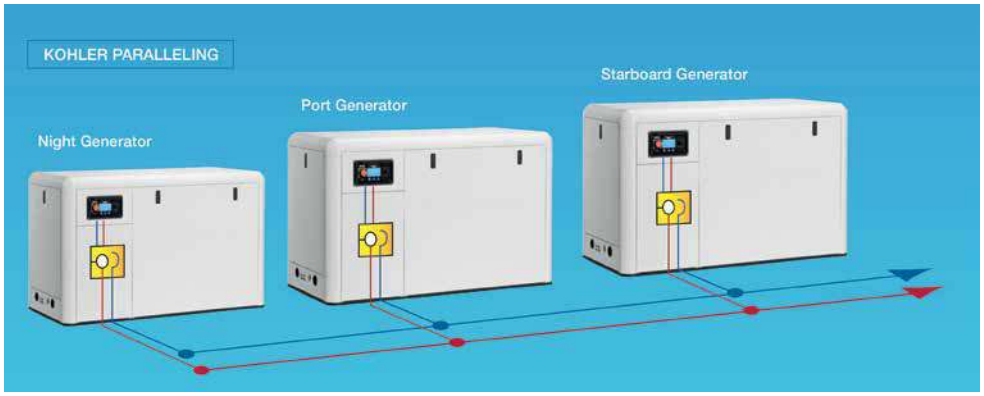
**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Borusan Cat, deniz jeneratörleri seçerken ve kullanırken kullanıcıların dikkat etmeleri gereken önemli kurallar olduğunu belirtirken, bu kurallara uyulmadığında karşılaşılabilen kullanıcı kaynaklı hatalar hakkında da değerlendirmede bulunuyor. Yapılan hataların başında, hesaplanan tekne elektrik yükünün çok üzerindeki güçte makine seçiminin yapılması geliyor. Buna bağlı olarak makine düşük yükte kullanım sorunları çıkarabiliyor. Öte yandan makinenin soğuk çalıştırılması ve soğuk yükleme yapılması, ilgili planlı bakım periyotlarına uyumsuzluk ve yapılan bakımların yetkin kişiler tarafından gerçekleştirilmemesi, yakıta bağlı olarak makine yağının yanlış seçimi, makine soğutma suyunda antifriz kullanılmaması ve yakıt tanklarında su birikmesi kaynaklı hatalar, kullanıcıların en sık karşılaştıkları diğer problemler olarak ön plana çıkıyor. Borusan




*Borusan Cat C2.2*

Cat, uygun periyotlarla makinelerin bakımlarının ve ekspertizlerinin yetkin Borusan Cat personeli tarafından gerçekleştirilmesini sağlıyor. Doğru makine operatörlüğü ile ilgili olarak müşterilerini bilgilendiriyor ve kullanıcı kaynaklı oluşabilecek arıza ve hasarların önüne geçilmesine olanak tanıyor.

www.borusancat.com




## Denizmar

**Paguro 22 EK 22 KVA 20 KW 1500 Rpm Köhler Makinalı**

Paguro jeneratörünün hem motoru hem de alternatörü su soğutmalı. Bu, jeneratörü soğutmak için kabin içerisindeki hava akışına olan ihtiyacı ortadan kaldırıyor, böylece daha düşük ses çıkışı elde ediliyor. Yanma havası, tabandaki ses çıkışını önlemek için tasarlanan küçük deliklerden geçiyor. Ses yalıtımlı kabin, çok katmanlı, cam takviyeli elyafla birlikte ses absorbe eden malzeme ve maksimum ses yalıtımını sağlamak için yüksek yoğunluklu ses emici köpük ile kaplanmış. Paguro ürün yelpazesi kompakt, güçlü ve aynı zamanda akıllıca tasarıma sahip, güvenilir ve sessiz çalışan jeneratörlerden oluşuyor. Güçlü jeneratör serisi, sadece eş zamanlı veya sabit mıknatıs alternatörlerini kullanıyor.

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Marin jeneratörlerin rutin bakımlarının yapılması, verimli kullanım için çok önemli. Bazı kullanıcılar herhangi bir arıza ya da bakım yapılması gerektiği durumlarda yetkili servis dışındaki kişilere başvurabiliyor. Bu işlemlerden verim alınamadığı gibi jeneratöre daha büyük zararlar verilebiliyor. Marin jeneratörlerde genellikle su çekişinde azalma, impellerinde yaşanan problemlere sıklıkla karşılaşılıyor. Emiş hattının tıkanması da yaşanan genel problemler arasında.

www.denizmar.com



*Paguro 22 EK 22 KVA 20 KW 1500 Rpm Köhler Makinalı*

## Denpar

**Kohler DEC3500**

Jeneratör kontrol paneli ilave senktron panolarına ihtiyaç duymadan iki veya daha fazla jeneratör arasında haberleşmeyi otomatik sağlıyor, ihtiyaç durumuna göre devreye girme, eşit yük paylaşımı, ihtiyacı bittiğinde otomatik devreden çıkma ve eşit yaşlanma gibi bütün senkron işlemlerin otomatik yapılmasını sağlıyor. Jeneratör kontrol paneli 11kW-400kW arası bütün modellerde standart olarak veriliyor. Kohler'in DEC3500 kontrol sistemi teknede fazla yer kaplamıyor.

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Zamanında yapılmayan bakımlar, belli çalışma saatlerinde değişmesi gereken parçaların değiştirilmemesi ve orijinal yedek parça kullanılmaması. Bunlar jeneratörde orta ve uzun vadede ciddi arızalara ve dolayısıyla jeneratör ömrünün kısalmasına sebebiyet veriyor.

www.denpar.com

## Eltesan Mobil

**FP Jeneratörleri**

Değişken hızlı modern bir dizel motor sayesinde bu jeneratör, teknedeki farklı güç gereksinimleri için uygun. Güç talebi değişiyorsa, Fischer Panda invertörlü bir jeneratör, geleneksel sabit devirli jeneratör ile karşılaştırıldığında kayda değer yakıt tasarrufu sağlayabiliyor. İnvertör, elektrik yükünü sabit bir çıkış voltajı ile besliyor. Dizel motorun devri, çalıştırılan tüketicilerin ihtiyaçlarına göre ayarlanıyor. Sonuç olarak, motor her zaman optimum güç aralığında çalışıyor ve daha az yakıt harcıyor. Diğer bir maliyet avantajı, otomobil sektöründe olduğu gibi bakım için değişken bir servis aralığının ayarlanabilmesi. Bu, ekran paneli aracılığıyla yapılabiliyor.

Panda 60i PMS marin jeneratör (nominal güç: 48 kW) ile yapılan bir testte, nominal yükün %20'sinde, eşdeğer sabit hızlı bir jeneratörle karşılaştırıldığında %30 yakıt tasarrufu ölçülmüş. Nominal gücün %62,5'i olan 30 kW'lık bir güç ihtiyacı durumunda bile yakıt tasarrufunun %10 olduğu belirtiliyor. Panda invertörlü jeneratör, yenilikçi ve çevre dostu invertör teknolojisi ile çok iyi bir voltaj ve frekans kararlılığı sunuyor. Bu, onu özellikle



*Fischer Panda*

hassas elektronikler için uygun hale getiriyor. Değişken hız teknolojisi ile düşük yükte sorun ortaya çıkmıyor. Sabit hızlı jeneratörler söz konusu olduğunda, birçok durumda, özellikle 50 kW'lık bir güçten sonra temel yük gerekli. Güç talebi çok düşükse, bir yük (yapay yük) bağlanmalı. Bu, Panda invertörlü jeneratörler ile engellenebiliyor. 4 kW ila 48 kW güç aralığında değişken hızlı Fischer Panda invertörlü jeneratörler mevcut.

Panda jeneratörler paralel veya çoklu bağlantı, optimum ağırlık dağılımına izin verdiği için özellikle çok gövdeli teknelerde kullanılabiliyor. Teknedeki mevcut güçler birleştirilebiliyor veya bir Panda jeneratörden diğerine geçiş yapılabiliyor.

Fischer Panda jeneratörleri her zaman bir GRP ses yalıtım kapsülü ile birlikte teslim ediliyor (paslanmaz çelik bir kapsül, 30 KW'lık bir güçten sonra). Su soğutması sayesinde, kapsül hava geçirmez şekilde kapatılabiliyor. Sadece motorun yanması için hava gerekiyor ve bu sayede Fischer Panda jeneratörlerini bilhassa sessiz hale getiriyor.

Fischer Panda, 3,2 kW'tan başlayan tüm güç sınıfları için çift su soğutma devresi kullanıyor. Motor ve jeneratör, dahili bir tatlı su soğutma devresi ile soğutuluyor. Deniz suyu yalnızca yüksek kaliteli bir alaşımdan (CuNi10Fe) yapılan ısı eşanjörüyle temas ediyor. Su soğutma sistemi sayesinde, karmaşık bir soğutma kontrol sisteminin (kanal sistemi) kurulması da gerekli değil. Isı, doğrudan soğutma suyu sistemi aracılığıyla uzaklaştırılıyor. Ortam sıcaklıkları sabit kalıyor ve makine dairesindeki diğer ekipmanın ısınma riski ortadan kalkıyor. Su soğutma sistemi ve ses yalıtımı sayesinde jeneratörler özellikle küçük, hafif ve sessiz olacak şekilde tasarlanabiliyor.

www.eltesanmobil.com

### Erin Motor

**EDJ011500015KY**

Sessiz kabinli jeneratör, kesintisiz enerji akışı için sağlam yapısı, güçlü motoru ile sorunsuz bir şekilde çalışacak şekilde üretilmiş. İki yıl 2.000 saat garanti, uzun servis aralığı, kompakt tasarım, düşük yakıt tüketimi (%75 güçte 2,7 litre/saat), kolay yağ değişimi, 1,5 milimetre sac kalınlığı ile dış etkilere dayanıklılık, özel bariyerli yanmaz ses izolasyon malzemesi, iki adet egzoz susturucu, 7 metrede 69 db. ekstra yalıtımlı sessiz kabin, bir adet 380V ve iki adet 220V priz çıkışı, IP 44 yalıtım, kolayca sökülebilir modüler yapı, kilitli kabin, dört geçişli radyatörü ile +50°C'de çalışabilme, gövde suyu ısıtıcısı seçeneği ile -18°C ısıda çalışabilme, 100 litre yakıt tankı seçeneği ile 40 saate yakın kesintisiz çalışabilme, her yönden trans palet ile kolayca taşınabilme gibi özelliklere sahip. Transfer ve kontrol panoları dahil. Cep telefonu ile uzaktan kontrol edilebilme seçeneği var. Marinize edilerek yatlarda da kullanılabiliyor.

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Soğuk yerlerde antifriz kullanılmaması, yanlış güç seçimi, bakımların zamanında yetkili servise yaptırılmaması, yakıtın






*EDJ011500015KY*



*Whisper Power Piccolo Serisi*

tamamen bitirilerek motorun hava yapmasına sebebiyet verilmesi, yanlış ve uygun olmayan yakıt kullanımı.

www.erinmotor.com

## Marintek

**WhisperPower Piccolo 5**

WhisperPower-Piccolo serisi 5/8/10/12 ve 15 kVA gücündeki beş farklı modeli içeriyor.

Piccolo 5 modeli bunlardan en küçüğü. Boyutları ve fiyatına göre genellikle 50 feet'e kadar teknelerde ve özellikle yelkenlilerde tüm ihtiyaçları karşılamaya yetiyor. 5kVA/4kW sürekli güç ve sessiz çalışma özelliğine sahip. 68 kilogram ağırlığındaki ürünün ebatları ise 461X450X520 milimetre. Ayarlanabilir motor devri ile azami yakıt tasarrufu sunuyor. Yüksek verimli güç modülü sayesinde nominal gücünün üzerindeki anlık yükler ile başa çıkabilecek kapasitede. TWIN Power özelliği ile paralel kullanım opsiyonu, kapalı devre soğutma, yaygın ve nitelikli servis ağı gibi özellikleriyle dikkat çekiyor.

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Periyodik bakımların ihmal edilmesi, yetkili olmayan kişilerden bakım/onarım hizmeti alınması (bunda sezon hazırlıklarını son ana bırakmanın büyük etkisi var), jeneratörün çalıştırma öncesi ve sonrası yapılması gereken kontrollerinin ihmal edilmesi.

www.marintekstore.com

## Merkür Spor

**Nanni Diesel QMF6M**

İki silindirli Kubota motorun tahrik ettiği Nanni Diesel jeneratörlerden QMF6M modeli, ses izolasyon kabinli. Azami gücü 5 KW, sürekli gücü 4.6 KW. Monofaze olarak 230 volt ve devir sayısı ise 3000 RPM. Son derece sessiz ve ekonomik yakıt sarfiyatı özelliklerine sahip olan modelin ağırlığı 128 kilogram. Ses izolasyon kabinli olarak boyutları 480X650X530 milimetre. Düşük yağ basıncı ve yüksek hararetten dolayı otomatik durdurma özelliğine sahip. Ergonomik kumanda paneli, susturucusu ve sifon kırıcı kiti ile birlikte paket olarak 8.000 euro (KDV hariç).

**En sık yapılan kullanıcı hataları:** Üretici tarafından kullanılması tavsiye edilen yakıt ve yağın özelliklerine dikkat edilmemesi, farklı özelliklere sahip yağ ve yakıtların kullanılması önemli hasarlara sebebiyet veriyor. Bu filtrelerin 'mikron' seviyesindeki elementleri istenmeyen maddeleri tuttuklarında jeneratörü uzun ve sağlıklı çalışmasını sağlıyor. Tavsiye edilenden başka filtrelerin kullanılması çok ciddi hasarlara yol açabiliyor. Jeneratörün bulunduğu ortamın yeterli şekilde havalandırılmaması, jeneratörün motorunun üzerinde bulunan ve katodik korumayı sağlayan tutyaların sezonluk olarak değiştirilmemesi, satın alınırken teknik özelliklerinin (azami gücü, devamlı gücü, jeneratörün devir sayısı vb) iyi incelenmemesi de hatalar arasında sayılabilir. Teknenin ihtiyacından çok daha büyük güçte jeneratör kullanılması, jeneratörün düşük yük altında çalışmasına sebep oluyor ve motorunda ciddi sorunlar yaratıyor. ⚓

mercurysport.com




*Nanni Diesel QMF6M*

# THE STUNNING BEAUTY

## COMING SOON



SIRENA MARINE

58 / 58 COUPE / 68 / 88 RPH

SIRENA YACHTS

SirenaYachts /sirenayachts

www.sirenayachts.com



# Adrenalin deposu

**Dinçer Sertkaya, iflah olmaz bir macera tutkunu. Adrenalin seviyesi o kadar yüksek ki uygun mevsimde yapılan sıradan maceralar onu heyecanlandırmaya yetmiyor. Tıp doktoru olan Sertkaya, uç deneyimlerin peşinde koşsa da takipçilerini uyarıyor: "Risk almak güzel ama dozunu kaçırmadan!"**

YAZI: **ŞULE KAYA**

Dinçer Sertkaya bir doğa sporunu yaparken 'sezon açmak ya da kapatmak' gibi bir tabiri kesinlikle kabul etmiyor. Zira onu heyecanlandıran 'popüler mevsimde ve popüler noktalarda' yaşanan maceralar değil, kimsenin denemek istemediği zaman ve yerlerde deneyim yaşamak. Örnek vermek gerekirse... 60 knot havada Haydarpaşa açıklarında kitesurf, karlı bir aralık gününde Ankara'daki Mogan Gölü'nde SUP, Barbaros Bulvarı'nda snowboard ya da Validebağ Korusu'nda snowkite... Kayda aldığı deneyimlerini Instagram'daki hesabından paylaşan Sertkaya, amacının insanları zihinlerindeki sınırların dışına çıkarmak olduğunu söylüyor. Nitekim kendisi, paylaşımlarıyla bugüne kadar pek çok kişiyi doğa sporlarıyla tanıştırmayı başarmış. Dinçer Sertkaya aynı zamanda ısrarla uyarıyor: "Maceraya evet ama risk ve güvenlik dengesini akıldan çıkarmadan!"

**Sizi kısaca tanıyabilir miyiz?**

Pek çok kişi beni sosyal medyada gezgin veya ekstrem sporcu olarak bilse de aslında doktorum. Bir medikal şirkette kalp ritim bozuklukları tanı ve tedavisinde kullanılan tıbbi malzemelerle ilgili iş kolunun direktörüyüm. 49 yaşındayım ve yaşantıma sporu, doğayı entegre etmiş olmaktan dolayı kendimi şanslı hissediyorum. Çevreme aktif hayatı ve doğa sevgisini aşılamayı ilke edindim.

**Su sporlarına merakınız nasıl başladı? İlk hangi sporla başladınız?**

Kendimi bildim bileli doğaya hayranım. Özellikle de nehir, göl, deniz gibi suyla iç içe doğa parçaları bana çok çekici geliyor. Suyun gücü, doğaya hayat verişi, çoğu zaman doğanın şeklini değiştiren en büyük etken olması çok etkileyici. Keşfetme isteği, merak ve araştırma bende çocukluk yıllarımdan beri var olan masum takıntılar. Küçükken kafadar arkadaşlarımla birlikte dere boyu keşif yürüyüşleri yapardık. Şimdi haritalara bakınca görüyorum ki o dönemlerde bilmeden birçok kanyona girmişiz. Babamla kürekli sandalla balığa ve çocukluk çağımın efsanesi lüfer avına giderdik. Kürekleri sıklıkla ben çekerdim. Yunusları görünce üzerlerine binip maviliklerde onlarla gezmek isterdim. Yüzmeyi kayalık mendireklerde öğrendim. Dalgakıranlar arasında yüzmek, uzaktaki plajlara yüzerek gitmek, batık takaların direklerinden, kayalıklardan denize atlamak en büyük eğlencemizdi. Şnorkelle kayalıkların arasında balık gibi gezmek, sualtındaki küçük mağaraları araştırmak, midye çıkarıp tenekede pişirip yemek unutulmaz anılardı. Başlangıçta spor amaçlı yapmasam da hiking, trekking, kanyoning, bisiklet, yüzme ve kürek çocukluk çağlarımdan beri hayatımın parçası oldular.

**Bugüne kadar hangi sporları denediniz?**

Bu soruya cevap verirken nereden başlayıp nerede duracağımı bilemiyorum. Emin olun cevabımı olabildiğince özetleyerek vermeye çalışacağım. Motorlu sporlardan ve spor salonlarından genelde uzak durdum. Doğada, doğanın gücüyle veya kas gücüyle yapılan sporları tercih ettim. Lise öncesi hentbol, lisede voleybol, üniversitede yüzme takımındaydım. Maalesef bölgemizde ve okuduğum okullarda kürek, kano ve




Dinçer Sertkaya

yelken takımları yoktu. Okul dönemimde ulaşamadığım bu sporlar içimde hep ukde olarak kalmıştır.

Yüzmeden sonra fiziki kondisyonumu geliştiren ilk spor patika koşuları oldu. Doğada koşmak özgürlüğe açılan bir kapıydı adeta ve kesinlikle bağımlılık yapıyordu. Pek çok dağ maratonu ve ultramaraton koştum. Bu sayede çok yer gördüm ve kendi başıma gidemeyeceğim rotaları öğrendim. Bedenen neler yapabileceğimi daha iyi anladım. Daha hızlı ilerlemek, daha kısa zamanda daha





çok yeri keşfetmenin anahtarı ise dağ bisikletim oldu.

Dağ bisikleti ve patika koşularına orienteering ve macera yarışları eklendi. Macera yarış etaplarında kamp ve en önemlisi kanoyla tanıştım. Önce kano ardından seakayak ve sonrasında SUP, kas gücüyle doğada yapmak istediğim keşiflerin ve gezilerin en temel aracı oldular. Dağlara olan sevgim ve saygım koşu ve dağ bisikletinin ardından beni snowboard'la buluşturdu. Pistler dar geldi, pist dışına, çok geçmeden tesis olmayan yerlere hedikle çıkıp zirvelere tırmanıp kayar oldum. Kitesurf'ün karda yapılanı snowkite da yapıyorum. Birkaç yıl önce kitesurf yapmaya da başladım. Daha sonra hayatıma SUP girdi. Üzerine çıkıp kürek çekmeye başlamadan önce bana çok durağan gelen SUP, suya ve doğaya dair aradığım pek çok şeyi bir araya getirmişti. Koşu ve bisiklet antrenmanlarımın ardından gelen recovery günlerinde, bir şey yapmadan dinlenmek bana göre değildi. O günlerde enerjimi boşaltacağım harika bir araç olur diye edindiğim SUP, bir süre sonra vazgeçilmezim ve doğaya açılan kapım oldu. Tüplü dalışlar yaptım. Bröve alacak kadar düzenli vakit ayıramadım ve gidemedim. Ayrıca tek başına yapmak istediğimde güvenli olmayacağı için bu heves çok uzun soluklu olmadı. Tüpsüz maskeli dalışlar ile keyifli aktiviteler yapmak bana daha pratik geliyor.

**Favoriniz olan spor hangisi?**

Şişirilebilir modeller üretilmeye başladığından beri favorim kesinlikle SUP. İyi bir planlama ile çok güzel rotalarda kas gücüyle sorunsuz ilerleyebilirsiniz. Kitesurf için rüzgâra ihtiyaç var. SUP'a alternatif olarak düşünülebilecek rüzgâr gerektirmeyen kürekli su araçlarından kano ve seakayak için ise taşıma konusu yeterince pratik değil. SUP'la yaptığım bir turda, gerektiğinde indirip büyükçe bir sırt çantasına koyup taşıyabiliyor sonra tekrar şişirip kürek çekmeye başlayabiliyorum. Tüm vücudu, eklemleri ve kasları sınırlarını zorlamadan çalıştıran harika bir kardiyo egzersizi aynı zamanda. Pandemi konusu da gündemdeyken kesinlikle harika bir sosyal izolasyon sağladığını söylemekte fayda var.

## 60 knot lodosta kitesurf

**Nerelerde kürek çektiniz SUP'la?**

İstanbul'dan İzmir'e taşındığım yıl çok sevdiğim bir abimin kano firmasından aldığım seakayakla deniz dışında pek çok göl ve akarsu maceram oldu. En uzun ve keyiflisi bu yaz tamamladığımız SUP'la başlayıp seakayakla bitirdiğim 250 kilometrelik Denizden Likya (Bknz. *Naviga* Ekim 2020, sy. 54) rotasıydı.

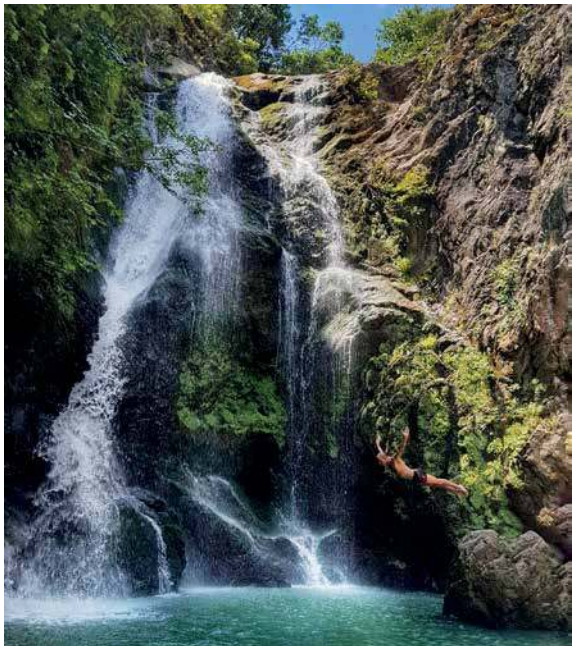
**Bugüne kadar yaptığınız en sıra dışı deneyim hangisiydi? Ondan bahseder misiniz?**

2015 yılında İstanbul'da yaklaşık 50-60 knot hızında bir lodos fırtınası oldu. Kitesurf'ü bana öğreten arkadaşım Volkan Günel ile gece yarısı haberleştik. Deniz trafiğinin durdurulacağı haberini alınca sabaha karşı hazırlık yapıp Kadıköy Rıhtımı'nda buluşup fırtınada kite'la suya indik ve Haydarpaşa açıklarında kitesurf yaptık. Dev dalgalar arasında İstanbul'un göbeğinde kitesurf inanılmaz bir aksiyon ve müthiş bir deneyim oldu. Haber basına ve medyaya yansıdı. Bunun dışında İzmir Körfezi'nde kitesurf, İskenderun Körfezi kitesurf geçişi, Beşiktaş Barbaros Bulvarı'nda snowboard, Validebağ Korusu'nda snowkite, Riva Nehri ve Poyrazköy Üsküdar seakayak geçişleri, Haydarpaşa'da wakeboard gibi güzel rotalarımız ve maceralarımız oldu.

**Başınıza herhangi tehlikeli bir olay geldi mi?**

Riskli işler yaptığınız sürece tehlikeli olay yaşama sıklığınız da artıyor. Hangi birinden bahsetsem bilemiyorum ama sanırım en sık ve en tehlikeli olanları hipotermi riski yaşadıklarım. Bir kış günü çok elektrikli bir havada kitesurf yaparken kıyıdan yaklaşık 1 mil uzakta board'uma büyük bir dalga denk geldi ve ayağımdan çıktı. Kıyıda beni izleyen veya benimle birlikte kayan kimse yoktu. Yapmamam gereken her şeyi

yapmış tüm güvenlik kurallarını ihlal etmiştim. Rüzgâr hızı ve dalgalar board'a ulaşmamı güçleştiriyordu. Birkaç metre uzağımda olan board saniyeler içerisinde gözden kayboldu. Ayağınızda board yoksa ve rüzgâr sizi kıyıya doğru değil açığa sürüklüyorsa işiniz gerçekten zor. Üzerimde 5 milimetre neopren wetsuit, ayaklarımda patik, ellerimde eldiven ve neopren başlık olmasına rağmen vücut sıcaklığım hızla düşmeye başladı. Body drag (sürüklenme) dediğimiz bir yöntem var, onunla vücudumu dümen olarak kullanıp rüzgârüstü giderek kıyıya ulaşmaya çalışsam da şiddetli rüzgâr sebebiyle mümkün olmuyordu. Hemen kite'ın emniyetini çektim ve ipleri bara sararak self rescue (kendi kendini kurtarma) pozisyonu aldım. Daha yavaş olsa da hâlâ açığa sürükleniyordum.



Yaklaşık 15 dakika içinde sanırım kıyıya uzaklığım 3 mil oldu ve dalgalardan kıyıyı artık göremez olmuştum. Umudum 5 mil kadar sonraki buruna ulaştığımda karaya çıkmaktı. Ellerimi, ayaklarımı hissetmez olduğum anda artık dayanacak gücüm kalmamışken bir balıkçı motorunun sesiyle tekrar hayata tutundum diyebilirim.

Risk almak güzel ama dozunu kaçırmamak gerek. Bu benim yaptığım en büyük hataydı ve hayatıma mal olabilirdi. İyi bir ders aldım ve asla aynı hatayı tekrarlamadım.

**Ankara'nın soğuğunda, karda SUP yaptınız. Bu deneyiminizden bahseder misiniz?**

Çocukluk çağlarında yapma denileni yapmak ve bir şeyi yapma denilinceye kadar yapmak gibi bir huyum vardı. Benzer bir huy hâlâ bende alternatif zaman ve koşullar anlamında devam ediyor. SUP, sörf, kano, seakayak, kürek, yüzme gibi su sporları sadece sıcak mevsimlerde yapılır ön yargısına her zaman karşı oldum. Kar olmadan snowboard yapılamayabilir ama su ve SUP varsa beni ne kısıtlayabilir ki.

Karda ve soğukta SUP yapmak, kimsenin olmadığı o soğuk havada doğanın içinde olmak tek amacımdı. Aslında Eymir'de kürek takımı ile güvenlik botları haricinde herhangi bir su taşıtı kullanmak ve kürek çekmek yasak. Ben sabah çok erken saatte kimse yokken başlayıp bitirdiğim için sorun olmadı. Mogan bu konuda daha rahat. Mogan'da Eymir'deki gibi bir yasak yok.

## Hedef bir farkındalık projesi

**Tehlikeli bir deneyim miydi? Ne gibi önlemler aldınız?**

Soğuk hava ve su bir araya gelince çok tehlikeli oluyor. Hava -15°C'ydi. Islak ortamda ne giyseniz kısa sürede üşümeye başlıyor ve konfordan hızla uzaklaşıyorsunuz. Kürek çekerken 5 milimetre fullbody wetsuit, su geçirmez çorap ve goretex astarlı ayakkabı giydim ama her yerden içime işledi soğuk. Özellikle ellerim kameralarla uğraşırken hissizleşiyordu. Olabileceklerin en kötüsü, birşeylere takılıp buzlu suya düşmek veya SUP'un sazlar veya buz ile delinip batmasıydı ki neyse ki korktuğum başıma gelmedi. Ama ciddi anlamda soğuğu içimde hissettim, döndüğümde ısınmam çok uzun sürdü. Bunun dışında karda ve donmuş pek çok gölde, nehirde SUP ve seakayak yaptım.

**İleriye dönük başka sıra dışı planlarınız var mı?**

Bir farkındalık projesi için uzun mesafe SUP rota çalışmam var. Birkaç konuda sponsor desteği bulmam gerekiyor. Duruma göre değişmekle birlikte beş günlük kendi kendime yeteceğim bir rota planlıyorum. Sponsorluk durumuna göre süre ve mesafe uzayabilir.

**Türkiye'de kitesurf ve SUP için favori yerleriniz nereler?**

SUP için neredeyse hiçbir engel tanımıyorum. Girilmesi yasak olan bazı HES veya rezerv baraj gölleri, debisi kuvvetli nehirler gibi sular dışında her









yer SUP noktası olarak anılabilir. Ama görselliği fazla olan yerler tercih edilirse kişinin motivasyon açısından kazanımları daha yüksek olur. Örnek olarak Ege kıyıları, Fethiye'den Antalya'ya kadar olan kıyı şeridi SUP için harika yerler. Kitesurf için bence en güzel yer Gökçeada. Rüzgârı bol, kayılabilecek alanı geniş. Türkiye'de olmasına rağmen Bulgaristan'dan daha çok kişi geliyor buraya.

**Kitesurf ve SUP yapmayı hayal ettiğiniz yerler var mı?**

Daha önce kitesurf ve SUP yapılmamış yerler beni daha çok çekiyor. Dağlardaki göller bu konuda bana daha çekici gelmiştir. Türkiye dışında her ikisi için elbette inanılmaz güzel yerler var. SUP konusunda hayallerimi süsleyen yerlerin başında Norveç fiyortları, Antarktika, Yosemite'ın yanı sıra cam gibi berrak suyu olan göller ve tropik adalar geliyor. Kitesuf için Hawaii'nin Maui, Meksika'nın La Ventana, Brezilya'nın Cumbuco, Peru'nun Paracas kıyıları çok güzel. Ama yine de belirli noktalar yerine bir yerden bir yere gidilecek rotalar daha anlamlı benim için.

**Sıra dışı deneyimler size neler katıyor? Ve bu deneyimler sizi neden cezbediyor?**

Kendimce pek çok sporu alışılagelmiş şekilde ve normal denilebilecek yerlerde yaptım sayılır. Artık beni cezbeden sıra dışı zaman ve yerler. Popüler noktalar ve popüler dönem yerine bilinmeyen, kullanılmayan yerlerde ve popüler dönem dışında yapmak beni çekiyor. Sezonu kapatmak ve açmak terimleri de beni oldukça rahatsız ediyor. Eğer imkan varsa neden sezon kavramıyla sınırlandırayım ki kendimi. Çoğu su sporu kışın daha güzel. Her yer daha sakin. Tüm bilgi birikimimi ve fiziki kondisyonumu doğada engel tanımadan keşifler yapmaya, risk keyif dengesini kurarak adrenalin deşarjları yaşamak için kullanıyorum.

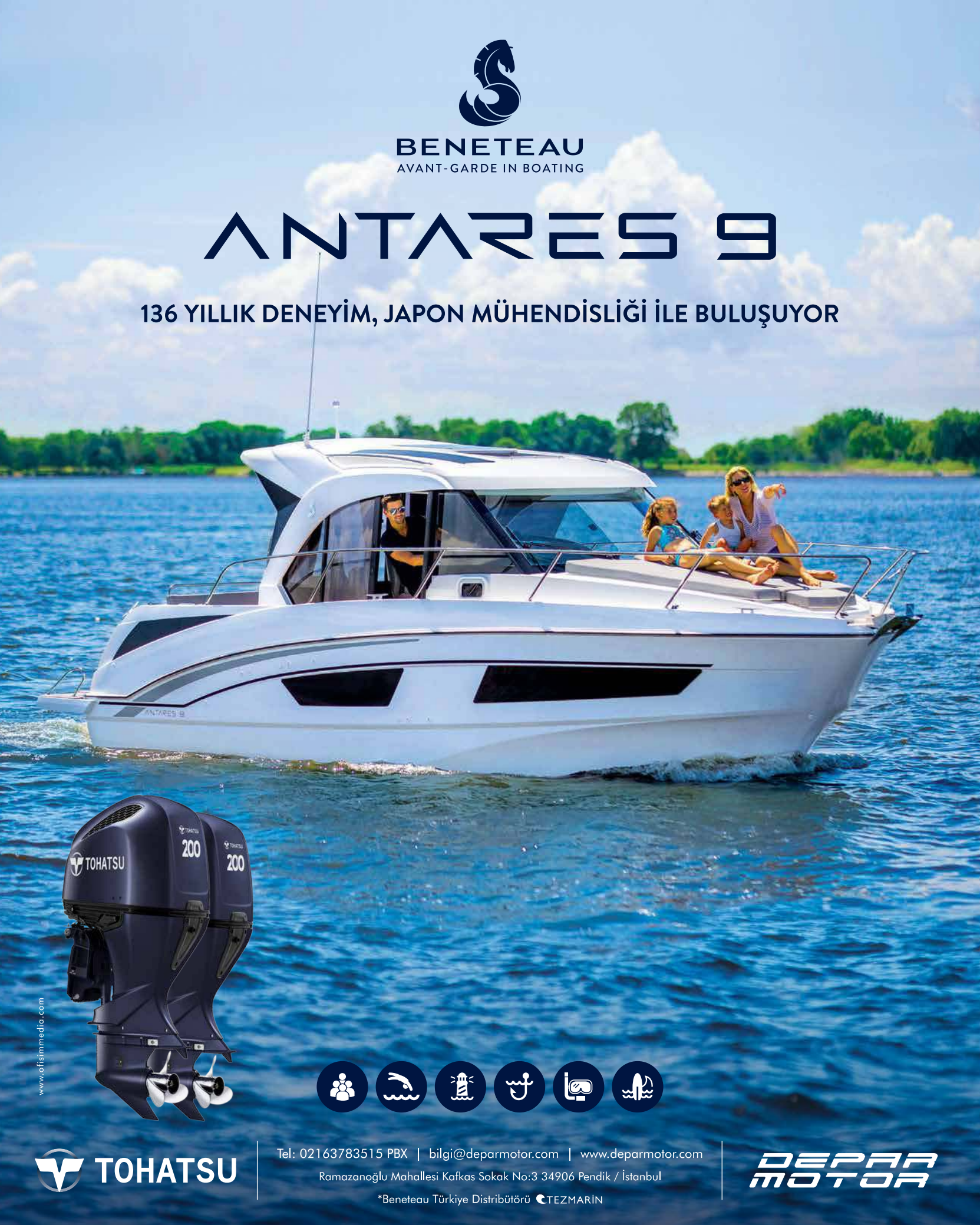
Şunu belirtmek isterim ki sıra dışı deneyimleri yaparken hiçbir zaman ego tatmini amacım olmadı. Kendimi ispatlamak, değişik veya ekstrem olmaya çalışmak da yok altta yatan sebep olarak. İçimden geleni istediğim zaman, benden başka kimseyi riske atmadan, kimseyi ve doğayı rahatsız etmeden yapmak istiyorum sadece.

Bu sıra dışı deneyimler ve bunların paylaşımlarıyla çevremde fiziksel olarak aktif hayata geçen, bu sporlara başlayan, kendine, çevreye, doğaya daha fazla ilgi gösterip önem vermeye başlayan insanlar oldu. Bu benim için inanılmaz büyük bir gurur ve motivasyon kaynağı. Umarım bu sohbetten sonra okurlarda oluşan algı gereksiz risk almak şeklinde ve kötü yönde olmaz. Bir faaliyet yapılacağında fayda zarar ve risk-güvenlik dengesi korunmalı. Adrenalin olsun diye kamikaze yapmamalı. ⚓

BENETEAU
AVANT-GARDE IN BOATING

# ANTARES 9

## 136 YILLIK DENEYİM, JAPON MÜHENDİSLİĞİ İLE BULUŞUYOR






TOHATSU

Tel: 02163783515 PBX | bilgi@deparmotor.com | www.deparmotor.com
Ramazanoğlu Mahallesi Kafkas Sokak No:3 34906 Pendik / İstanbul
*Beneteau Türkiye Distribütörü TEZMARİN

DEPAR MOTOR

www.ofisimmedia.com

# Deniz Kızları Platformu Teos Marina Çevrimiçi Buluşması

# “Kamera Arkası”

**Umarım 11 Nisan 2021, Pazar günü internet ortamında düzenlediğimiz Deniz Kızları Platformu Teos Marina Buluşması’nı izleme fırsatı bulmuşsunuzdur. Hong Kong ve Kanada’ya kadar uzanan çevrimiçi etkinliğimiz Zoom, Instagram ve YouTube üzerinden yayınlandı. Eğer kaçırdıysanız üzülmeyin, yeni açılan Deniz Kızları Platformu YouTube kanalından sunumların çoğunu her an izleyebilirsiniz!**

YAZI: **HÜLYA LEIGH**

Size anlatacaklarım buluşmamızın “Kamera Arkası!” Haftalar süren hazırlık aşaması boyunca ben de oradaydım; tüm o beyin fırtınalarına, denizci kadınların yaratıcı fikirlerine, bir araya geldiklerinde nasıl üretken olduklarına tanık oldum. Bu sayede gerek denize yeni gönül vermiş, gerekse yedi denizleri çoktan fethetmiş öncü kadınlarımızı tek tek yakından inceleme fırsatı buldum ve her birine bir kez daha hayran kaldım!




Ekim 2020’de gerçekleşen İzmir depreminin hemen ardından, tsunami dalgalarının Sığacık kıyısındaki Teos Marina pontonlarını koparışını, güzelim tekneleri acımasızca açık denize sürükleyişini yüreğimiz yanarak ve şaşkınlıkla ekranlardan izlemiştik! Türkiye’de böyle bir olay ne duyulmuş ne de yaşanmıştı! Akla gelmeyen şeyler başa geldi... Bir an için çoğumuz “Gitti güzelim marina, toparlanması artık imkansız!” gibi düşüncelere bile kapıldık. Ama denizci ruhunun inanılmaz gücü ve dayanışması sayesinde birlikten kuvvet doğdu. Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü ve muhteşem ekibinin olağanüstü başarılı çalışmalarıyla imkansız sandığımız şey gerçekleşti ve Teos Marina kelimenin tam anlamıyla yeniden doğdu.

Denize ve denizciliğe gönül vermiş kadınlardan oluşan Deniz Kızları grubuna da onların bu çabalarına destek olmak, dikkat çekmek ve yapılanları duyurmak kaldı. Buluşma tarihi dahi özenle seçildi; Bu tarih tam 87 yıl önce, 11 Nisan 1934’te Atamızın Sığacık ve Seferihisar’ı ziyaret ettiği gündü. Gönül isterdi ki fiilen orada olabilelim, sizlere oradan seslenebilelim ama pandemi sürecinde





*Teos Yat Yelken Kulübü kütüphanesinin son hali*

tek çaremiz her şeyi çevrimiçine uyarlamak oldu. Sizlerin ekranlarda neredeyse pürüzsüz, son hali ile izlediğiniz bu gönüllü etkinliği hazırlamak için defalarca bir araya gelindi, uzak mesafeler, teknik sorunlar el birliği ile aşıldı ve herkes kendi adına müthiş özverilerde bulunarak, elinden gelenin en iyisini yaptı.

**Geçmişten Bugüne**
**Teos'un Kısa Hikayesi (YouTube)**

Günün ilk sunumunda, 1998 yılında Teos'a yerleşmiş Ege Ayardoğan bizleri çocukluk günlerine götürdü, antik Teos harabelerinin arasında dolaştırdı. Teos'un kısa tarihini sizlere anlatabilmek için gerek belediye arşivlerine ulaşmış, gerekse evdeki eski albümleri karıştırmış, aile büyüklerinden izinler alarak başka hiçbir yerde görülmemiş fotoğraflar kullanmıştı. Sonuçta tarih dile geldi ve dinleyen herkesi büyüledi.

Teos Marina içindeki Yat ve Yelken Kulübü'nün kanatsız meleği Behice Uğan ise bizlere sanatçılar kenti Sığacık'ı, marinayı ve kulüpte çocuklarla yaptıkları çeşitli etkinlikleri anlattı. Behice'yi birkaç ay önce Deniz Kızları WhatsApp grubunda yaptığı, marina kütüphanesine kitap bağışı çağrısı ile tanımıştık. Bu çağrı üzerine denizci yazarlarımız Arzu Tülümen ve Gülin Bozkurt kendi kitaplarını yollarken, buraya *Naviga* da Deniz Kütüphanesi'nden bir kutu dolusu deniz kitabı hediye etmişti. Böylece Teos Yat ve Yelken Kulübü Kütüphanesi'nin boş rafları, denizci dayanışması sayesinde kısa bir sürede Türkiye'nin her yerinden gelen 2.000 kitap ile doldu!

https://www.youtube.com/watch?v=G0Byo9i2qRs&t=994s

**"Denize Yazıyorum, Denizi Çiziyorum" Atölyesi (YouTube)**

Ardından bu ilginç atölye fikri geldi. Doğrusunu söylemek gerekirse pandemi sürecinde çocuklarla atölye yapmak hiç de kolay bir iş değildi! Bunun için epey kafa yoruldu, pandemiye rağmen önlemler tedbirler düşünüldü, Teos'a gidip çocuklarla buluşma hayalleri kuruldu. Ne var ki A planı, B planı, C planı derken sonunda en sağlıklı çözümün, bunu da tamamen çevrimiçi yapmak olduğuna karar verildi. "Denize Dönüş" adlı muhteşem çocuk kitabının yazarı Arzu Tülümen İstanbul'dan, Sadun Boro'nun torunu Dilara Polat ise binlerce kilometre uzaktaki Hong Kong'dan katılarak Teos Marina'daki çocuklarla internet üzerinden görüntülü bağlantı kurdu ve harika bir çevrimiçi atölye gerçekleştirdiler. Adı bile kulağa hoş gelen bu etkinliğe katılan çocuklar ve gençler, denizci ablalarının verdiği ilham ve kılavuzluğa tutunarak denize mektuplar yazdı ve deniz resimleri çizdi, bundan daha keyifli bir şey olabilir mi?

https://www.youtube.com/watch?v=J20CrlO0N1o&t=27s

https://www.youtube.com/watch?v=wi8ReCZMyj4&t=1s

**Teos'tan Merhaba (Instagram canlı)**

En başta da söylediğim gibi buluşmamızın asıl amacı tüm yaşanan kötü olaylardan sonra Teos Marina'ya destek vermek, hikayesini duyurmaktı. Instagram'dan yapılan canlı yayında, daha önce yaptığı röportajlarını ilgi ile izlediğimiz arkadaşımız Füsun Bay Canbay, hepimizin kafasındaki soruları Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü'ye yöneltti. Faruk Bey hatırlamak


*Nadire Berker*


*Denize Yazıyorum, Denizi Çiziyorum Atölyesi*

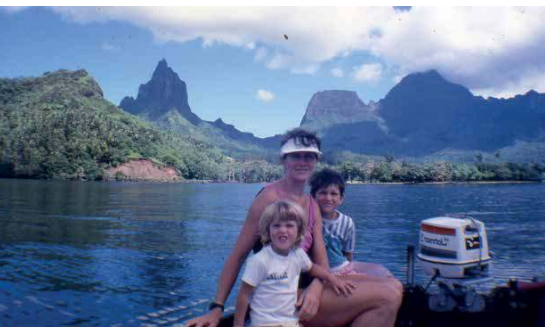


dahi istemediği o korkunç anları; suyun yaklaşık 2 metre çekilişini, 112 teknenin iskelelerle birlikte koparak önce dibe oturuşunu, sonra normalden 2 metre daha fazla kabaran dalgalarla açık denize sürüklenişini, yani 4 metrelik bir dalga hareketinin gidip gelişini tekrar yaşar gibi anlatırken adeta donduk. Mükemmel bir yönetici olarak panik anında ekibini ne kadar iyi yönlendirdiğine hayran kaldık. Dileriz bir daha asla böyle bir şey olmaz ama bizlere bu olaydan alınan çok güzel dersler verdi.

https://www.instagram.com/p/CNhcb2HlxhJ/


*Alim Sür, Oda Boro ve Hattaya Sür*


Elaine Selis


Christina Karamanoğlu


Elif Keskin Yurtbulmuş


Ayça Kirişçioğlu


Türkan Yöney


Zuhal Atasoy

**“Oda Boro’nun İzinde Dünya Turu Yapmış Kadınlarla Sohbet” (YouTube)**

Ve işte günün yıldızları!!!

Her şey Teos Marina’da konaklayan “Keyif” teknesinden dünya gezgini Nadire Berker’in bir yün yumağı gibi ortaya atıverdiği; “Yedi denizde Yedi kadın, Yedi soru, Yedi cevap” önerisi ile başladı. Kulağa o kadar çarpıcı geliyordu ki hepimizin ilgisini çekti ve o yumak birden bire kartopu gibi büyüyüverdi. Gerçi okyanuslar 7 taneydi ama kadınlarımız 7’den fazla, sorularımız ise 7’den çok daha fazlaydı!..

Nadire’nin kafasındaki ilham perisi ise, hepimizin öncüsü Oda Boro Ablamız olunca, olay kimsenin reddemeyeceği bir boyut kazandı. Ben de moderatör olarak işin ucundan tuttum. Oda Boro’nun izinde dünya turunu tamamlamış denizci kadınlarımızla tek tek bağlantı kurduk. Kimi üç büyük şehirde, kimisi Gökova’da, Marmaris’te, Fethiye’de, Ayvalık’ta ve hatta binlerce kilometre uzaktaki Kanada’da idi. Ama ne bu uzak mesafeler, ne de dil zorluğu kimse için engel oluşturmadı ve teklifimizi severek kabul ettiler.

Tekrar tekrar yaptığımız hazırlık buluşmalarında saat farkına, işleri, eşleri olmasına rağmen ve hatta yakınlarının hastalık ve vefat haberlerini dahi yüreklerine gömerek, özveri ile tüm desteklerini sundular. Saatlerce oturuldu, konuşuldu, anlatıldı. Önce ortaya altmış küsür soru çıktı ama zaman kısıtlamasından dolayı istemeye istemeye elendi, azaltıldı. Art arda çekimler yapıldı; kiminde ışık az geldi, kiminde ses gitti, kimi zaman internet azizlik yaptı. Kayıtları düzeltebilmek için sevgili Nadire ve eşi Selim sabahlara kadar çalıştı! Her şeye rağmen ortaya çıkan sinerjimiz o kadar güzel ve güçlüydü ki tüm sorunlar aşıldı. Zoom ekranına bakan gözler pırıl pırıl parladı ve küçücük yelkenli tekneleriyle dünya etrafında dönerken yaşadıkları mavi anılar inci taneleri gibi birer birer döküldü, keyifle dinledik. Zoom’a katılamayan Ayfer Er’i de videolarımıza ekledik.

1988 ile 2016 yılları arasında değişik tarihlerde yola çıkmışlardı. Üstelik yola çıktıklarında her biri farklı yaşlarda idi; “Uzaklar” teknesinden Zuhal Atasoy 27, “My Chance” teknesinden Hattaya (Kian) Sür 27, “Yol” teknesinden Ayça Kirişçioğlu 30, “Deriska” teknesinden Christina Karamanoğlu 34, “Zarafet” teknesinden Elaine Selis 39, “Balıkçıl” teknesinden Elif Keskin Yurtbulmuş 39, “Koza” teknesinden Ebru İşletici 42, “Keyif” teknesinden Prof. Dr. Nadire Berker 47, “Katama” teknesinden Türkan Yöney ise 51 yaşındaydı maviliklere açıldıklarında.

https://www.youtube.com/watch?v=-IsS8eCIAkY&t=628s

https://www.youtube.com/watch?v=c1d2iyJhD0M

Farklı şartlarda yaşadıkları deneyimlerini iyisiyle kötüsüyle, acısıyla tatlısıyla paylaştılar. Hiç kara görmeden yaptıkları en uzun seyir ise 22 ile 31 gün arasında değişiyordu ve onları en çok etkileyen, en çok özlem duydukları da işte bu büyülü okyanus geçişleriydi, anlatılmaz, yaşanır türden şeyler!
Son derece içten, doğal ve abartısız halleriyle su gibi aktılar. Paylaştıkça büyüyeceğimizin, denizde yaşayan

# YENİ TAYFANIZLA TANIŞIN







Volvo Penta Easy Connect akıllı telefon ya da tabletinizi yeni tayfanız yapıyor.
Teknenizdeyken tekne ve rotanızla alakalı tüm bilgilere anlık ulaşabildiğiniz gibi
teknenizden uzaktayken de kaydedilmiş verilere ulaşabilirsiniz.
Tek yapmanız gereken aplikasyonu indirmeniz ve teknenizde arayüzü kurmanız.
Easy Connect, 2003 yılından itibaren üretilmiş D3 ve üstü dizel motorlarınızda çalışması için uygundur.

Daha fazla bilgi için: **www.volvopenta.com**

## VOLVO PENTA EASY CONNECT

• **ANKARA Ostim** Bektaşoğlu Otomotiv (312) 354 11 65 • **ADANA** Torjen Makine (322) 429 44 65 • **ANTALYA** Sistem Marine (242) 259 38 63, Güven Marine (242) 221 38 98, • **Finike** Antalya Gemi (242) 855 33 70, • **Alanya** Motocross (242) 515 10 58 • **AYDIN Kuşadası** Yakamoz Denizcilik (256) 618 15 99, **Didim** Volmarin (256) 811 37 05 • **DİYARBAKIR** Surkent Makina (412) 237 04 47 • **İSTANBUL AVRUPA** Ataköy Sal Marin (212) 661 97 65 - Data Jeneratör (212) 671 43 08, Sultan Denizcilik (212) 276 54 71, **Sarıyer** Viya Marin (212) 285 00 05, Larimar Denizcilik (212) 277 90 50, **Büyükçekmece** Sermak Jeneratör (212) 861 59 39, **İstanbul Pendik** S Marin Servis (216) 511 41 41, **Kartal** As Marin (216) 488 54 57, Batu Marin (216) 389 59 54, **Beykoz** Akçay Marin (216) 322 33 16, **Tuzla** MyS Marin (216) 447 20 80, Ermetal (216) 446 71 13, Portunus (212) 672 75 62 • **İZMİR Aliağa** Canmar Mühendislik (232) 618 01 51, **Çeşme** Bektaşoğlu Marin(232) 722 12 12, Yunus Marin (232) 716 61 63, Gaziemir Sey Marin (232) 479 40 23, **Seferihisar** Deniz Soğutma (232) 743 56 24 • **KOCAELİ** Torpido Makina (262) 502 19 39 • **KONYA** Çalışkan Ticaret (332) 342 16 94 • **MERSİN** Orcan Marine (324) 234 54 99 • **MUĞLA Bodrum** Göktuna Marine (252) 316 91 79, Tuncar Marine (252) 385 33 79, Alfa Marin (252) 385 47 98, **Fethiye** West Marine (252) 645 12 92, Voltech Marine (252) 612 24 23, • **Marmaris** Boğaziçi Marin (252) 412 95 92, • **SAMSUN** Uzman Enerji (362) 266 80 18 • **VAN** Tekjen-(432) 223 28 58

VOLVO PENTA

**VOLVO GROUP OTOMOTİV TİC. LTD. ŞTİ.**
Saray Mahallesi Sanayi Caddesi No: 54
34768 Ümraniye - İstanbul
Tel: 90 216 655 75 00
Fax: 90 216 469 29 72

kadınlar olarak giderek çoğalacağımızın farkındaydılar.

Ben onları dinlemeye doyamadım... Umarım sizler de YouTube videolarını izlerken aynı duygu yoğunluğunu yaşar, kendinizi mavi hayallerin akışına bırakırsınız.

**Yeni Dünya'ya Yolculuk (YouTube)**

Bu videoda Kısmet Deniz Polat ile oturduk; o henüz 8 yaşındayken, ben ise yaklaşık 38 yaşlarımdayken yapmış olduğumuz Yeni Dünya'ya uzanan yolculuğumuzun inanılmaz benzerliğini konuştuk. Meğer 21 yıl sonra Blue Belle, Amerika'yı keşfetmek üzere aynen Kısmet'in izinden gitmiş de haberim yokmuş. Rotamızdan, teknelerimizden ve hatta tüylü miçolarımızdan dem vurduk.

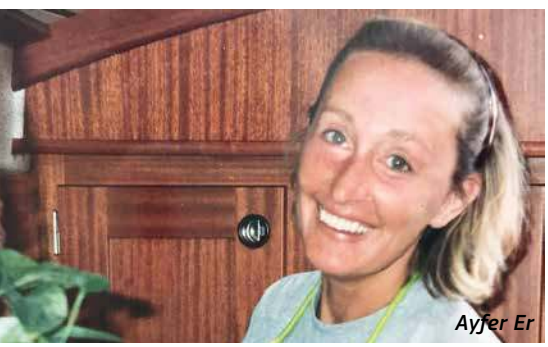
Gerçi yıllar sonra tekrar anılar depreşince, yaşadıklarımızı sizlere aktarmak inanın ikimiz için de hiç kolay olmadı! Fotoğraflara baktığımızda geriye bir tek ikimizin kaldığını görmek, kedilerimiz dahil, herkesin sevgi dolu birer anı olduğunu fark etmek ister istemez yürek burkucuydu.

Özellikle Deniz için anne ve babasından ayrılmanın hüznü henüz çok tazeydi. Tüm bunları konuşurken her ikimiz de çaktırmadan göz pınarlarımıza yükselen tuzlu suyu tatlı gülümsemelere dönüşterek birbirimize destek olduk. İyi ki yaşanmış o günler, o güzellikler diye sevdiklerimizi andık ve şükrettik.

https://www.youtube.com/watch?v=4pkt_CYWxVY&t=373s



*Ebru İşletici*



*Ayfer Er*

**Aşmam Gereken Okyanuslar Var (Zoom canlı)**

Günün son programını "Aşmam Gereken Okyanuslar Var" kitabının yazarı Gülin Bozkurt, Zoom üzerinden canlı yayınladı. İşlediği konu "Değişime Dayanıklılık" günün anlam ve önemine o kadar uyuyordu ki! Teos Marina bu dayanıklılığı göstererek ayakta kalabilmişti. Gerek dünya turu yapmış kadınlarımız, gerek Kısmet Deniz, gerekse ben hayatımızdaki değişimlerin ardından bambaşka insanlar olmuştuk. Denize yazan, denizi çizen çocukların hayalleri de bizleri tanıyarak değişmeye başladı.

Sunumunu tamamladıktan sonra arabasına atladı ve Bodrum'a gelerek hayatında yepyeni bir sayfa açtı. Değişime dayanabilme gücünüz varsa, önünüze her zaman yepyeni kapılar açılıyor. Yeter ki onları görebilelim ve "Hadi" diyebilelim!

**STS Bodrum Okul Gemisi ve Tutkumm Kadınları...**

Son olarak kamera arkasında önce bizi heyecanlandıran, sonra hüzünle kabullenmek zorunda kaldığımız olaylar da oldu. Asıl niyetimiz, geçen yılki Deniz Kızları buluşmamızı güvertesinde gerçekleştirdiğimiz Türkiye'nin ilk ve tek yelkenli okul gemisi STS Bodrum ile Teos Marina'ya denizden gelmekti. Geminin kapılarını Teos Yat ve Yelken Kulübü çocukları başta olmak üzere,



Fotoğraflar ve kolaj: **Funda Oskay**

iki denizcilik lisesinden gelecek gençlerimize açacaktık, küçük gruplar halinde onlara gemiyi gezdirecek, öyküsünü anlatacaktık. Hatta anneleri ile de buluşacak, kendimizi tanıtacak, sorularını yanıtlayacaktık.

Ne var ki teknik sorunlar, hava koşulları ve pandemi kısıtlamaları bu durumu imkansız hale getirince, istemeyerek de olsa bu seyri daha sonraya bırakmak zorunda kaldık. Ama sözümüzü aldık, hem geminin ait olduğu BOSAV Vakfı'ndan, hem kaptanımızdan, hem de Teos Marina'dan. Önümüzdeki aylarda pandemi şartlarının daha uygun, hava durumunun daha iyi olduğu bir gün mutlaka yelkenleri fora edip korsanlar gibi Teos'u basacağız.

Bu arada, biz bu hayalimizi ertelerken, bir grup denizkızı ise yaptıklarından her zaman gurur duyduğumuz Neşe Hasipek Kaptan'ın Tutkumm ekibi ile tüm bu koşullara ve zorlu hava şartlarına rağmen vazgeçmedi ve Bodrum'dan yelken açarak, 10-11 Nisan hafta sonunda Sığacık Teos Marina'ya denizden geldi.

Ve böylece bir Deniz Kızları buluşması daha ardımızda kaldı. STS Bodrum ile gidemedik ama varsın o da yeniden buluşmamız için bahanemiz olsun.

Daha sağlıklı koşullarda, daha güzel günlerde deniz kızları olarak yine bir araya gelir, yeniden yaratır, yeniden üretir, yeni hikayelere yelken açarız.

Bizi seven arkamızdan gelsin! ⚓

https://www.youtube.com/channel/UClDQNgIkEI1S4j7QwbzG3dg

BENETEAU
AVANT-GARDE IN BOATING

# ANTARES 8

## 136 YILLIK DENEYİM, JAPON MÜHENDİSLİĞİ İLE BULUŞUYOR




www.ofisimmedia.com

TOHATSU

Tel: 02163783515 PBX | bilgi@deparmotor.com | www.deparmotor.com
Ramazanoğlu Mahallesi Kafkas Sokak No:3 34906 Pendik / İstanbul
*Beneteau Türkiye Distribütörü TEZMARİN

DEPAR MOTOR

# Gani Müjde ve Turgay Noyan'la bir Ege sofrası

**O kadar yol yapıp yine de erkenden buluşacağımız yere geldim. Gani Abi ve Turgay Abi de birazdan gelirler. Restoranlık bir zaman değil daha. Çalışanlardan biri 'sabahın ve kışın köründe bu adam deli mi de geldi buraya' bakışlarıyla birlikte bir çay getirdi sağ olsun. Misafirlerimi bekleteceğime erken gelmeyi tercih ederim. Onlar da yola çıkmışlardır, birazdan burada olurlar. Derken Gani Abi'den bir mesaj geldi, yoldayım filan yazmıştır kesin, açtım mesajı okudum, şöyle yazıyor: "Çeto hangi gün buluşuyorduk?" ?!?!?!?!?!**

Serin, hatta serin ötesi soğuk, ısıran bir Bodrum sabahı. Millet yazın göbeğinde tatile gelir, kışın ortasında İzmir'den, hem de sabahın köründe atladım, geldim Bodrum'a. Fotoğraflara bakınca hava pırıl pırıl, deniz enfes, kumsal bir içim su, lakin fotoğraf makinesi o soğuğu üfleyemiyor ki dergi sayfasından, nasıl anlatayım, anlatılmaz yaşanır gibisinden, 'anlatılmaz üşünür' bir hava! Ocakta şubatta dışarıda oturduk, "Kış gelmedi bu sene" derken, martta nisanda bahar olmadı, düpedüz kış. Mevsimler de sapıttı canına yandığımın.

Sebeb-i ziyaretimiz, şöyle Kos'a karşı bir Ege sofrası kurmak. Malumunuz, dostlarımızla Ege'ye karşı birkaç kadeh tokuşturmayı, şu pandemi günlerinde kâr sayıyoruz. Sadun Abi "Daha kaç yazımız var lan!" derdi, şimdilerde "Daha kaç günümüz var"lara kadar düştük anasını satayım. Şu virüs sağlam belalı çıktı.

Virüsten ve kalabalıklardan kaçıp güneyde kışı geçiren çok tanıdığım var.



*Kaan İş, Çetin Kent, Gani Müjde ve Turgay Noyan (soldan sağa)*

Sevgili "dost ağabeyim" Gani Müjde de onlardan biri. Bir Ege sofrasında onunla buluşmak istediğimi Tûba'ya söyleyince öğrendim ki bir başka "dost ağabey" sevgili Turgay Noyan da Bodrum'da imiş! Körün istediği bir göz, poseydon verdi iki abi. Araştık, konuştuk, anlaştık ve mart ayının bir cuma gününde karar kıldık. Onun içindir erkenden yollara düşüp şu an oturduğum restorana gelişim. Mekan da mekan ha. Akyarlar Fener Restoran. "Fener" öylesine bir isim değil, sahiden de bir fener binasının dibindeyiz. Karadan gelmedim ama onlarca kere dibinden çekine çekine geçtiğim meşhur Hüseyin Burnu burası işte. Fener deyince nedense aklıma hep sarp ve tehlikeli yerleri işaretleyen binalar geldiğinden, bir garip oldum. Enfes bir kumsal, müthiş bir manzara ve belli ki yazları kalabalık bir bölge. Sarpıncık ve Deveboynu feneri gibi saygı duyulası bir vahşi coğrafyaya bekçilik etmiyor yani bu fener. Çok evcil ve aileden biri samimiyetinde.

O kadar yol yapıp yine de erkenden, buluşacağımız yere geldim. Gani Abi ve Turgay Abi de birazdan gelirler. Restoranlık bir zaman değil daha. Çalışanlardan biri 'sabahın ve kışın köründe bu adam deli mi de geldi buraya' bakışlarıyla birlikte bir çay getirdi sağ olsun. Misafirlerimi

bekleteceğime erken gelmeyi tercih ederim. Onlar da yola çıkmışlardır, birazdan burada olurlar. Derken Gani Abi'den bir mesaj geldi, yoldayım filan yazmıştır kesin, açtım mesajı okudum, şöyle yazıyor: "Çeto hangi gün buluşuyorduk?" ?!?!?!?!?!

Olaya iyi tarafından bakıyorum, "Hangi Çetin'di, çıkaramadım, pardon" da yazabilirdi. Çay bitince sanırım sabah rakısına geçeceğim.

Turgay Abi'ye mesaj atsam mı acaba, işkillendim bak, ama yok, Turgay Abi gelir canım, gelir gelir, unutmaz. Hatta saat üçte toplanalım demiştim de, o daha erkene alalım demişti, sokağa çıkma yasağı filandan ötürü. Saati birlikte belirlemiştik. O gelmeyecek de ben mi geleceğim, yok yahu, unutmaz, boşa vesvese yapıyorum.

Aslında geliş yolu eğlenceliydi. Uzun yol yapmayı ve nedense hep bana rastlayan acayiplikleri seviyorum. Söke, Bafa Gölü, Milas üzerinden giden yolun da zaten vurgunuyum. Bu sefer de birkaç komik şey oldu. Mesela bir yerleşim yerinde kırmızı ışıkta durdum, reklam amaçlı pankartlar, ilanlar vs asmışlar, içlerinden birinin üzerinde şöyle yazıyor: "Aydın evlilik hazırlıkları, mobilya, yapı fuarı" Altında yer ve tarih filan da var. Sabah erken kalkınca ve de uzunca süre araba kullanınca beyin bulandı herhalde, yeşil ışık yanana kadar aydıramadım. "Aydın evlilik hazırlığı" nasıl oluyor yahu? Kız istemeye gidiyorsun, söz kesiliyor, ardından nişanlanıyorsun, sonra kızla oğlanı kampa alıyorlar, dünya tarihi, sanat tarihi, cebir, siyaset tarihi, Rus klasikleri, devrimler tarihine giriş, resim ve müzik üzerine eğitim filan, hemen her konuda kızla oğlanı eğitiyorlar, derslere Murat Belge, İlber Ortaylı filan geliyor. Aydın evlilik ne oğlum, neden ve nasıl hazırlanılıyor diye düşünürken, yeşil yanmış, arkadaki araba korna çalıyor. Sonra çevremdeki arabaların plakalarının hep 09 olduğunu fark edip yola devam ediyorum, kendimden utanarak. "Aydın evlilik hazırlıkları, mobilya, yapı fuarı" Fena tongaya düştük. Birinin kulağına gitse tefe koyar,


*Hüseyin Burnu Feneri*

neyse ki yalnızım arabada.

"Vay Çeto!" diye bir ses geldi ve kapıdan Gani Abi girdi. Sarılışamadık pandemiden sebep, yumruk tokuşturduk. Ara ara telefonlaşıyorduk da uzun süredir yüz yüze gelmemiştik, özleşmişiz.

Denize çıkmayı ne kadar özlediğimizden girdik sonra. "Saat sayıyorum valla, yaz gelse de çıksak" diyor, "Şu güzelliğe baksana."

Önümüzde Kos'a kadar uzanan bir boğaz, doğuya doğru Gökova ve batıda diğer Yunan Adaları.

"Bu kumsal da nefistir, Bodrum'da böyle kuma pek rastlanmaz" diyerek bulunduğumuz kıyıyı gösteriyor.

"Hep eser mi böyle?" diye soruyorum, çünkü çok ciddi bir rüzgâr var dışarıda.

"Yok bu kadar değil" diyor, "Bu hafta hep böyle, bol rüzgâr ve hatta bol yağış. Şansımıza işte. Daha önce gelmiş miydin bu tarafa?"

"Hep denizden geldim geçtim, bu tarafa da yaklaşmam pek, Turgutreis'e kadar sığlık mığlık, hele gece filansa zaten gergin geçerim, uzaktan. Karadan enfesmiş ama abi, çok sevdim."

"Kaçtım geldim ben de İstanbul'dan. Çocuklar filan sürekli dışarıda. Sınavları da başladı. Zaten vaka sayısı artıp duruyor, hanıma dedim ben annemin evine gidiyorum!" Gülüşüyoruz. "Teknenin güneş panellerini de





değiştirecektim, buradaki evde de işler vardı yapılacak, onlarla uğraşıyorum işte. Ama tekneye geçeceğim, evde rahat değilim, teknede alan dar, oh küçücük, çok yürümek gerekmiyor."

"Valla ne yapacağız bu dizleri bilmiyorum abi, benimkiler su koyverecek birkaç seneye, hissediyorum, protezlik mrotezlik olursak yandık." (Vay arkadaş sohbet ne ara ihtiyarlığa bağlandı anlamadım.)

Gani Abi ekliyor, "Benim doktor merdiven çıkabiliyor musun diyor, çıkıyorum, yürüyebiliyor musun, yürüyorum, e yavaş yürü, diyor, protez sonrası enfeksiyon filan olursa ömür boyu yürüyemeyeceksin sonra, yüzde bir bile risk varsa olmam. Bir ara evden iş yerine bisikletle giderdim, sağlık mağlık için derken, dizleri orada mahvetmişim."

Turgay Abi'yi merak ediyoruz sonra. Evi de yakınlardaymış anladığım kadarıyla, birazdan gelir. Derken kapı açılıyor ve merhaba diyerek Kaan İş giriyor içeri. "E hani, kayınpeder gelmedi mi?" diye merakla soruyor. "Bekliyoruz, henüz gelmedi" diye cevaplıyoruz, telefona sarılıyor. Kısa bir konuşma sonrası, geliyormuş diyerek kapatıyor. Kaan kardeşimiz, malumunuz Quantum Yelken'in beyni. Gelmesi güzel bir sürpriz oldu. Bodrum'da işi varmış, gelmişken de uğramış yanımıza. Aramızda kalsın, bence Kaan'ı Tûba yollamıştır, bunlar üç ihtiyar şimdi buluşamazlar, toparla şunları, git bir bak demiştir. *Naviga*'nın üç yazarı da bir arada, riskli tabii, Coca Cola'nın formülünü bilenler aynı uçağa bile binmezmiş, o hesap.

Kaan gelince doğal olarak konu yelkene dönüyor. Son iki tekneme de Quantum'dan yelken yaptırmıştım, Kaan'a "Değiştirdim tekneyi" dedim, "Bir takım daha yaptıracağım." Cevabı manidardı: "Sana bir takım daha yaparsak, şirketimiz batacak abi." Tamam, pazarlığın dibine vurup, biraz fazla indirim alıyor olabilirim de, bunu yüzüme söylemesi, ne bileyim, neyse.

**İçecek konusu**

Kaan'la birlikte mezeleri seçmeye gittik, uzaktan Gani Abi'ye seslendim, hangi rakıdan içeriz diye, o da "Ben anlamam ki, beyazlıyorsa tamamdır" dedi, teorik olarak ayran bile içebilir rakı niyetine. Son dönemde rakı çeşitleri çoğaldıkça seçmek de tatlı bir işkenceye dönüştü. Kaan sadece rakı değil, diğer içecekler konusunda da deryadır. Bir viski ya da şarap sualiniz varsa, uzman görüşüyle, her daim hazırdır.

"Benim rakıya saygım birkaç senedir azaldı Gani Abi" dedim. Nedenini sordu. "Şarap ya da birayı tek hücreli emekçi maya kardeşlerim alın terleriyle üretirlerken (!), millet tarım alkolü ya da eczaneden alınan alkolle rakı yapıyor, çok iyi yapanlar da var hani, neticede, baktığında, rakıya saygım azaldı valla." Gülüşerek ilk bardakları ateşliyoruz.

Kaan da geçmişten ilginç bir anısını anlattı. Yirmi sene önce filan, Kaan'ın konuya hakimiyetini bilen bir tersane sahibi kör tadım yaptırmış. Hangi bardaktaki hangi viski markasının diye. Hepsini tadıp bu şu marka, şu bu marka filan söylemiş Kaan da. Adam demiş ki "Helal olsun, çok doğru ama aslında yanlış ?!?!?!" Şişeleri göstermiş, bilinen markaların şişeleri ama ismine yakından dikkatli baktığınızda font aynı olmasına rağmen bir harf değişik, farklı bir isim. Meğer krizde, komşu bir ülkedeki bir esans fabrikası çok başarılı biçimde üretmiş bunları. Çoğu gece kulübü, bar, restoran vs işletme bunları kullanmış o dönem, fark yok denecek kadar az, anlaşılması imkansız, tat neredeyse aynı. "Fakat" demiş adam "Tek kusuru biraz baş ağrısı yapıyor, bedendeki suyu çekiyor diye?!?!?!?!" O dönemlerde gece hayatında herkesin başının ağrıması bu sebeptenmiş demek.

Teorimde haklıyım yani dostlar. O mitokondrileri nasırlı, tek hücreli devrimci, proleter maya emekçisi kardeşlerimin şarap ve biraları, kimyasal harikası diğer içkilere göre bin kat daha saygıdeğer! Kırmızı şarabı taklit edebildikleri gün zaten ben katı yakıtla beslenmeye geçerim. Son kalemiz ve kırmızı çizgimiz kırmızı şarap!

Bu arada Tûba aradı ve dedi ki "Babam unutmuş, koşa koşa geliyor, merak etmeyin!?!?!?!?!"

**Az verir!**

"Çeto, yol kalabalık mıydı?" diye sordu Gani Abi, "Hangi taraftan geldin?"

"Söke üzerinden işte, malum yol, çok





# MÜKEMMEL YELKENLER ÜRETMEKLE KALMIYORUZ,

## AYNI ZAMANDA DÜNYA STANDARTLARINDA BAKIM VE SERVİS HİZMETİ DE VERİYORUZ!

Yarış ve gezi yelkenleriniz için kışlama servisi ve daha fazlası...

QUANTUM SAILS™
TO THE NEXT CHALLENGE.


**İSTANBUL LOFT**
**Doblin Yelken San. Ve Tic.Ltd.Şti**
**Tel: +90 216 394 92 11**
**Fax: +90 216 394 92 13**
**Info@doblin.com.tr**
**www.doblin.com.tr**

**İzmir**
info@vmgyelken.com
Izmir@doblin.com.tr

**Marmaris**
Tel: +90 252 412 32 07
info@miknatisyat.com.tr
marmaris@doblin.com.tr

**Bodrum**
Tel: +90 252 382 89 31
+90 530 665 75 54
bodrum@doblin.com.tr

**Göcek**
Tel: +90 216 394 92 11
+90 532 457 42 69
gocek@doblin.com.tr

**One Design**
Tel: +90 216 394 92 11
+90 530 165 44 12
od@doblin.com.tr

**Servis**
Tel: +90 216 394 92 11
+90 530 243 93 99
servis@doblin.com.tr

severim, Bafa Gölü kıyısı filan. Hem.....” Lafımı tamamlayamadım, gülmeye başladım, aklıma yolda girdiğim benzinci geldi. Düşündükçe olay daha da komikleşiyor.

“Ne oldu yahu?”

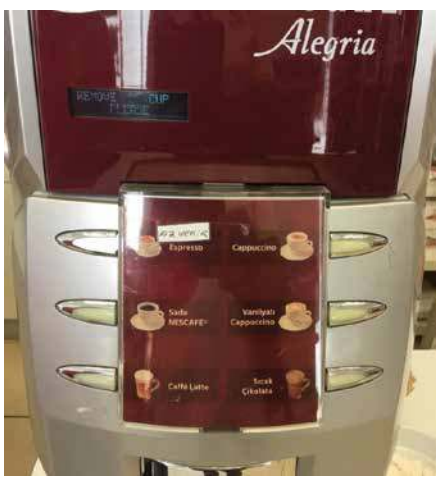
“Ya sorma Abi, gelirken bir benzinliğe girdim. Böyle tarım arazilerinin yakınında, mütevazı bir benzinlik. İçeri, artık moda ya, kahve makinesi koymuşlar”

“Eeee?”

“Makine üzerinde düğmeler var işte, espresso, capuccino, latte filan. Basıyorsun, veriyor kahveyi. Yalnız espresso tuşunun üzerine bir not bantlamış adam, üzerinde şöyle yazıyor: Az verir!”

Üçümüz de makaraları koyverdik.

Yol boyu, bu nasıl olabilir diye kafamda sahneler ürettim. Kim bilir ne kavgalar çıkmıştır, kim bilir kaç dayı gelip “Bu ne ya kuş kadar kahve verdi bu, arızalı bu, ver paramı!” demiştir. Düşünsenize Ökkeş Dayı tarlasından dönüyor, hem diyor traktörüme mazot alayım, hem de bir kaçamak yapıp şu “cavır” kahvesinden höpürdeteyim. İçeri giriyor, parasını veriyor, espresso düğmesine basıyor. İki damla! Kasadaki çocuğa diyor ki “Yeğenim bu bozuk herhal, vermedi”, garibim çocuk “E o o kadar verir dayı” deyince kıyamet kopuyor. Ökkeş Dayı parasını geri istiyor, çocuk derdini anlatamıyor ve o anda yan ofisin kapısı hışımla açılıyor, benzinliğin sahibi çıkıp haykırıyor, “Ne oluyor burada!” Konuyu anlatıyorlar, yalnız patronun gözler faltaşı gibi, yüzü




uykusuzluktan artık grileşmiş, kelimeler yuvarlanıyor ağzında, hasta gibi. Niye, çünkü bu kavgaların sonunda iade edilen kahveleri zebil olmasın diye hep patron içmiş, on gündür uyuyamıyor! Sonunda kasadaki çocuğa diyor ki, yaz evladım espresso düğmesinin üzerine: Az verir!

**...ve sonunda Turgay Abi gelir!**

İkinci kadehi üçüncüsüne bağlayan zaman diliminde restorandan içeri Turgay Abi girdi. Nefes nefese.

“Ya çocuklar, kusura bakmayın ya, sormayın neler oldu, beklettim sizi de...” Bir yandan da endişeyle bana bakıyor.

“Anlatırım ama bak bunları yazmak yok ha!”

Masa altında sağ ayağımı kaldırıp, “Ne anlatacağım Abi ya, ayıpsın, rahat ol, yeminle neden geç kaldın?”

Turgay Abi devam etti, “Ya şimdi inan bana, tamamen aklımdan çıkmış ya, bugünün cuma olduğunun da farkında değilim.”

Kendimi tutuyorum, söz verdim anlatmayacağım, gülmeyeceğim.

“Çünkü burada yaşarken gün diye bir şey yok çocuklar ya” deyince Gani Abi de atladı, “Evet ya, burası böyle, hatta ben de sabah mesaj attım Çeto’ya hangi gün diye...”

Kaan lafa giriyor “Oh be iyi ki gelmişim, dönmem ben buradan artık.”

Masa ‘teykof’a geçip bu alemden ayrılmak üzere kopuyor gerçeklikten.

Turgay Abi biraz şüphelendi, çünkü sık sık ses kayıt düğmesine bastım mı diye kontrol ediyorum. “Bak bunları yazmayacaksın ha!”

“Yok be Abi, devam et sen.”

Sabah evden çıkmış Turgay Abi, kaç aydır lahmacun da yiyemedim diye bir Antep restoranına girmiş, “Oradan da çıkarım dünürlere giderim dedim.”

“Abi biz hariç her şeyi düşünmüşsün yani!” diye haykırmışım. Gani Abi de gülüyor, “Turgay Abi naaptın sen ya” diye. Sabah “Hangi gün buluşacaktık Çeto?” diye mesaj atan Gani Abi şimdi Turgay Abi’ye gülüyor?!?!?!?

Masa bir anda Pertevniyal Lisesi 1894 mezunlarının pilav gününe döndü?!?!

“Kaan sen bilirsin şu içtiğimiz esans fabrikası ürünü filan değil di mi?” dedim, “Yok Çetin, gayet normal” dedi.

“Eee Turgay Abi sonra?”

“Garson geldi, söyledim, içeri gitti, lahmacunları bekliyorum. Bir süre geçti, sonra Kaan aradı, nerdesin diye, Gani Abi, Çetin filan bekliyoruz seni deyince fırladım restorandan, garson arkamdan sesleniyor, ben kusura bakma evladım hanım rahatsızlanmış, başka zaman gelirim dedim, koşa koşa geldim buraya.”

Ses kayıt düğmesine bir daha baktım, evet basılı, iyi ekmek çıkacak buradan.

“Sonra yolda Tûba aradı, baba ne yapıyorsunuz, nasıl geçiyor dedi, nasıl ne yapıyorsunuz dedim, ben unutmuşum kızım yeni gidiyorum daha dedim, eyvah dedi, sorma yahu dedim, Kaan aramasa hatırlamayacağım bile dedim, Tûba da ‘Aaa Kaan da mı oradaymış’ dedi?!?!?!?!?!?”

Artık kesin eminim, ayağa kalktım şişeyi kontrol ettim, “Kaan bak doğru söyle, bir bak şu şişeye, Bulgar malı filan içiyorsak bak, yol yakınken geri dönelim, ben gerçekliği kaybettim” dedim.

İsli uskumru geldi masaya da rahatladım biraz. Ekmek banarken yavaş yavaş normale döndüm. İyi ki bir hafta önceden ayarlamışım bu programı, maazallah birkaç ay önceden sözleşsek, şu anda birimiz Kars’ta birimiz Mersin’de kalanlarımız da Düzce tarafında aynı anda yemeğe oturacakmışız.

Turgay Abi devam etti, “Buradan da” dedi “Bize gideriz, birer kahve içeriz, hemen şuranın üstü bizim ev.”

“Turgay Abi, artık ben senin adres tarifine bile güvenmiyorum,” dedim. O da “Kaan var, artık bir şey olmaz” dedi, “O bulur evi en azından.”

Nasıl bir Ege sofrasına düştük bilemiyorum dostlar, çok başka yerlere gidiyoruz. Kaybolmazsak iyi, gerçi masada Kaan var, o bizi toparlar.

Önümüzdeki ay, umarım, görüşmek üzere. ⚓

ckent@navigamagazin.com

# Denizde ve karada, Setur Marinas ayrıcalıkları hep yanınızda.

*Setur Marinas'ın avantajları saymakla bitmiyor.*
*Özlediğiniz denizlere açılırken zincir kampanyalarımızdan faydalanın!*

***O Marina Senin, Bu Marina Benim***
Yıllık sözleşmenize her Setur Marinası'nda 30 gün, toplamda 270 gün konaklama ücretsiz.

***Gez, Gez, Kazan***
30 gün ücretsiz konaklama sonrası 60 gün %50 indirimli. %50 indirimli konaklamalarınızın 30 günü yıllık sözleşmenize hediye.

***Bir Sözleşmeyle Üç Marina***
Toplamı 12 aya gelen sözleşmelerle 3 ayrı Setur Marina'da konaklama fırsatı.

***Sıfır Teknenin Avantajı Bitmiyor***
Yıllık bağlama sözleşmesinde sıfır tekne sahiplerine ilk yıl %10, ikinci yıl %5 indirim, ücretsiz kara park, çekme ve atma hizmeti.

***Teknenizi Satarken de Kazanın***
Yıllık sözleşmeli satılık teknenize ücretsiz 2 lift, satış sonrası ise sözleşme devri ve %50 indirimli konaklama imkânı.

***Günlük Sözleşmeleriniz Kumbarada***
Günlük sözleşmelere ödediğiniz ücret kadar, yıllık bağlama sözleşmenizde indirim.

***Birlikte Nice İndirimli Yıllara***
Yıllık bağlama sözleşmenizde her yıl için %2, 10. yıl %20, 11. yıl ve sonrasında %25 indirim.

***Arkadaşınızla Kazanın***
Setur Marinaları'na yıllık sözleşme yapmak amacıyla getireceğiniz her bir arkadaşınıza ve size 30 gün ücretsiz konaklama.

***Bütün Liftler Sizin***
Karaya çekemediğimiz teknenize başka bir Setur Marinası'nda ücretsiz kara park, çekme ve atma hizmeti.

***Yol Yardımı***
Yıllık sözleşmeli teknenize acil durumlarda ücretsiz kara park ve %50 indirimli çekme ve atma hizmeti.



Koç

**SeturMarinas**
*yeni ufuklara **yelken aç!***

FENERBAHÇE & KALAMIŞ 0 216 346 2346 | YALOVA 0 226 813 1919 | AYVALIK 0 266 312 2696 | MİDİLLİ +30 225 105 4000 | ÇEŞME ALTINYUNUS 0 232 723 1434
KUŞADASI 0 256 618 1460 | MARMARİS NETSEL 0 252 412 2708 | KAŞ 0 242 836 3700 | FİNİKE 0 242 855 5030 | ANTALYA 0 242 259 3259

/seturmarinas / Setur Marinas **seturmarinas.com**

# Tarihe ışık tutan bir eser

**Kentine, tarihine sahip çıkan uzak yol gemi kaptanı Uluç Hanhan'ı bir okul arkadaşım vasıtasıyla tesadüfen tanıdım. *İzmir Körfezi Batıkları* adlı kitabıyla tarihin sayfalarına, bölgemizdeki yaşanmışlıklara değinen yazarın daha çok okurla buluşmasını, gelişmesine yardımcı olduğu deniz kültürü adına çok önemli buluyorum.**

YAZI: **ARZU VARICI ERSOY**

Halen kılavuz kaptan olarak görev yapan Uluç Hanhan, Karadenizli bir ailenin ferdi. İzmir'de yaşayan kaptanın çocukluğu babasının bahriyeli olması nedeni ile Uzunada'da geçmiş. 2017 yılında yayınlanıp 2019 yılında ikinci baskısını yaptığı *'Bir Zamanlar Uzunada'* isimli bir eseri de var.

Yeni yayınladığı *'İzmir Körfezi Batıkları'* yaşadığımız bölgede sayısız kez denizden seyir yaptığımız bölgelerde nelerin olduğunu okudukça, yaşanan kazaları öğrenip, savaşın acımasız yönlerini hissettikçe tarihimize sahip çıkmanın, gençlerimizin bunları bilmesinin önemini bir kez daha anımsattı. Kaptan Uluç Hanhan, İzmir ve çevresinin deniz tarihi ile yakından ilgileniyor, amacı da deniz kültürünün gelişmesine yardımcı olmak. Son eserinin yayınlanmasına destek olan Türkiye Sualtı Arkeoloji Vakfı'na (TİNA) da teşekkür etmemiz gerekir, pandemiyi yaşarken herkesin kararsız, şaşkın olduğu böylesi bir ortamda ve zamanda bu destek çok önemli...




Kitapta bölgemizin binlerce yıllık zengin tarihini bir kez daha okuyucuya anımsatırken suyun altında henüz dalınıp keşfedilemeyen 30 adet batık tanıtılıyor. Her birini ayrı heyecanla okudum ama nedense İnebolu Vapuru'nun anlatımı çok daha fazla etkiledi beni. Fazla ayrıntı vermemem gerekir ki sizler de aynı heyecanla okuyun bu büyük emek verilen satırları. Yazarımız tek tek o günün tanıklarının yakınları, 60'lı-70'li yıllarda askeri ve sivil dalgıçlık yapmış balıkadamlar ve batıkları bilen balıkçılar ile samimi sohbetler yapmış. Fotoğraflar, belgeler, arşivler incelenmiş ve bu tarihe ışık tutan eser iki yılda tamamlanmış.

Hanhan bu kitaplarının yanı sıra yerel tarih, askeri ve sivil deniz tarihi ve denizcilik mirası ve yurdumuzun denizcileşmesi ile ilgili araştırmalar yapıp makaleler yazıyor.

2017 yılında yayınlanan *'Bir Zamanlar Uzunada'* adlı kitabı İzmir Büyükşehir Tarihe Saygı ödüllerinden birine layık görüldü. Yazarımızın 'yaşam enerjim' dediği üretimin amacı, yeni nesillere tarihimiz ile ilgili ışık tutabilmek. Urla'da yaşayan yazar, hemşerisi rahmetli Necati Cumalı'yı örnek aldığını da belirtiyor.

Kent tarihine katkıda bulunan *İzmir Körfezi Batıkları*, suyun altında kaybolmaya yüz tutan bilgileri gün ışığına çıkarıyor. Hanhan bu batıklara dalınıp tarihe yakından tanık olunmasını istiyor, kitabını hazırlarken maddi yetersizlikler ile hiçbirine dalma fırsatı olmadığını da ekliyor. İzmir'i yaşayanlar deniz ruhlu bir kent olduğunu bilir. Yazarımız da bu nedenle batıkları ve vapurlarıyla bilinir olması için çaba gösterdiğini ve göstermeye de devam edeceğini söylüyor.

Kitabın basımını gerçekleştiren TİNA'ya da minnettarlığını çok kez dile getiriyor Hanhan. 1999 yılında kurulan bu vakfın amacı, denizlerimizdeki arkeolojik zenginlikleri dünya kamuoyu ile bilimsel kurumlara anlatmak ve gerektiğinde destek vermek.

Uluç Hanhan ülkesini, yaşadığı bölgeyi seven ve değerlerini ortaya çıkarmak için çalışan bir birey, çoğumuza, özellikle gençlere güzel bir örnek... Daha çok okuyucuya ulaşması için bu eserini dergimiz aracılığı ile duyurmak istedim.

Kitaba nasıl ulaşacağınızı merak ediyorsanız onu da hemen yazayım; uluchanhan@gmail.com adresine e-posta gönderirseniz en geç iki gün içinde kitaplarınız adresinize teslim ediliyor.

Bu eserin hak ettiği gibi ses getirmesi ve Uluç Hanhan'ın bu batıklara daldığı günlerin gelmesi dileğiyle... ⚓



QUANTUMSAILS™
TO THE NEXT CHALLENGE.

WWW.QUANTUMSAILS.COM




**İSTANBUL LOFT**
**Doblin Yelken San. Ve Tic.Ltd.Şti**
**Tel: +90 216 394 92 11 Fax: +90 216 394 92 13**
**Info@doblin.com.tr www.doblin.com.tr**

**İzmir**
info@vmgyelken.com
Izmir@doblin.com.tr

**Bodrum**
Tel: +90 252 382 89 31
+90 530 665 75 54
bodrum@doblin.com.tr

**One Design**
Tel: +90 216 394 92 11
+90 530 165 44 12
od@doblin.com.tr

**Marmaris**
Tel: +90 252 412 32 07
info@miknatisyat.com.tr
marmaris@doblin.com.tr

**Göcek**
Tel: +90 216 394 92 11
+90 532 457 42 69
gocek@doblin.com.tr

**Servis**
Tel: +90 216 394 92 11
+90 530 243 93 99
servis@doblin.com.tr


DOBLIN yelken

MEMBER OF SAIL DESIGN GROUP

You Tube

# Boğaz'ın toplayıcı dalgıçları

**_Naviga Yayınları_'ndan çıkan _Büyük Beyaz Bilmece_ kitabının yazarı Hakan Kabasakal, yeni kitabı _Ömrümüz Akıp Gitti Boğaz_'da (Arion Yayınları) ile toplayıcı dalgıçların dünyasını su yüzüne çıkarıyor. Yazar, kendine has bir kültür yaratan bu insanların emeklerinin gelecek nesillere aktarılmasına aracı olurken anlattığı hikayelerle bizi de derin maviye sürüklüyor.**

YAZI: **AYŞEGÜL BAKIŞ**






Geçiminin en azından bir kısmını denizden sağlayan bir toplayıcı dalgıç olduğunu belirten Hakan Kabasakal, Boğaz'da onun gibi bu işi yapan bir elin parmakları kadar az sayıda insanı da kitabının ana karakterleri haline getirmiş. Dipte kurşun ve benzeri şeyler toplayarak ekmeğini denizde çıkaranların edindiği bu mesleğin özü toplayıcılık kültürüne dayanıyor. Kitapla ilgili görüşlerini aldığımız Kabasakal, eskiden Şişhane tarafında 'Yağkapanı dalgıçları' denilen bir grup olduğunu anlatarak başlıyor sözlerine: "Burası kente yağ gibi ürünlerin getirildiği ve toptancılığının yapıldığı yermiş. Esas özelliklerinden bir tanesi denizde bulunan hurdaların hemen satılıp paraya döndürülebilmesiymiş. Ben de içinde bulunduğum güncel toplayıcıları hep yeni nesil Yağkapanı dalgıçları olarak görmüşümdür. Geçmişteki büyüklerimizin iş yapış şekillerinden günümüze çok fazla hikaye kalmamış. Onların sadece dipte buldukları hurdaları sattıklarını biliyoruz. Ben aynı zamanda bir metin yazarı olduğum için denizde yaptığım işi anlatmak istedim. Ve dördüncü kitabımın temelinde aslında böyle bir başlangıç yatıyor."

Kitabın ana teması bu toplayıcılık sırasında en çok zorlandığı fırtınalı günlerden birinin hikayesiyle başlıyor ve o günün sonunda bitiyor. Bu hikayenin örgüsü içerisinde neden topladıkları, onlara ilham veren zorluklar ve güzellikler Kabasakal'ın "Özellikle George Orwell'in emeğin sömürüsüne yaklaşımıyla toplayıcılığı ilintilendirmeye çalıştım" dediği anlatım şekliyle satırlara dökülüyor.

Yazar, bu kitabı Boğaz'da devam eden toplayıcılık kültürünün kendi yaşadığı dönemdeki kesitinin geleceğe bir aktarımı olarak görüyor: "Toplayıcılık sırasında çok güzel anılar biriktirdik. Sürekli zorluklarla yoğrulan bir iş değil bu, keyifli anları da çoktur. Birini diğerine üstün çıkartmadan, tarafsızlıkla hepimizin hikayelerini anlatarak geleceğe bir belge bırakmak istedim. İlerde bir gün geriye bakıldığında bir zamanlar Boğaz'a dalıp toplayıcılık yapıp dostluklar kurup kendine has bir kültür yaratan insanların bu sulardan gelip geçtiği bilinsin istedim."

Toplayıcı dalgıçlık, özellikle kurşun toplayıcılığı ekonomik olduğu kadar çevreci bir faaliyet de sayılıyor. Çünkü kurşunun 1 gramı deniz dibinde kaldığında 10 bin litre suyu kirletiyor. Sürekli çözünen, çok zor kaybolan ve kaybolana kadar da bulunduğu ortamı kirleten bu ağır metalin toplanması denizden çok ciddi miktarda zehrin uzaklaştırılması anlamına geliyor aynı zamanda. Rakamsal olarak bakarsak Hakan Kabasakal tek başına son beş-altı yılda 40 tona yakın kurşun çıkarttığını, kitapta bahsettiği arkadaşı Mustafa'nın topladığı miktarın 200 tonu geçtiğini

belirtiyor: “Boğaz’da bu işi yapan tüm arkadaşlarımın toplam miktarını düşündüğümüzde bugüne kadar çıkarılan kurşun 500 tonu geçmiştir. Bu, trilyonlarca litre suyun kirlenmesini önlemişiz demektir.”

Kabasakal’a göre az sayıda dalgıcın devam ettirdikleri bu faaliyet, son günlerde midye toplayan dalgıçların kurşunun para ettiğini anlamasıyla rağbet görmeye başlamış. Ama sadece kurşun toplamanın başlı başına bir donanım ve beceriyi gerektirdiğinin, ‘Her şeyi toplarım’ diyerek kurşun toplanmayacağının altını çiziyor yazar: “Benim gibi sadece kurşuna ve hurda metale bakan herhalde beş-altı kişiyizdir Boğaz’da. Ama tüm Boğaz dalgıçlarını düşündüğünüzde herhalde 100’e yakın insan bu sulardan ekmek yiyordur.”

Dalgıç-yazar sadece kurşun toplamakla kalmıyor, dipte bulduğu eski şişeleri de –özellikle Osmanlı’nın son dönemine ait- çıkarıyor. *Ömrümüz Akıp Gitti Boğaz*’da kitabının hemen arkasından çıkarttığı ilginç şişelerin hikayelerinin yer aldığı *Boğaz’ın Dibini Eşeleyen Şişe Delisi* diye bir kitap daha yazdığını sözlerine ekliyor. Bu kitabın çıkış noktasını ise çocukluğuna dayandırıyor: “Çocukluğumdan beri gazoz düşkünüyümdür. Osmanlı dönemindeki bilyalı gazoz şişeleri ve bunların üzerindeki markalar; Hasan Bey Gazozu, Mısırlıoğlu Gazozu, Leon Şor, Nikola Agniyadis Kardeşler gibi markaların olduğu gazoz şişeleri bana çok ilginç gelen objelerdir. Bomonti’nin 100 küsur sene öncesinden şişesi; Büyükdere’nin 1800’lerin sonunda Osmanlıca, İbranice, Fransızca, İngilizce yazan şişesi de koleksiyonumdaki ilginç parçalar. Bu tür eski tarihi şişeleri bulmak bana çok keyif veriyor.”



Hakan Kabasakal dalışta -neredeyse tamamı Boğaz’da geçen- 32 yılı geride bırakmış. İlk dalışını Kasım 1988’de Rumeli Feneri’nde roket taşında yaptığını ve o zaman salyangoz dalgıçlığı ile uğraştığını hatırlıyor. Tüple değil, nargile denilen sistem ile suyun altını keşfettiğini anlatırken şu ifadeleri kullanıyor “O günden bugüne şüphesiz çok şey değişti. Kıyılar doğal özelliklerini yitirdiler, kazıklı yollar artık her tarafta var. Kıyının denize doğal topografyayı izleyerek ulaştığı yerler çok azaldı.

Ancak Boğaz’ın ne geçmişi ne bugünü için çok kirli diyemem. Elbette milyonluk şehrimizin atıklarıyla baş etmek zorunda kalıyor. Derinlerinde soba da, elektrikli ısıtıcı da gördüm. Bu tür şeyler fazlasıyla var ancak hiç beklemediğiniz canlılıkta karabatakların, su samurlarının karşınıza çıkabildiği bölgeler; vatozların, kocaman kırlangıçların, hanoz balıklarının gezindiği saklı meralar hâlâ görülebiliyor. Boğaz’a sahip çıkarsak ve bireysel olarak onu kirletmemek adına üzerimize düşenleri yaparsak Boğaz bunu bize fazlasıyla geri verecektir diye düşünüyorum.”

Kitapta Kabasakal’ın icra ettiği mesleği anlatırken kullandığı çok hüzünlü bir bölüm var:

*Dalmaya ara veren toplayıcılar, karaya oturmuş gemiler gibidir. Parçalanacakları güne kadar denize geri dönme umuduyla kıyıda ağır ağır paslanan gemiler gibi, deniz dair anıları hep canlıdır...*

Bu satırları kendisine hatırlatarak bir gün dalmayı bırakırsa denize dair anılarını nasıl canlı tutacağını sorduğumuzda şöyle yanıtlıyor yazar: “Dalmayacağım gün olacağını düşünmüyorum. İnsan kendine iyi bakarsa yaşlandığında bile dalabilir. Çok zorlu ve derine gitmeyen dalışlar da olsa yine de gezineceğimi umuyorum. Ama bünyem buna izi vermeyecek duruma gelse bile dalış hep benim zihnimde olacak. Ne zaman Boğaz’ın kıyısına gitsem bir zamanlar o sulara dalmış olan mutlu adamı göreceğim. Hayalimde kendimi, can yoldaşlarımı, çok güzel yaşanmışlıkları göreceğim. Aynı zamanda evdeki şişe koleksiyonumun önünde vakit geçireceğim. Şimdilerde oğlum da onunla ilgileniyor, içindeki objeleri soruyor. Her koleksiyon bir bakıcı ister ve benden sonra kendisine kimin bakacağını da hazırlıyor o koleksiyon. Ben de ilerde denize ve koleksiyonuma bakarak günlerimi geçiririm gibi geliyor.” ⚓

**Hakan Kabasakal kimdir?**

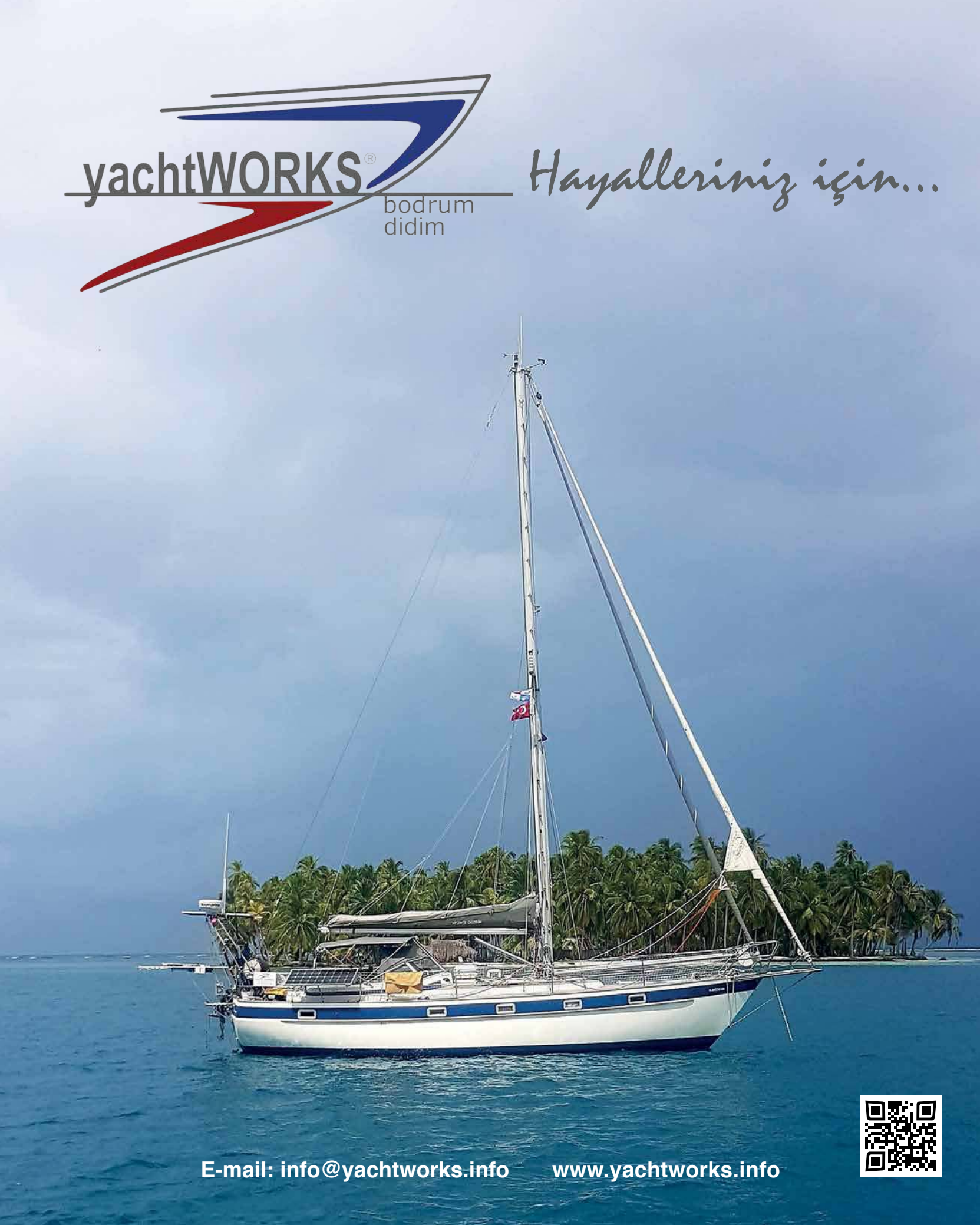
Köpekbalığı araştırmacısı Hakan Kabasakal’ın bu konu üzerine, *Türk Sularında Köpekbalıkları (*4Deniz Yayınları*), Büyük Beyaz Bilmece (*Naviga Yayınları*), A Field Guide to the Sharks of Turkish Waters (TÜDAV Yayınları;* e-kitap) ve *Agreement with the Monster-The lessons we learned from the great white shark in Turkish waters* (TÜDAV Yayınları; e-kitap) adında dört kitabı var. Deniz yaşamı -ağırlıklı olarak köpekbalıkları- konulu çok sayıda bilimsel ve popüler bilimsel makalesi, *Annales-natural history series, JMBA, Prooceedings of Royal Society, Netherlands Journal of Zoology, Acta Adriatica, Cahiers de Biologie Marine, Mediterranean Marine Science, Pan-American Journal of Aquatic Sciences, National Geographic, Popular Science Türkiye, NTV Bilim, Bilim ve Teknik, Sualtı Dünyası ve amp; Marine Photo, Deniz Magazin, Naviga ve Cumhuriyet Bilim* dergilerinde yayınlandı.

Hakan Kabasakal aynı zamanda profesyonel derin su dalgıcı. Bu uğraşta 32 yılı ve binlerce dalışı geride bıraktı. Sualtındaki anılarını *Bir Dalgıcın Gözünden Boğaz’ın Altındaki İstanbul* (Heyamola Yayınları) ve *Ömrümüz Akıp Gitti Boğaz*’da (Arion Yayınevi) isimli kitaplarda topladı.

Hakan Kabasakal’ın çeviri konuları yaşam bilimleri, tıp ve endüstriyel patentler alanlarında yoğunlaşıyor. *Fathali Moghaddam’ın The Psychology of Dictatorship (Diktatörlüğün Psikolojisi,* 3P Yayınları*) ve David Bell, James O’Keefe, George Bakris’in The Handbook of Diabetic Hypertension (Diyabetik Hipertansiyon El Kitabı,* 3P Yayınları*)*, yazarın ilk akla gelen çeviri kitapları.

yachtWORKS®
bodrum
didim

*Hayalleriniz için...*



E-mail: info@yachtworks.info www.yachtworks.info

# GINO GROUP

Yachting and Travel since 1973

İKİNCİ EL

## Azimut 64



MB9413
2013 model 20,15 m
Caterpillar C18 2 x 1150 hp
1.150.000 EURO

## Hallberg Rassy 43 MK



SD4369
2005 model 13,57 m
Volvo Penta D2-75 1 x 75 hp
329.000 EURO

## Princess 21M



MC10429
2009 model 21,56 m
MTU 2 x 1500 hp
1.200.000 EURO

## Beneteau Oceanis 343



SB2239
2005 model 10,38 m
Yanmar 3GM30 1 x 29 hp
63.000 EURO

## Princess Yachts V70



MC20136
2006 model 21,69 m
Caterpillar 2 x 1675 hp
625.000 EURO

## Azuree 40



SD4368
2011 model 11,99 m
Volvo Penta D2-40 1 x 40 hp
105.000 EURO

**Merkez Ofis**
MARMARİS Netsel Marina
Tel: 0 (252) 412 52 20
Fax: 0 (252) 412 20 66

brokerage@ginogroup.com
www.ginogroup.com

•İSTANBUL •MARMARİS
•BODRUM •KUŞADASI
•GÖCEK

# Yelkenli yatçılık

En iyi donanımlı yatlarla en iyi hizmet
2006'dan beri

www.yelkenli.com
yelkenli@yelkenli.com
312 999 57 40
Orhaniye - Bodrum - Göcek



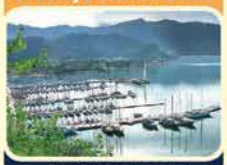


Bodrum Milta Marina



3 Yatın Ana Limanı

Orhaniye Martı Marina



17 Yatın Ana Limanı

Türkiye'de ilk Excess 11 2021



Göcek D-Marin



Tek Yön Noktası

Bodrum
Orhaniye
Göcek

**Tekne Kiralayın**
İsterseniz Kaptanlı

3 Yaşından Genç 7 Toplam 20 Yat

| | |
|---|---|
| BENETEAU Oceanis 35 373 38 38.1 41 45 Cyclades 50.5 | DUFOUR Grand'Large 335 360 412 450 |
| JEANNEAU Sun Odyssey 410 440 479 | BAVARIA Cruiser 45 46 Style |
| BALI 4.5 | LAGOON 420 |
| | Excess 11 x2 |

2021 Rezervasyonunuzu SİMDİ Yapın İndirimleri Kaçırmayın!

3 Limanda 20 Yat

**Eğitim Alın** Size özel eğitimler / geziler düzenleyelim.

Mevcut ya da satın alacağınız teknenizi işletmek için görüşelim: **Teknenizi İşletelim**

# kitaplimani.com

Denizcilik Kitapları ve Haritaları

Öykü, Roman · Deniz Seyir Haritaları · Yabancı Dilde Kitaplar · Kılavuz Kitaplar
Navigasyon Araçları · Dalış ve Balıkçılık Kitapları · Posterler
Denizcilik ve Yelken Kitapları · Seyir Hidrografi Yayınları
Anı, Belgesel, Tarih, Deneme · Hobi, Yemek Kitapları

www.kitaplimani.com
312 425 18 32

# Yelkenli Tekne Kiralama

www.lovesail.net
LoveSail



**Tekne Kiralama**
35-50 ft Tek gövdeli veya Katamaran.

**Tekne İşletmesi**
Teknenize her geldiğinizde onu tertemiz, bakımlı ve seyre hazır görmek istemez misiniz? Arayın görüşelim.

+90 (532) 450 57 82
+90 (532) 334 60 74

bahadir@lovesail.net
osman@lovesail.net

LoveSailNet
LoveSailNet

www.lovesail.net
Yacht Classic Hotel Marina / Fethiye




www.7seassailing.org www.7seassailingschool.com

**Bu yaz Marmaris koyları ve Kuzey Ege'ye doğru yelken açıyoruz...**
**2021 Haftalık tur programımız için sayfamızı ziyaret edebilirsiniz.**

| | |
|---|---|
| ***08 - 15 Mayıs 2021*** | MIYC Sailing Time Yarış haftası |
| ***14 - 20 Haziran 2021*** | Marmaris - Hisarönü Körfezi - Marmaris |
| ***21 - 27 Haziran 2021*** | Marmaris - Knidos - Kuşadası |
| ***12 - 18 Temmuz 2021*** | Kuşadası - Çeşme - Foça - Ayvalık |
| ***02 - 08 Ağustos 2021*** | Ayvalık - Assos - Bozcaada - Gökçeada |
| ***16 - 22 Ağustos 2021*** | Gökçeada - Saros Körfezi - Gökçeada |
| ***23 - 29 Ağustos 2021*** | Gökçeada - Çeşme - Kuşadası |
| ***13 - 19 Eylül 2021*** | Marmaris - Kalkan - Kaş |
| ***20 - 26 Eylül 2021*** | Kaş - Kekova - Kaş |
| ***04 - 10 Ekim 2021*** | Kaş - Kalkan - Marmaris |

International Yacht Training WORLDWIDE

Thea SAILING

# HAYAT TEKNEYE SIĞAR!

Denizin üzerinde günlük stresinizden uzakta güvenli bir tatil için doğru tercih!

*Yelkenli Tekne Kiralama*

Ailenizle veya arkadaşlarınızla birlikte dezenfekte olmuş teknelerde izole bir tatilin keyfini çıkarın!

MARMARİS, TÜRKİYE ★ +90 266 312 74 58
info@theasailing.com ★ www.theasailing.com

# EGE YAT

1976

YAT YAPIMI • YAT ALIM-SATIMI • YAT KİRALAMA

## 2. ELDE SEZON FIRSATLARI



FERRETTI 80
25 m x 6,10 m
2001 model
4 misafir kabini
CATERPILLAR 2 x 1420 HP
700.000 Euro

14 m Çelik Vripack Trawler
2009 model 2 Kabin
Türk Bayraklı
VOLVO PENTA 2 X 75 HP
175.000 Euro






18 m Lamine Ahşap Gulet
Komple Refit 2016
Ford 2 x 135 HP
2 misafir kabini
115.000 Euro

www.egeyat.com.tr

0 252 313 26 55 0 533 923 93 58

EcoSistems
energy recovery watermakers

Tanıtım Fiyatı
3.990 euro + KDV




12v / 24v DC su yapıcıda devrim

DENİZDE TATLI SU DERDİNE SON
SAATTE 25 LT/GÜNDE 600 LT TATLI SU ÜRETİMİ

İSPANYA MENŞELİ ECO SİSTEMS FİRMASININ YENİ NESİL ENERJİ TASARRUFLU (13.3A/SAAT) SPLASH 25 KOMPAKT SU YAPICISI PASİFİK MARİN GÜVENCESİ İLE DENİZCİLERİN HİZMETİNDE.
60 , 90 ve 120 litre modelleri 12v , 24 v veya 220 v seçenekleriyle mevcuttur.



GS COMPOSITE
KARBON PASARELLADA
LİDER MARKA

PASIFIK MARIN
YÜKSEK TEKNOLOJİ YAT EKİPMANLARI
Tel: +90 (212) 527 48 00 Fax: +90 (212) 527 44 11
www.pasifik-marin.com info@pasifik-marin.com

KAPTANLI & KAPTANSIZ YAT KİRALAMA




Tatilinize yeni ve tam donanımlı yatlarla, Gökova Körfezi'nin merkezinde başlayın.
SUDA YATÇILIK İLE HAYATINIZIN TATİLİNE YELKEN AÇIN!

SUDA SAILING
Gökova - Ören Marina
www.sudasailing.com
+90 538 030 44 44
info@sudasailing.com

Teknenize uygun 2.el ve sıfır yelkenler, yelken aksesuarları, servis ve hizmetler
yelkensepeti.com'da!
Yelken Sepeti


950 TL
Yelken Bakım Servisi


950 TL
Yelken Kışlama Servisi


12.000 TL
Beneteau First 40.7 Ana Yelken


16.000 TL
Beneteau Oceanis 38 Flok


4.200 TL
27 Feet Simetrik Balon


17.000 TL'den başlayan fiyatlar
J/70 Yelken Setleri


1.400 TL
Quantum Sails Optimist Yelkeni


3.800 TL
Jeanneau Sun 200 Asimetrik Balon


240 TL
Balon Yarış Çantası


120 TL
Quantum Sails Tshirt


25 TL
Quantum Sails Buff



INDIGO
MARINE LED LIGHTING

# Denizcilikte **25** yıllık tecrübe

Indigo Marin, sektöründe 25 yıllık tecrübesi, kalitesinden ödün vermeyen iş anlayışı ve alanında uzman ekibi ile profesyonel hizmetlerini kararlılıkla sürdürmektedir. Ağırlıklı olarak elektrik & elektronik alanında hizmet veren Indigo Marin; yurt dışı bağlantılarını San Giorgio Sein, Zetagi, Barnacle Buster, Indigo LED, Dixplay ve TF Marine distribütörlükleri ile sağlamlaştırarak yatçılık sektöründe ürün tedariği konusunda çözüm ortağınız olmaya devam ediyor.

## En güzel manzaralara **yelken açıyoruz !**

Yatçılık sektöründe Türkiye'nin ve dünyanın önde gelen markalarından olma vizyonuyla hareket eden Indigo Marin'in aydınlatma alanındaki uluslararası markası olan Indigo LED, iç mekan, dış mekan ve su altı aydınlatma ürünleriyle LED aydınlatma ihtiyaçlarına profesyonel ve uzun ömürlü çözümler sunuyor.

## %100 Yerli Mühendislik

Sahip olduğu AR-GE olanaklan sayesinde teknolojiyi uzun ömürlülükle birleştiren Indigo LED, yüksek kalite ve verimlilik sunan %100 yerli mühendislik ürünleriyle Türkiye ve dünya piyasasında kendine önemli bir yer hedefliyor.

Tüm ürün ve hizmetleri ile global bir marka olmayı misyon edinen Indigo, sektörün tanınan markalarından Chemba Limited, Atech AX Naval, Özata Tersanecilik, Yütek, Loça Mühendislik, Nova Shipyards, CSY Marine, Hemy Marin, Garanti Marin ve Kıyı Emniyet Müdürlüğü ile profesyonel partnerlik faaliyetleri yürütüyor.

Firma; iç pazar ile İtalya, Fransa ve Malta başta olmak üzere dünya pazarına yönelik çalışmalarını sürdürüyor.

www.**indigomarin**.com

INDIGO MARINE LED LIGHTING | TFMARINE | ZETAGI | SAN GIORGIO S.E.I.N. | Barnacle Buster™




# BAZI ŞEYLER OLMASA DA OLUR

## *Ama Eğitim Olmazsa Olmaz*

**Bu bayram siz de annesi ya da babası hayatta olmayan, maddi olanakları yetersiz, yetenekli çocuklarımızın eğitimine destek olun.**

**0850 222 1863**

**darussafaka.org**

Darüşşafaka
1863
CEMİYET

LÖSEV
Lösemili Çocuklar Vakfı

# Ramazan Bağışlarınızla Fitre ve Zekatlarınızla ÖNCE ÇOCUKLAR İYİLEŞSİN



Ramazan ayında
yoksul bir aileyi doyurmak,
hasta bir çocuğu
iyileştirmek,
gözü yaşlı bir anneyi
güldürmek
ibadetlerin en güzelidir.

0312
447 06 60

TÜM BANKA ŞUBELERİNDEN
LÖSEV BAĞIŞ

BAĞIŞ yaz
3406'ya gönder

ONLİNE BAĞIŞ
losev.org.tr

# New Antares 11

*Denizde olmanın en iyi yolu!*




Antares serisinin yeni amiral gemisi **Antares 11,** motorlu teknelerde 40 yılı aşkın süredir Beneteau uzmanlığının mirası gezi sınıfı sürat teknelerinde, yeni bir kilometre taşını işaret ediyor. Maksimum konfor, lüks ve geniş iki kabin, deniz manzaralı terasa dönüşümlü arka kıç platform, çok sayıda depolama alanı ve panoramik manzaralı pencereler **Beneteau** ve **Sarrazin Design** arasındaki yeni iş birliğinin sonucu.

ANTARES

6 - 7 - 8 - 9 - **11 New**- 11 FLY New

TEZMARİN

Tezmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.
Tel: +90 212 256 42 22
info@tezmarin.com I www.tezmarin.com
Tezmarin bir Tezman Holding kuruluşudur.

BENETEAU
AVANT-GARDE IN BOATING




MAYIS - HAZİRAN
ÖZEL FİYATLAR

# YAZIN KEYFİNİ ÇIKARMANIN EN ÖZEL, EN GÜVENLİ YOLU

## Kaptanlı & Kaptansız Tekne Kiralama

Genç tekne filomuzda sezonun son rezervasyonlarını kaçırmamak için hemen bizi arayın!


Hanse 418


Hanse 458


Hanse 675


Excess 11


Hanse 508

SAYSAIL
THAT'S ALL YOU NEED

saysail.com | booking@saysail.com | +90 252 645 2047
Göcek - Türkiye