

T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
İÇ MİMARLIK ANABİLİM DALI
İÇ MİMARLIK PROGRAMI

YAT TASARIMINDA İÇ MEKAN
VE ÜRETİM YÖNTEMLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Ayşe GÜLER

Danışman
Doç. Dr. Füsun SEÇER KARİPTAŞ

İstanbul – 2017

T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
İÇ MİMARLIK ANABİLİM DALI
İÇ MİMARLIK PROGRAMI

YAT TASARIMINDA İÇ MEKAN
VE ÜRETİM YÖNTEMLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Ayşe GÜLER

Danışman : Doç. Dr. Füsün SEÇER KARİPTAŞ H.Ü
Üye : Yrd.Doç.Dr. Bilge YARAREL H.Ü
Üye : Yrd.Doç.Dr. Salih SALBACAK FSMVÜ
Üye(Yedek): Yrd.Doç.Dr. Julide EDİRNE ERDİNÇ H.Ü
Üye(Yedek): Yrd.Doç.Dr. Atilla SÖĞÜT MSGSÜ

İstanbul – 2017

ÖNSÖZ

Bu çalışmam 2014 – 2017 yılları arasında T.C. Haliç Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İç mimarlık ana bilim dalı ve programı kapsamında yat iç mekan tasarımında uzmanlaşmak ve kendimi geliştirmek amacıyla tez konum olarak seçip hazırladım.

Yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmamın tamamlanması süresince büyük bir gayret ve özveriyle çalışmamı takip eden, gösterdiği sabır ve hoşgörüsü bana destek olan tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Füsun SEÇER KARIPTAŞ 'a tez yazımında kaynak araştırmamda bana yardımcı olan Sayın Yard. Doç. Dr. Mehmet Aziz GÖKSEL' e çok teşekkür ederim.

Eğitim hayatım boyunca bana destek olan ve verdiğim her kararın arkasında durarak beni destekleyerek beni yalnız bırakmayan bu günlere getiren sevgili anneme ve babama sonsuz teşekkür ederim.

İstanbul 2017

İç Mimar
Ayşe GÜLER

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İç Mimarlık A.B.D. Yüksek Lisans öğrencisi Ayşe GÜLER tarafından hazırlanan “**Yat Tasarımında İç Mekan Ve Üretim Yöntemleri**” konulu çalışması jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi : 01.03.2017

(Jüri Üyesinin Ünvanı, Adı, Soyadı ve Kurumu)

İmzası

Jüri Üyesi : Doç. Dr. Füsun SEÇER KARİPTAŞ
Haliç Üniv. (Danışman)



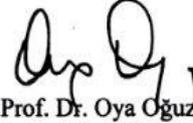
Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Bilge YARAREL
Haliç Üniv.



Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Salih SALBACAK
Fatih Sultan Mehmet Üniv.



Bu tez Enstitü Yönetim Kurulunca belirlenen yukarıdaki jüri üyeleri tarafından uygun görülmüş ve Enstitü Yönetim Kurulunun kararıyla kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Oya Oğuz
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü V.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

KISALTMALAR	III
TABLolar	IV
ŞEKİLLER	V
ÖZET	X
ABSTRACT	XII
1.GİRİŞ	1
1.1.Tezin Konusu	1
1.2.Tezin Amacı	1
2.YAT, YATÇILIK	2
2.1.Yat ve Yatçılığın Tarihçesi	2
2.1.1.Yat.....	2
2.2.Yat Turizmi	4
3.YAT ÜRETİM VE SINIFLANDIRILMA BİÇİMLERİ	11
3.1.Yat Üretim Kriterleri.....	11
3.2.Yatların Sınıflandırılma Biçimleri	12
4.İŞLEVSEL SINIFLANDIRMADAKİ YAT ÇEŞİTLERİ VE KULLANILAN MALZEMELER	22
4.1.Geleneksel Yatlar	22
4.1.1.Gulet.....	22
4.1.2.Aynakıç	23
4.1.3.Tirhandil.....	24
4.2. Modern Yatlar	24
4.2.1.Yelkenli Yatlar	24
4.2.2.Motor Yatlar.....	25
4.2.3.Mega Yatlar.....	26
4.3.Yat ve Tekne Yapımında Kullanılan Malzemeler	27

Sayfa No.

4.3.1. Geleneksel Ahşap Tekne İskeleti Yapımı ve Bölümleri	27
4.3.2. Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan Ağaçlar	28
4.3.3. Modern Yatların İmalatı.....	31
5. YAT İÇ MEKAN BÖLÜMLERİ VE TASARIM DETAYLARI	33
5.1. Yerleşim ve Tasarım	33
5.2. Güverte	39
5.3. Kamara	42
5.4. Mutfak - Bar	47
5.5. Islak Hacimler (WC - Duş)	50
5.6. Oturma - Yemek Bölümleri (Salon).....	53
5.7. Navigasyon - Dümen Bölümü	57
5.8. Günümüzde Tasarımı Yapılmış Olan Örnek Yatlar.....	59
5.8.2. Magnum 70	59
5.8.3. Jeanneau Leader 40	68
5.8.4. X Yacht Xp50	77
6. SONUÇ	84
7. KAYNAKLAR	87
8. EKLER.....	90
9. ÖZGEÇMİŞ.....	93

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birleşik Devleti

LOA : Lenght Overall

LWL : Lenght Water Line

UV : Ultraviyole

y.y. : Yüzyıl

TABLolar

Sayfa No.

Tablo 2.1. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yat Sayısı	7
Tablo 2.2. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yatların Bandıralarına Göre Dağılımı.....	7
Tablo 2.3. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yolcu Sayısı	8
Tablo 3.1. İşlevsel Sınıflandırma.....	20
Tablo 3.2. Genel Sınıflandırma	21
Tablo 5.1. Yatlarda Genel İç Mekan Fonksiyon Şeması.....	38

ŞEKİLLER

Sayfa No.

Şekil 2.1. Savarona Yatı.....	3
Şekil 2.2. Al Salamah	4
Şekil 2.3. Kraliyet Yatı Britannica.....	4
Şekil 2.4. Ataköy Marina Sheraton Hotel Çekimi	9
Şekil 2.5. Güllük Körfezi	10
Şekil 3.1. Ahşaptan Yapılmış Gulet Yat	11
Şekil 3.2. Karina Sayılarına Göre Yat Sınıflandırılmasına Örnek.....	13
Şekil 3.3. Motor Yatlardan Birkaç Örnek.....	15
Şekil 3.4. Yelkenlilerin Donanımına (Armalarına) Göre Sınıflandırılması.....	17
Şekil 3.5. Yelkenlilerin Donanımına (Armalarına) Göre Sınıflandırılması 2.....	18
Şekil 4.1. Mega Yat Dış Aydınlatma	27
Şekil 4.2. Ahşap Damar Yönüne Doğru Vernik Uygulaması.....	30
Şekil 4.3. Kaymaz Kum ile Oluşturulmuş Yüzey.....	30
Şekil 4.4. Buldukları Ortam Reaksiyona Girerek Korozyon Oluşumu	32
Şekil 5.1. İnsan Ölçüleri.....	34
Şekil 5.2. Çeşitli İnsan Ölçüleri	34
Şekil 5.3. İnsan Açık Ölçüleri.....	35
Şekil 5.4. İnsan Yürüme Ölçüleri	35
Şekil 5.5. Motor Yat Yerleşim Şeması	36
Şekil 5.6. Yat Yerleşim Şeması	37
Şekil 5.7. Güverte Kaplama	40

	Sayfa No.
Şekil 5.8. Güverte Yemek Bölümü	40
Şekil 5.9. Güverte Jakuzi Bölümü	41
Şekil 5.10. Deck Arasına Mastik Çekimi.....	41
Şekil 5.11. Super Yat Gamma Kamara Tasarımı.....	48
Şekil 5.12. MYC 86 Yat Kamara Tasarımı.....	43
Şekil 5.13. Jeanneau 64 Kamara Tasarımı.....	44
Şekil 5.14. Zıvanalı Köşe Birleşimi	45
Şekil 5.15. Kavelalı Köşe Birleşimi.....	45
Şekil 5.16. Gönye Burun Birleşimi	46
Şekil 5.17. Panjur Kapaklı Rustik Dolap Örneği.....	46
Şekil 5.18. Ferretti 960 Model Yatın Modern Tasarımı	47
Şekil 5.19. Dehler 38 L Tipi Mutfak.....	48
Şekil 5.20. I tipi Mutfak	48
Şekil 5.21. Oturma Bölümünden Ayrı Mutfak	49
Şekil 5.22. Oturma Bölümüyle Konumlanmış Mutfak	49
Şekil 5.23. Manuel Klozet	50
Şekil 5.24. Elektrikli Klozet	50
Şekil 5.25. Pissuyun Dışarıya Atılması.....	51
Şekil 5.26. Klozetin Yükselti Üzerine Yapılması ve Duş ile İdeal Ölçüler.....	51
Şekil 5.27. Wc - Duş Yerleşimi	52
Şekil 5.28. Oturma Bölümü Koltuk Yerleşimi	53
Şekil 5.29. Ferretti 800 Lüks Yatın İç Mekan Tasarımı.....	54

	Sayfa No.
Şekil 5.30. Oturma Bölümü Çizim Eskizleri	55
Şekil 5.31. Yelkenli Yatın Direğinin Açılır Kapanır Masa İçerisinden Geçirilmesi .	55
Şekil 5.32. Super Yatın Yemek Bölümünün ve Oturma Bölümünün Ayrı Tasarlanması	56
Şekil 5.33. Kaptan Dümen Bölümü Tasarım Çalışma Eskizi.....	57
Şekil 5.34. X35 Yatının Harita Masasının Oturma Bölümüyle Beraber Konumlanması	58
Şekil 5.35. X42 Yatının Harita Masası ve Navigasyon Bölümü	58
Şekil 5.36. Magnum 70 Yerleşim Planı. Design Studio Spadolini.....	60
Şekil 5.37. Magnum 70 Dış Görünüşü.....	61
Şekil 5.38. Magnum 70 Dış Görünüş 2	61
Şekil 5.39. Magnum 70 Dümen ve Navigasyon Bölümü	62
Şekil 5.40. Magnum 70 İç Mekana Geçiş Merdiven Bölümü	62
Şekil 5.41. Oturma Salon Bölümü	63
Şekil 5.42. Salon Koridor Bölümü Dolap ile Değerlendirilmiş.....	63
Şekil 5.43. Kamara Bölümü.....	64
Şekil 5.44. Genel Kamara Bölümü	64
Şekil 5.45. Misafir Kamarası	65
Şekil 5.46. Mutfak	65
Şekil 5.47. Oturma Bölümü Koltuk Arkası ve Koridor Bölümü Dolapları	66
Şekil 5.48. Genel Wc - Duş	66
Şekil 5.49. Kamaraya Ait Wc - Duş	67

	Sayfa No.
Şekil 5.50. Kamaraya Ait Lavabo Bölümü	67
Şekil 5.51. Leader 40 Yerleşim Planı	69
Şekil 5.52. Güverte Yerleşimi.....	70
Şekil 5.53. Leader 40 Dış Tasarım	71
Şekil 5.54. Leader 40 Dış Tasarım 2	71
Şekil 5.55, 56. Leader 40 Dümen ve Navigasyon Bölümü.....	72
Şekil 5.57, 58. Leader 40 Güverte Bölümü	72
Şekil 5.59, 60, 61. Oturma Bölümü	73
Şekil 5.62, 63. L tipi Mutfak.....	74
Şekil 5.64. Kamara	75
Şekil 5.65. Wc - Duş Bölümü	75
Şekil 5.66, 67. Misafir Kamarası	76
Şekil 5.68. Xp50 Yerleşim Planı.....	78
Şekil 5.69. Xp50 Dış Görünüşü	79
Şekil 5.70. Oturma Bölümü-Yelken Direği Koltuk Yanına Denk Gelmiştir.....	80
Şekil 5.71. Koridor Geçişine Engel Olmayacak Şekilde Masa Karşısına Koltuk Koyulmuştur	80
Şekil 5.72, 73. U tipi Mutfak	81
Şekil 5.74. Navigasyon Harita Masası.....	81
Şekil 5.75. Kamara Tasarımı	82
Şekil 5.76, 77. Misafir Kamaraları	82
Şekil 5.78. Wc-Duş Bölümü - Manuel Klozet Kullanılmıştır	83

Şekil 5.79. Wc deki Dolap - Depo Alanları 83

GENEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : Ayşe GÜLER
Anabilim Dalı : İç Mimarlık
Programı : İç Mimarlık
Tez Danışmanı : Doç. Dr. Füsun SEÇER KARİPTAŞ
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans – Şubat 2017

ÖZET

YAT TASARIMINDA İÇ MEKAN VE ÜRETİM YÖNTEMLERİ

Yat ve teknelerin geçmişi çok eskiye dayanmaktadır. İnsanlar geçmişte yelkenlilerle keşif yaparak kendilerini geliştirmiştir. Son yıllarda ülkemizde yat sektörü öne çıkmıştır. Yatlar artık eskisi gibi avlanma, savaş yada belli bir amaç için değil, eğlence ve tatil amaçlı kullanılmaya başlanmıştır. İnsanlar evleri kadar artık yatlarını da önemseyip özen göstermektedir. Yat iç mekan tasarımları yapılırken konfor ön planda tutularak insanların tüm ihtiyaçlarının karşılanması ve teknolojiyle iç içe olması amaçlanmaktadır. Türkiye’de firmalar tarafından yat tasarımları ve üretimleri gittikçe artmış ve rekabet haline gelmiştir.

Ülkemiz coğrafi anlamda zengin olduğu için turist çekmektedir. Limanlara yanaşan yabancı yatlarla beraber yat turizmi de bundan etkilenecek artmıştır.

Tez çalışmasında yatların tarih süreci, üretiminde kullanılan malzemeler ve yatların insan hayatındaki önemi ele alınmıştır.

Bölüm bir de; giriş yapılarak tezin konusundan ve amacından bahsedilmiştir.

Bölüm iki de; yat ve yatçılığın eskilere dayandığı, Türkiye’de yatçılığın öneminden ve yat turizminden bahsedilmiştir.

Bölüm üç de; yat üretiminin çoğalması, neye göre ve nasıl sınıflandırıldığı ele alınmıştır.

Bölüm dört de; yat çeşitleri olan geleneksel ve modern yatların sınıflandırılmasıyla beraber çeşitli üretilen malzemelerden bahsedilmiştir.

Bölüm beşte ise; yatların evlerimizden fark kalmadığı hatta daha da konforlu, son teknoloji olduğundan bahsedilmiştir. Yat iç mekanları bölüm bölüm ve tasarım detayları ile ele alınmıştır. Bununla birlikte son yıllarda tasarlanmış olan yatlar resimleriyle beraber bölümlerinden bahsedilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yat, yatçılık, yat iç mekan, tasarım, yat çeşitleri

GENERAL INFORMATION

Name and Surname : Ayse GULER
Field : Interior Architect
Program : Interior Architect
Supervisor : Doc. Dr. Fusun SECER KARIPTAS
Degree Awarded and Date : Master of Science – February 2017

ABSTRACT

INTERIOR SPACE AND PRODUCTION METHODS IN THE YACHT DESIGN

The history of yachts and boats is very old. People have developed themselves by exploring with sailings in the past. In recent years, the yacht sector has gained importance. Yachts were used for hunting and war. Nowadays, yachts are used for vacation. People care about their yachts as much as their houses. While designing interior space of a yacht, people's comfort is considered. It is aimed to be compatible with technology. Yacht designs and production were increased by companies in Turkey. Competition has begun.

Our country attracts tourists because of geographical wealth. Yacht tourism has risen thanks to foreign yachts at the harbor.

The history of yachts, production materials, the importance of human life are discussed in this thesis.

In the first chapter, the subject and the purpose of the thesis are mentioned.

In the second chapter, the importance of yachting in Turkey and yacht tourism have been mentioned. Yachts and yachting are based on the past.

In the third chapter, the classification and increasing of yacht production have been discussed.

In the fourth chapter, yacht production materials and traditional and modern yachts that are yacht types have been explained.

In the fifth chapter that about yachts are not different from our houses for people. According to the people, yachts are more comfortable than houses.

Yacht interiors has been explained with design details. Also, the yachts that designed in recent years have been showed with some pictures.

Keywords: Yacht, yachting, yacht interior, design, yacht types

1.GİRİŞ

1.1.Tezin Konusu

Yat ve teknelerde emniyet en önemli parametredir. Çeşitli zamanlara ve mekanlara göre ticari veya özel amaçlı olarak üretim yapılabilir. Günümüzde yatlar daha çok özel amaçlar için kullanılmaktadır. Yat sahiplerinin zevkine göre dizayn edildikten sonra kullanımları eğlence, dinlenme amaçlı tercih edilmektedir.

Bu tezde yat tasarım detayları ve malzeme seçimleri, dış mekan ve iç mekan tasarımı ve tasarımında tercih edilen malzemeler ve suya dayanıklı ağaçlar ele alınmıştır. Yatlar yelkenli ve motor gücüne göre ayrılmaktadır. Yatın büyüklüğüne göre motor gücü belirlenir. İç mekan tasarımı, genişliği yat sahibinin zevkine göre suya dayanıklı ve kaliteli malzemeler kullanılarak dizayn edilir. Yatlar da malzemeler seçilirken yaşam mahallerinde rahatlık ve konfor öne çıkarken lükslük ve gösteriş de ön plandadır.

1.2. Tezin Amacı

Son zamanlarda hemen hemen orta gelirli düzeyde insanlar da bütçesine uygun tekne ve yat sahibi olup zevkine göre iç dekorasyonunu yaptırmaktadır. Büyük yatlar dediğimiz mega yatlar ise daha yüksek gelirli kesime ve lükse hitap etmektedir. Yatlarda vakit geçirmek ve yatların bakımıyla olsun dış ve iç mekan tasarımıyla olsun uğraşmak zevk haline gelmeye ve insanların son zamanlarda ilgisini daha fazla çekmeye başlamıştır.

Yat iç mekan tasarım disiplini içmimarlık disiplini içerisinde inceleyerek ve araştırarak, gemi mühendisleri, elektrik ve makine mühendisleriyle beraber çalışılarak içmimarların bu süreçteki rolünü tespit etmek, iç mekan tasarım kriterlerini ortaya koymak ve nasıl bir yol izleyip hangi malzemelerin kullanıldığını,

nelere dikkat edilmesi gerektiğini görmek, bu alana gösterilen ilginin artmasını sağlayıp ve yat tasarımında uzmanlaşmak bu tezin asıl amacıdır.

2.YAT, YATÇILIK

2.1. Yat ve Yatçılığın Tarihçesi

Yatçılık tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. Bilimde gelişen insanoğlu zamanla yelken ile denizleri keşfetmeye başlamıştır. Göl, nehir ve deniz kıyılarına yerleşen insanlar zamanla deniz ulaştırma araçlarını geliştirmişlerdir. Rüzgarın bir kuvvet olduğunu ve kullanılabileceği anlaşıldıktan sonra yelkenli üzerinde çalışıp keşfedilmiştir. Tarihteki ilk yelkenin Mısırlılar tarafından papirüs kağıdı kullanılarak ve ilk Nil nehrinde denendiği bilinmektedir.

Gezi teknesi kavramı 17.y.y.da lider denizci ülkesi olan ve filosu Avrupa'nın en zengin ekonomisini destekleyen Hollanda'da doğmuştur. Pleasure-Boating yani keyif ve eğlence amaçlı teknelerin kullanımı tarih öncesi devirlere uzanmaktadır. Hollandalılar tarafından tasarımı yapılmış olan II.Charles tarafından İngiltere'ye getirilen gezi amaçlı yatlar bu dönemde ortaya çıkmıştır. (Dedeal,2008)

2.1.1. Yat

Deniz araçları çok büyük bir sınıftır ve tarihi çok eskilere dayanmaktadır. İnsanlık büyük ve ihtişamlı gemilere güçlü motorlar takmadan çok önce de büyük kara parçalarını çevreleyen sular üzerinde yelkenlileriyle dolaşmaya başlamıştı. Ancak buharlı makinelerin icadıyla gemicilik bütün sanayi gibi çığır atlamış ve ulaşılmaz kıtalarını yakın kılmıştır. Savaşlar deniz üzerinden yürütülen tarihleri eskiye dayanan gemilere tanık etmiştir. Ancak gün geçtikçe sadece savaş ve av kullanımı eskide kalmış son yıllarda insanların gözdesi olmaya başlayan deniz hayatı zamanlarının büyük bir bölümü denizlerde geçirmeye başlamıştır. Bu da deniz araçlarından yatın ön plana çıkmasına sebep olmuştur.

Yat ve yatçılık terimleri Felemenk dilinden gelen ve izlemek, kovalamak anlamında jaghen kelimesinden gelmektedir. 16.yüzyılın sonundan itibaren jaght

kelimesi ticaret, gezi veya askeri amaçlı hafif hızlı tekne anlamında kullanılmıştır. Britanya adalarında ilk yat kulübü Water Club adıyla 1720’de İrlanda’nın Cork kentinde kuruldu. Bir tür devriye ve gayri resmi kıyı koruma kuruluşu niteliğindeki bu kulüp 1828’de öbür benzer kulüplerle birleşerek Cork Yat kulübü adını aldı.

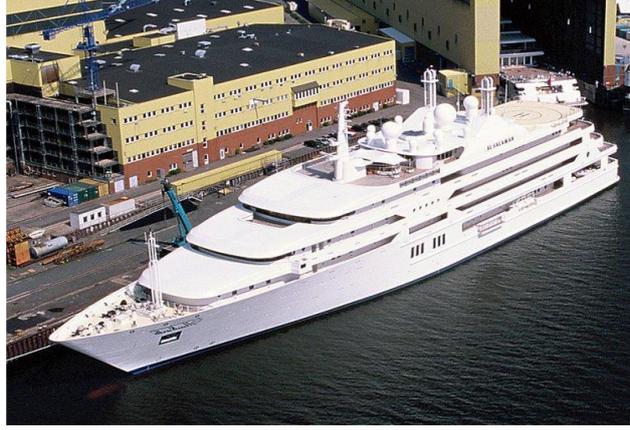


Şekil 2.1.SavaronaYatı

URL: <http://www.kentyasam.com/ataturkun-denizdeki-yadigari-savarona-yhbrdty-3540.html>

Yatçılık kısa süre öncesine kadar dünyada varlıklı kesimin ilgi alanıydı. Dünyanın %70’inden fazlasını kaplayan okyanus ile denizler ve bu sulara egemen olma düşüncesiyle dünyanın en zengin insanları, kraliyet aileleri bu deniz araçlarını hep bir güç göstergesi olarak kullandı.

Bugün hala kitlelerin ilgisini çeken ve müze olarak kullanılan İngiliz Kraliyet Yatı Britannica, Suudi Arabistan Kraliyet Yatı Al Salamah ve 1938 yılında Atatürk’e tahsis edilen Savarona Yatı bunlara örnek olmaktadır.(Şekil 2.1, Şekil 2.2, Şekil 2.3).



Şekil 2.2. Al Salamah

URL: <http://www.superyachts.com/motor-yacht-2105/al-salamah.htm>



Şekil 2.3. Kraliyet Yatı Britannica

URL: <http://radicalroyalist.blogspot.com.tr/2012/01/royal-yacht-britannia-what-newspaper-of.html>

2.2. Yat Turizmi

Ticaret amacı gütmeyen yat sahiplerinin veya kiralanan yatlarla konaklama, yeme, içme vb. ihtiyaçlarını karşılayarak seyahat etmelerine yat turizmi denir.

Ahşap tekneler ve yatlar, motorlu ve yelkenli olarak birçok şekilde sınıflandırılabilir. Son yıllarda yatlar zevk ve eğlence için daha çok tercih edilmeye başlamıştır. Buda mavi yolculuk ve mavi turlara olan ilgiyi arttırmıştır.

Gemi inşaatı sektörünün en büyük ilerlemesi mega yat imalatında görülmektedir. Ağır sanayi olarak tanımlanan gemi inşa sanayisi yarattığı yoğunluk ve yan sanayi nedeniyle ülke ekonomisine olan etkisi büyüktür. Gemi üretimi deniz ticaretine de destek sağlamaktadır. Bu yüzden ülkemize katma değeri yüksektir. Yat imalatında mega yatta kullanılan malzemelerin miktarı, niteliği ve yoğunluğu sebebiyle katma değeri daha fazladır.

Yatçılığın gelişmesinde en önemli etken yat marinalarıdır. Marinaların her türlü ihtiyaca cevap vermesi yatçıların konakladığı zaman her ihtiyacını karşılayacak seviyede olması gerekmektedir. Son yıllarda özel sektörlerin kurduğu birçok marina açılmıştır.

Marinalarda barınma, onarım, bakım, yapılan alışverişler döviz girdisi sağladığı için yat turizmine katkı sağlar. Kiralamaya olan ilginin artması yat turizminde gelişmesine ciddi anlamda katkı sağlamaktadır. İtalya, İspanya ve Yunanistan yat turizmini geliştiren ilk ülkeler olmuşlardır. Türkiye yatçıların demir atacağı koy, körfez ve plajların, mavi yolculuğun hazinesidir. Akdeniz, Ege denizi, Karadeniz ve Marmara Denizi, Türkiye'yi kuzey, batı ve güneyden çevrelemektedir. En önemli marinalar ise; Bodrum, Kuşadası, Çeşme, Antalya, İzmir, Datça, Marmaris, Göcek, Kemer, Kaş, Fethiye ve Kalkan'dır.

Türkiye ihracatta 'yat ülkesi' Finlandiya'yı geçmiştir ve son 8 yıldaki ihracat artışında Çin'den sonra dünyada ikinci sıradadır. İngiliz Financial Times gazetesi, 'Southampton Yat Fuarı' ile ilgili olarak "Önde gelen yat ihracatçıları" başlıklı bir inceleme yayımladı. İngiltere'nin yılda 1 milyar dolardan fazla ihracatla bu alanda dünyanın en büyük üçüncü ülkesi olduğunu belirten gazete, bunun küresel yat ihracatının yüzde 10'una karşılık geldiğini kaydetti.

Son 10 yılda İtalya, ABD'nin önünde dünyanın bir numaralı yat ihracatçısı olduğuna işaret eden gazetenin incelemesinde, "ABD'nin ihraç ettiği yatların birim başına değeri, İtalya ve İngiltere'nin sattığı yatlardan daha düşük, ancak ABD'nin ihracatının toplam değeri Türkiye ve Çin hariç diğer önde gelen ülkelere göre daha hızlı artmıştır.

Yat ihracatının dünyada gelişen bir iş kolu olduğuna dikkat çekilen incelemede, 2008'de hesaplanan toplam 18 milyar dolarlık hacmin, 2000 yılındaki rakamın üç misli olduğunu, ancak küresel ihracatın 2009'da durgunlaşıp 11.5 milyar dolara düştüğünü ifade edildi. İncelemede, "İhracat şimdi toparlanma sinyalleri verirken Southampton'daki yatçılar ekonominin başta ve kıçta çektiği suyun dengede

olmasını umacak" yorumu yapıldı. İncelemeye göre, Türk yatçılığı büyümede dünya yatçılığının iki büyük ülkesi Amerika ve Finlandiya ile rekabet ediyor. Türk yat sanayi, 2009 yılında ihracatta, "yat ülkesi" Finlandiya'yı geçti. Türkiye aynı zamanda yat ihracatını 2000'den bu yana Çin'den sonra en fazla artıran ülke oldu. Çin yat ihracatını 10, Türkiye ise 9 kat artırdı.

Dünyada verilen yat siparişlerine bakıldığında, yüksek gelir kesiminin verdiği mega yat siparişlerinde hızlı bir yükseliş göze çarpıyor. 2006 yılındaki Monaco Yacht Show Fuarı'nda açıklanan Uluslararası Lüks Yatçılık Ekonomik Raporu'ndaki verilere göre, mega yatlar olarak adlandırılan 24 metrenin üzerindeki tekne siparişleri, 2003 yılından 2006 yılına kadar yüzde 28 oranında arttı. Siparişlerin geçmişe doğru 5 yıllık gelişimleri incelendiğinde ise, yelkenli yat siparişlerinde durgun bir seyir gözlenirken, motorlu yat siparişlerinde, 2001 yılından 2006 yılına kadar yüzde 75 oranında bir artış yaşandı.

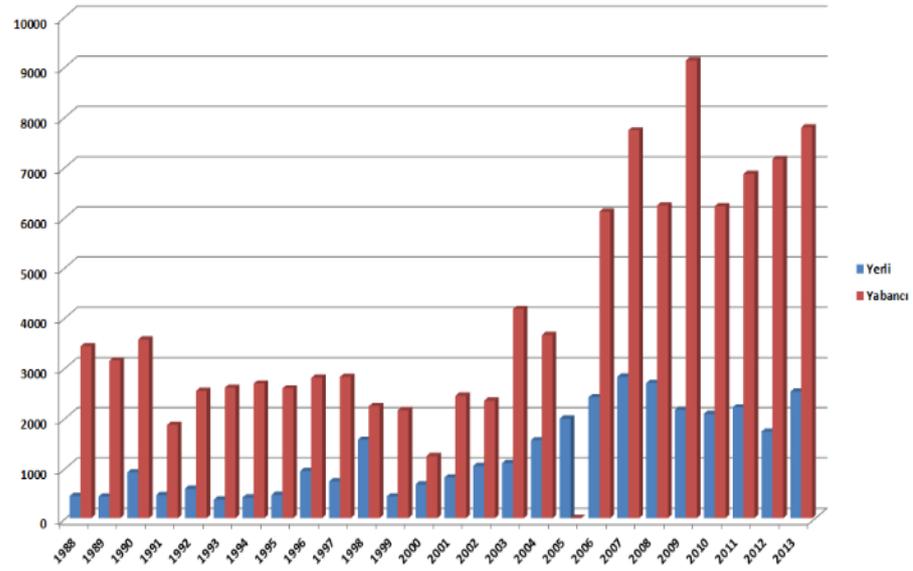
Türkiye dünyanın yat üreten ülkeleri arasında son yıllarda önemli bir yer edindi. UNICOM istatistiklerine göre Türkiye'de sayıları 350 civarında olan yat yapımcısı firma, 2005 yılında 280 adet gezi teknesi ihraç etmiş. Dünyanın en önemli yat ihracatçılarından biri olan İtalya'nın, aynı yıl yaptığı ihracat rakamı ise 2.365. ABD'li Brunswick ve Genmar, İtalyan Ferretti ve Azimut ve Fransız Bénéteau sektörün en büyük firmaları. İngiliz Sun seeker, yine bir İtalyan firması olan Rodriguez Group ve Danimarkalı Royal Denship de büyükler arasında. Dünyaca ünlü bu markalar arasında bir Türk firmasının olmaması ülkemizdeki yat üreticisi firmaların küçük ölçekli firmalar olduğunu ve dünya çapında markalar yaratabilmemiz için sektörün desteğe ihtiyacı olduğunu bir göstergesi. Sektörde, lider konumdaki Azimut Benetti'nin cirosunun 2000 yılından 2006'ya kadar yüzde 228 oranında artarak 700 milyon avroya ulaştığı göz önüne alındığında, bu sektörün son yıllarda içinde bulunduğu büyüme daha iyi algılanabilir.

Turizm talebini yaratan temel neden, insanların sürekli buldukları yerlerden başka mekanlara gitme ve ortam değiştirme arzudur. Aynı olayın yatlarla ve deniz üzerinde gerçekleştirilmesi arzusu da yat turizm talebini oluşturan önemli etkidir. Bunun yanında yat turizm talebi ile genel turizm talebi özellikleri:

-Turistik talep, ticari ya da mesleki amaçlarla seyahat edenleri kapsamamaktadır.

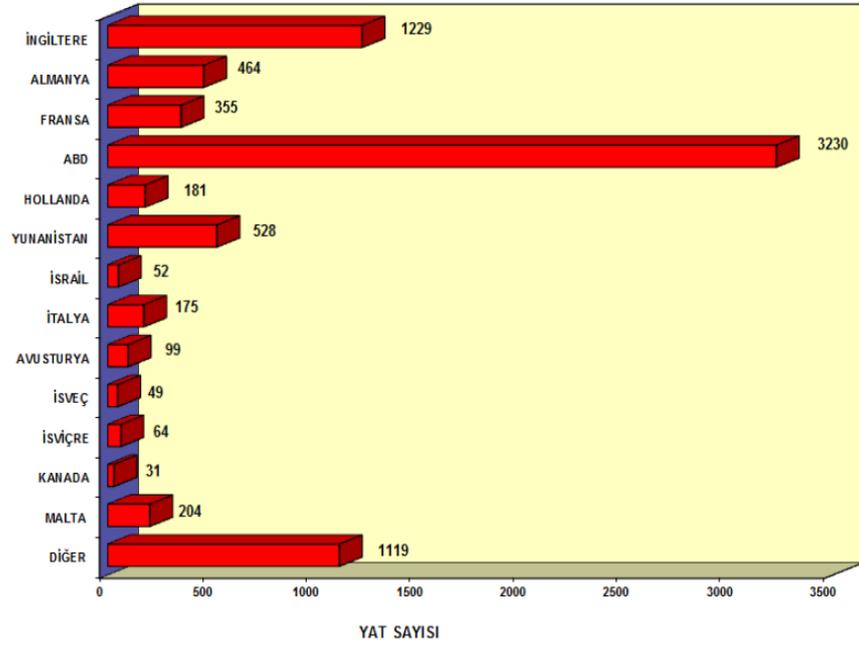
- Turistik tüketimde kişisel gelir kullanılmaktadır.

- Turistik talep belli zamanlarda yoğunlaşmaktadır. (Tandoğan 2008)



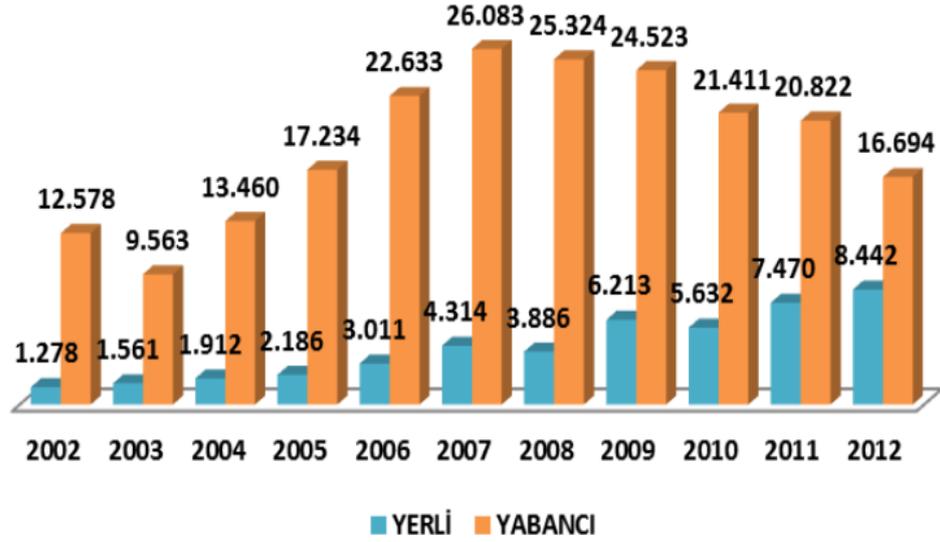
Tablo 2.1. Ülkemiz limanlarına gelen yat sayısı (Kuşadası Ticaret Odası Turizm Analiz Raporu)

URL: <http://docplayer.biz.tr/8988666-Turizm-analizi-raporu.html>



Tablo 2.2. Ülkemiz Limanların Gelen Yatların (Ticari + Özel) Bandıralarına Göre Dağılımı 2013(Kuşadası Ticaret Odası Turizm Analiz Raporu)

URL: <http://docplayer.biz.tr/8988666-Turizm-analizi-raporu.html>



Tablo 2.3. Ülkemiz Limanların Gelen Yolcu Sayısı (Kuşadası Ticaret Odası Turizm Analiz Raporu)

URL: <http://docplayer.biz.tr/8988666-Turizm-analizi-raporu.html>

Yatçılar İstanbul'da doğal manzaralar, açık denizler, güneşin batışı ve Osmanlı ile Bizans tarihinden hisarlar, saraylar ve camiler arasında seyahat etmektedirler. Asya ve Avrupa'yı birleştiren iki köprünün altından geçerek Haliç'e sonrasında Adalardaki koy ve körfezleri bitirdikten sonra iki büyük marina olan turizme büyük destek sağlayan yatçıların her ihtiyacını karşılayan Ataköy marina ve Kalamış Amiral Fahri Korutürk marinasına uğrayabilirler. (Şekil 2.4)



Şekil 2.4. Ataköy Marina Sheraton Hotel çekimi

URL: http://www.turksail.com/index.php?option=com_content&view=article&catid=39:genel-haberler&id=4910:atakoey-marina-snrlarn-geniletiyor&Itemid=66

Dar ve uzun körfezlerin bulunduğu yatların devamlı dolaştığı İzmir şehirde gezilecek ve ziyaret edilecek yerlerin başında gelmektedir. Levent marina yatçılarının başlangıç noktası olmaktadır. Mavi yolculuğun güzel olduğu yüzülecek Urla iskelesinin bulunduğu küçük adalar ve plajlar ziyaretçilerin vazgeçilmezidir. Çeşme civarında yatçıların her ihtiyacını karşılamak üzere gelişmiş ve gelişmekte olan marina kompleksleri bulunmaktadır. Son yıllarda kara ulaşımından sonra deniz ulaşımı belli kesimlerin daha çok tercihi olmaktadır. Mavi yolculuklarda keyfi, dinlenme ve eğlence amaçlı istenilen yerde demir atma imkanı bulunmaktadır. Kuşadası'nın güney kıyıları ile Pamukkale arasında Priene, Milet, Didim, Afrodisias ve Pamukkale dahil çeşitli eski uygarlıkların önemli yerleşimler kurdukları Menderes ırmağı vadisi yer almaktadır. Güllük'teki balıkçı köyünün körfezinden yatçılar yelken açtığında onları Bodrum Yarımadası karşılamaktadır. (Şekil 2.5)



Şekil 2.5. Güllük Körfezi

URL: <http://www.bodrumyarimadarehberi.com/gulluk/>

Türkiye’de yat turizmine destek sağlayan yatçılar için marinalar sahiller bulunmaktadır. Yat turizmine öncülük eden ülkelerden Fransa, İspanya, İtalya ve Yunanistan Akdeniz’in yatçılığa elverişli tabiatından yararlanmaktadır. Türkiye’nin yat bağlama kapasitesi 13.500’ü marinaları olmak üzere 16.000 civarındayken, Akdeniz’deki payı toplam kapasitenin yüzde 4.1 ini oluşturmaktadır. Antalya körfezinde ilk manzara Tahtalı Dağı güney kıyısındaki Olimpos kentidir. Yatçıların mavi yolculukta tercih edeceği zakkum ve defne çalılıarın arasındaki Olimpos vadisi önde gelenlerdendir. Marina’nın yer aldığı Kaleiçi mahallesi Türkiye’nin en güzel marinası olarak kabul edilmektedir. Antalya’nın diğer marinaları da sakin ve dinlendiricidir.

3.YATLARDA ÜRETİM VE SINIFLANDIRMA BİÇİMLERİ

3.1. Yat Üretim Kriterleri

Ülkemizde yat ve imalat endüstrisi insanların yatlara artan ilgisi sayesinde hızla gelişip, önem kazanmıştır. Yat ve gezinti teknesi inşasında malzeme seçimi ve tersane seçimi de önemlidir. Yat imalatında çeşitli malzemeler kullanılmaktadır. Bu malzemeler; ahşap, çelik, alüminyum, fiber takviyeli plastikler veya kompozitler, epoksi, elyaf sargı gibi tasarıma ve kullanım amacına uyan materyaller ile çeşitlenebilmektedir.(Şekil 3.1) Malzeme seçiminde, en uygun malzemeye teknenin yapılacağı tersanede karar verilebileceği gibi, bir tekne için belirlenmiş malzemenin en iyi şekilde işlenebileceği tersanenin seçimi de önemlidir. Yat imalatında ne amaçla kullanıma karar verildikten sonra istenilen tasarıma göre ulaşılabilecek en güzel sonuçlarla yapılmaktadır. Sınıflandırılan yatlardan ülkemiz yat konusunda gelişmekte olduğu için hangisi isteniliyorsa yapılmaktadır.



Şekil 3.1. Ahşaptan Yapılmış Gulet Yat

URL:<http://www.charterworld.com/?sub=yacht-charter&charter=gullet-atalante-5688>

Tekne üretimi, belirli kurallar ve standartlar kapsamında gerçekleştirilmektedir. Tekne yapımında; malzeme seçimi, ilgili tesisatlar, elektrik tesisatı, diğer tesisatlar, elektronik sistemler, arma, mobilya seçimi vb. gibi işlemlerin belirlenmesi ve uygulanması vardır. Ancak tekne imalatı yüksek maliyet içerdiğinden, hesaplamalarda ve uygulamalarda dikkatli olunmaktadır.

3.2. Yatların Sınıflandırılma Biçimleri

Günlük yaşamımızda kavram düzenleri, öncelikle veriler çokluğu içindeki ortak özelliklere yönelmekle ve genelinde tekil nesnelere sınıflandırmayla meydana getirilir. Bu yüzden doğal dildeki pek çok kelime, sınıf kavramları olarak karakterize olurlar. Sınıflandırıcı kavramlar, mantıksal işlem-kaplam ilişkisi temelinde, çeşitli içerme ve dışta bırakma bağlantılarına göre, nesnelere ortak nitelikleri gözetilerek oluşturulurlar. Kavramlardan beklenen başlıca iki şey, en yüksek ölçüde genellik ve en yüksek oranda bildirişim sağlama olanaklarının bağdaştırılmasıdır.

Deniz araçlarının kendi içlerindeki ilişkisi çeşitli sınıflandırmalar ile ayrılmaktadır. Deniz araçları çok kapsamlı geniş yelpazedir. Birçok grupta ve çok fazla şekilde sınıflandırılma yapılmaktadır. Geleneksel sınıflandırma adı altında tahrik sistemlerine göre, gövde yapılarına ve inşa yöntemlerine göre üç şekilde incelenmektedir.

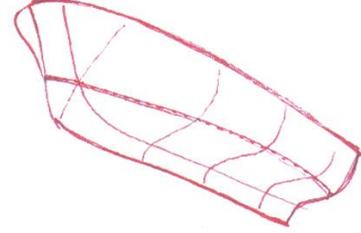
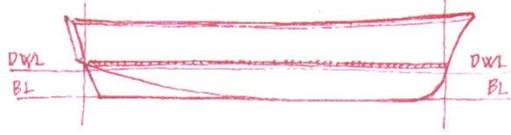
Tahrik sistemleri olarak ayrıldığında deniz araçlarının kendilerine hareket kazandıran tahrik gücünden söz edilmektedir. Aracın donanımı buna göre şekillenmektedir. Tahrik sistemleri tanımlanırsa bunlar; kürek, yelken, su jeti, pervane ve nozül olabilir.

Gövdelerine göre sınıflandırıldığında deniz araçları kullanım amaçlarına göre gövde boyutları değişmesini ele almaktadır. Su içerisinde kalan bölümü ve teknenin performansı tahrik sistemi ile beraber en çok yatı etkileyen kısımlardır. İnsanlar hız ve stabilite üzerine yoğunlaştıkları için özel tasarım yatlar devreye girmiştir. Buda birçok gövdeli yatları beraberinde getirmektedir. Katamaran (iki gövdeli), trimaran (üç gövdeli), pentamaran (beş gövdeli) olarak gövdeler belirlenmektedir. “İçmimarlık disiplini açısından önemli bir konu, bölmelendirme yapılırken karinanın formudur.” (GÖKSEL, 2006). Tekne boyları küçüldükçe çok gövdelilerin iç mekanları daralmaktadır. İç mimaride bir çok yerleşim çeşitleri bulunmaktadır. Tek karinalı yatlar ile çok karinalı yatlar arasında karşılaştırma yapılırken çok karinalı olan yatlar,

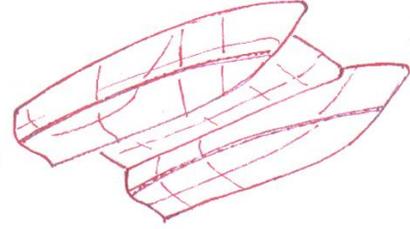
aynı boyda yani tek gövdeli yatlara göre çok daha büyük ve tasarıma, yerleşime elverişli alanlar oluşturmaktadır.

KARINA SAYILARINA GÖRE

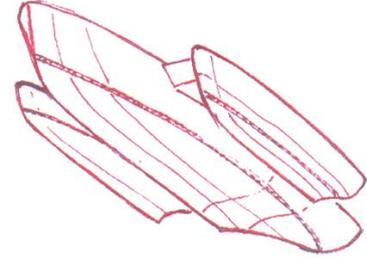
1- Tek Gövdeli (Monohull)



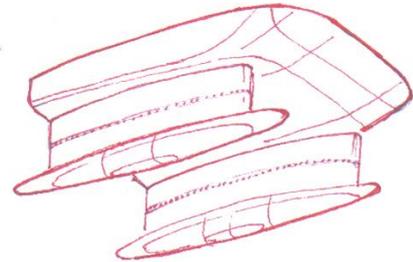
2- Çift Gövdeli (Katamaran)



3- Üç Gövdeli (Trimaran)



4- SWATH (Small Water Area Twin Hull)



Şekil 3.2. Karina Sayılarına Göre Yat Sınıflandırılmasına Örnek

Kaynak. Yard.Doç.Dr. Mehmet Aziz Göksel Yatların Sınıflandırılması Eskizleri

İnşa yöntemlerine göre sınıflandırmada üretim yapılırken kullanılan malzemeleri ahşap, fiber, çelik, alüminyum ele alınmaktadır. Şahıslara ait özel amaçlı tekneler sınıflandırılması zor olan deniz araçlarıdır. Müşteri isteği doğrultusunda yapılan yatlarda üretim yapılırken motor gücüne önem verilmekte ve yelkenlilere de özel ilgi olduğundan işlevsel sınıflandırma içerisine girmektedir.

Yatların sınıflandırılması birçok sebebe göre ayrılmaktadır.

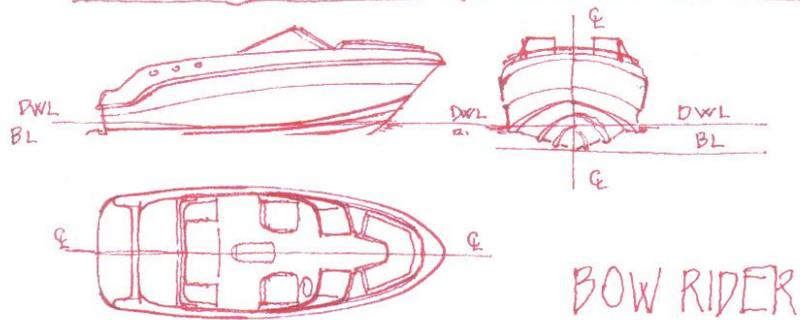
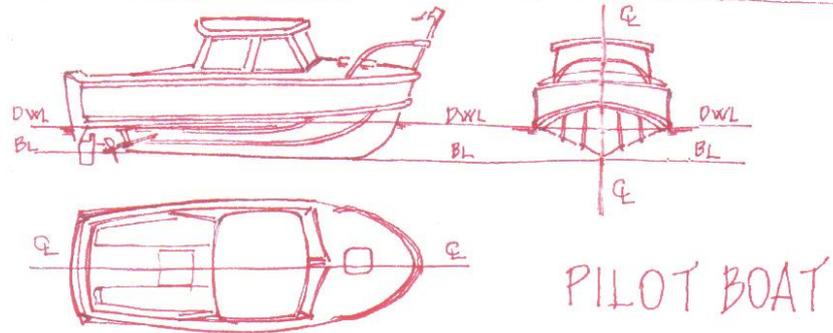
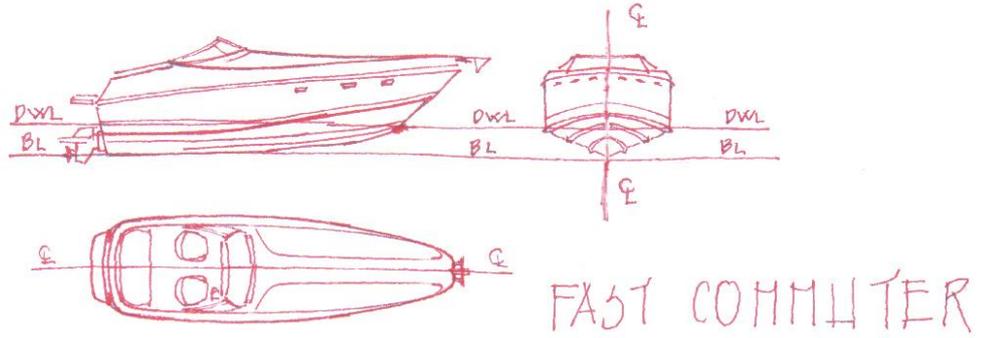
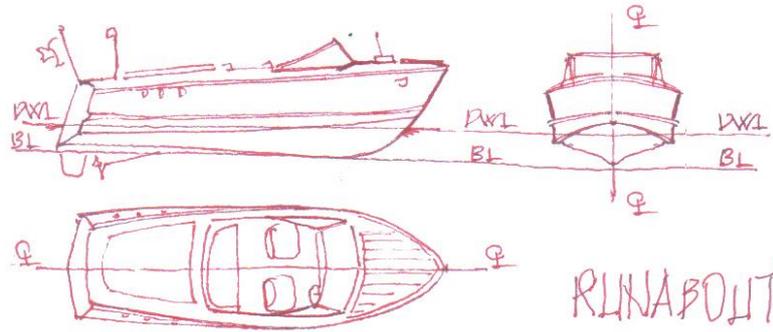
1. Tekne tipine göre

i) Yelkenli tekneler

- Gezi tipi
- Yarış tipi

ii) Motorlu yatlar

- Açık deniz deplasman ve yarı deplasman tekneleri
- V kesitli sürat tekneleri



Şekil 3.3. Motor Yatlardan Birkaç Örnek

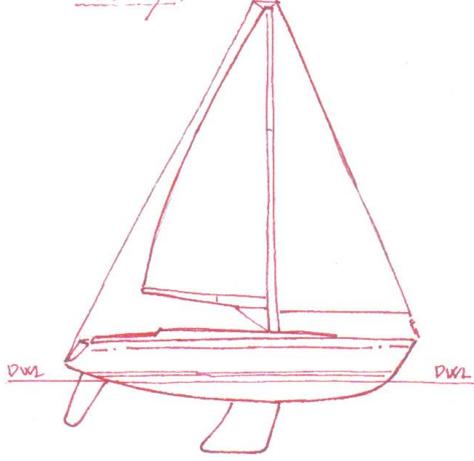
Kaynak. Yard.Doç.Dr. Mehmet Aziz Göksel Yatların Sınıflandırılması Eskizleri

2. Yelkenli teknelerin donanım tipine göre sınıflandırılması

- i) Salupa (sloop) tipi
- ii) Kotra (cutter) tipi
- iii) Keç (ketch) tipi
- iv) Trandil tipi
- v) Uskuna (schooner) tipi
- vi) Yola (yawl) tipi
- vii) Gulet tipi
- viii) Brik tipi

ARMALARINA GÖRE

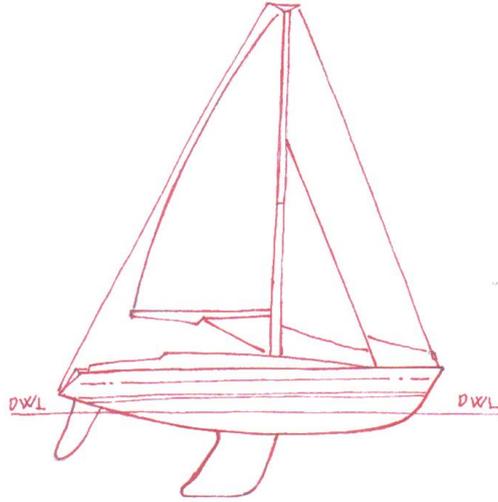
1- Sloop:



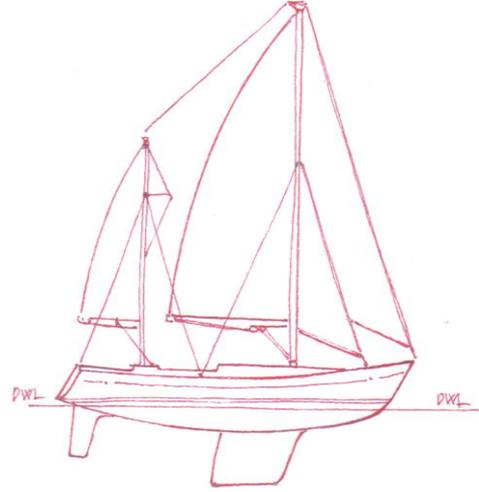
3- Yawl:



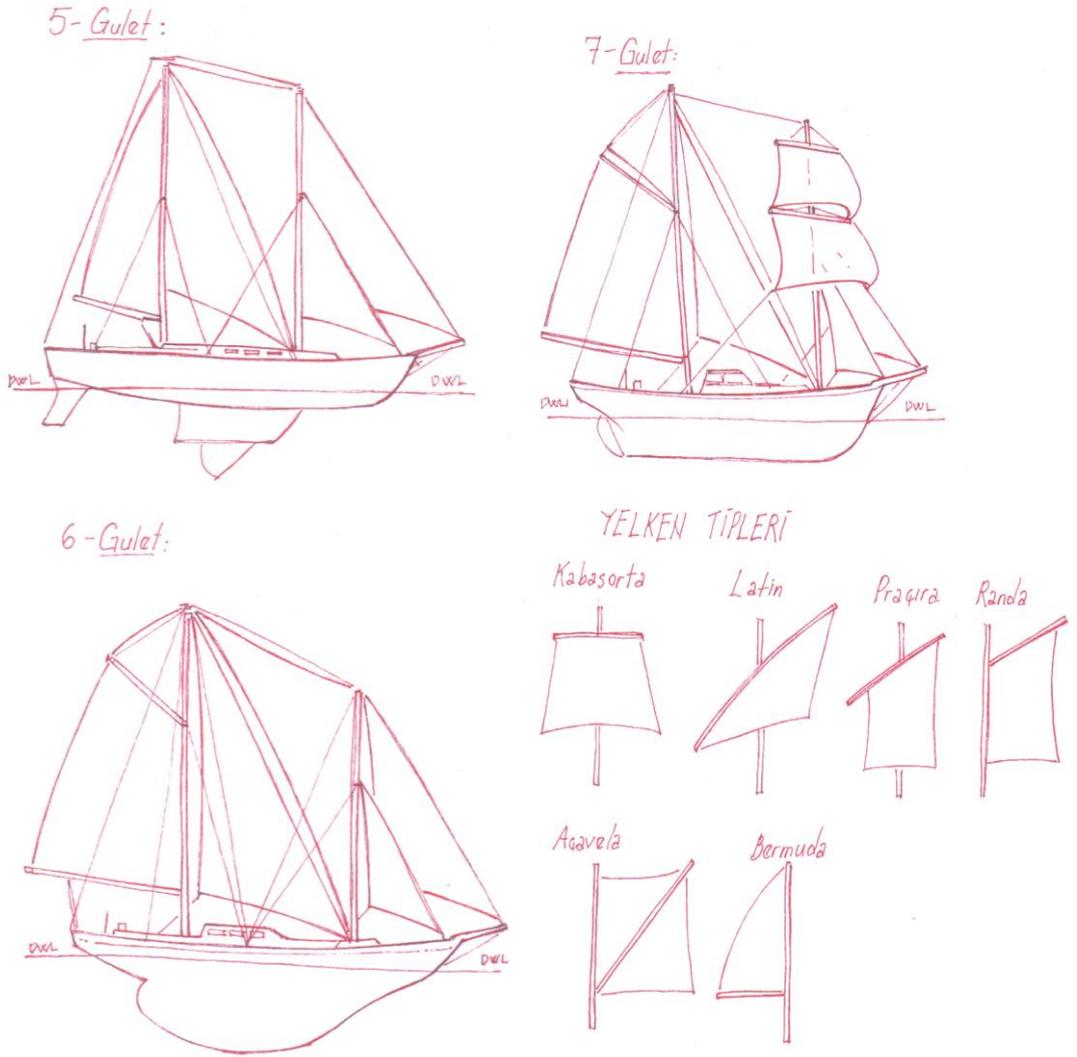
2. Cutter:



4- Ketch:



Şekil 3.4. Yelkenlilerin Donanımına (Armalarına) Göre Sınıflandırma
Kaynak. Yard.Doç.Dr. Mehmet Aziz Göksel Yatların Sınıflandırılması Eskizleri



Şekil 3.5. Yelkenlilerin Donanıma (Armalarına) Göre Sınıflandırma 2
Kaynak. Yard.Doç.Dr. Mehmet Aziz Göksel Yatların Sınıflandırılması Eskizleri

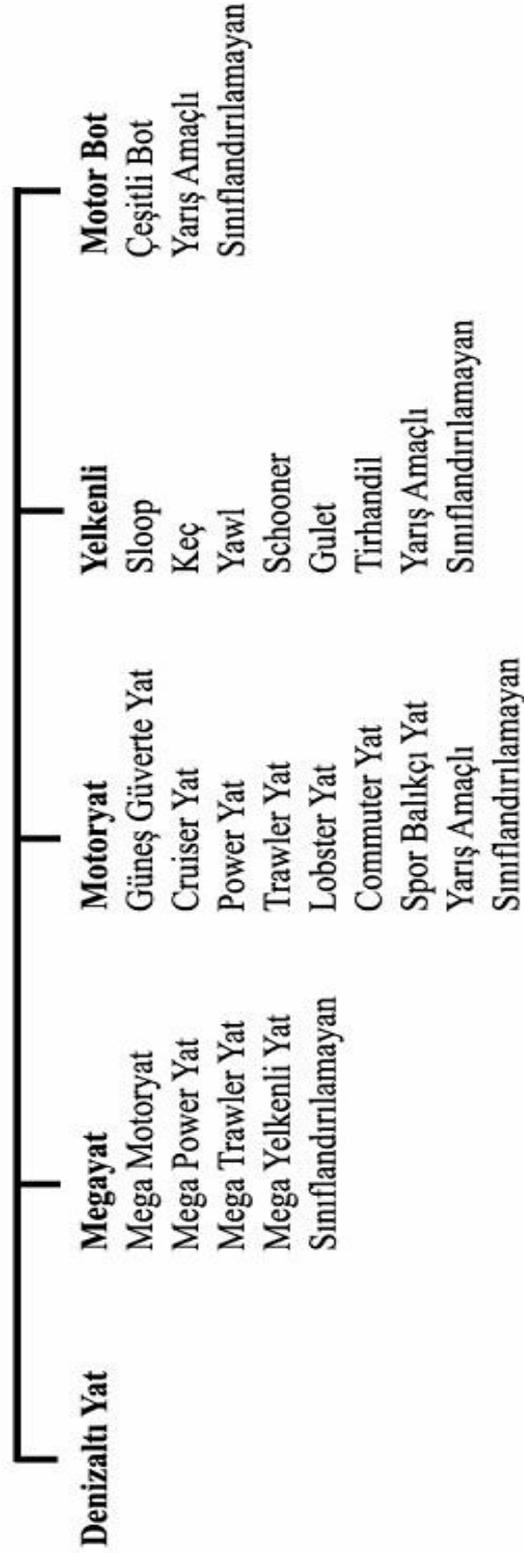
3. Çalışacağı denize göre sınıflandırma

- i) Kıyı
- ii) Kıyı-Açık deniz
- iii) Okyanus

4. Malzeme türüne göre sınıflandırma

- i) Ahşap
- ii) Çelik
- iii) Alüminyum
- iv) Fiberglass
- v) Ferrocement
- vi) Kompozit

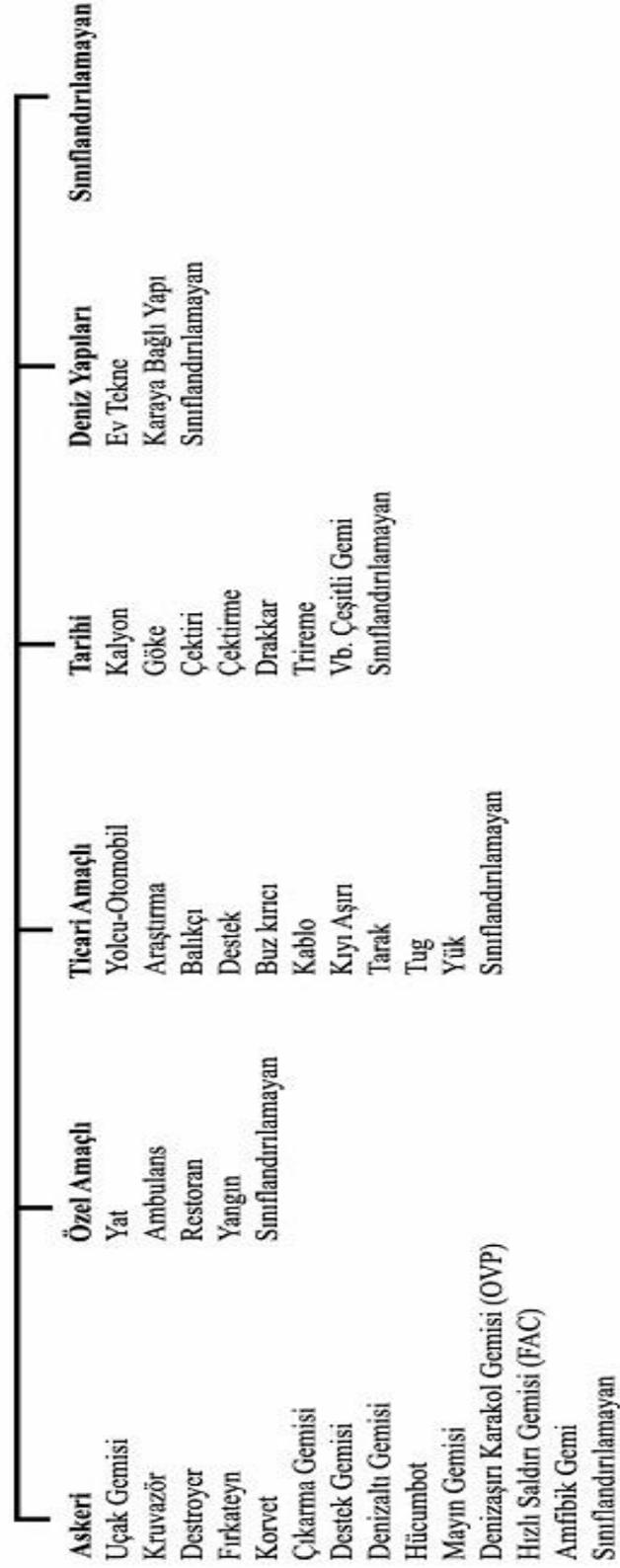
Yatların İşlevsel Sınıflandırması



Tablo 3.1. İşlevsel Sınıflandırma

URL: <http://turknotik.com/tr/deniz-araclarinin-siniflandirmasi-ve-yatlar/>

Deniz Araç (Taşıt)larının İşlevsel Sınıflandırması



Tablo 3.2. Genel Sınıflandırma

URL: <http://turknotik.com/tr/deniz-araclarinin-siniflandirmasi-ve-yatlar/>

4. İŞLEVSEL SINIFLANDIRMADAKİ YAT ÇEŞİTLERİ VE KULLANILAN MALZEMELER

Yatlar işlevsel olarak sınıflandırılırken çeşitlerine de ayrılmaktadır. Yat çeşitleri üretilen malzeme sayesinde geleneksel ve modern olarak da ikiye ayrılmaktadır. Geleneksel yatlar ve modern yatlar ise de kendi içerisinde sınıflara ayrılmaktadır.

4.1.Geleneksel Yatlar

Geleneksel yatların imalatında ağırlıklı olarak ahşap malzeme kullanılmaktadır. Ahşap malzemeler yatçılığın doğuşundan beri klasik yat malzemesidir. İşleme kolaylığı, hafifliğinin yanı sıra, soğuğu sıcaklığı izole edebilmesi, diğer malzemelere oranla sağlamlık mukavemeti, görüntüsü ve sıcaklığı ile ön plana çıkmaktadır.

4.1.1. Gulet

Gulet brikten daha küçük, iki direkli, hafif armalı ve pruvası kabasorta armalı bir tür uskunadır. Brik iki direkli ikisi de kabasorta armalı savaş ve ticari amaçlı kullanılan küçük gemilerdir. Armalar ise gemilerdeki sabit donanım yani gemilerin yürütülmesini sağlayan teknik ekibidir. Denizcilikte teknenin ön tarafından ileri istikamete pruva adı verilmektedir. Kabasorta arması dörtgen şekilli yelkenlerden oluşan şekildir.

Guletlerin kökeni antik çağdaki Karya dönemine dayanmaktadır. İlk olarak korsanlar tarafından kullanılmıştır. Bodrum'da ise tekne yapıcılığı Kral Mausolos zamanına kadar uzanmaktadır.

Son yıllarda az sayıda ustaların yönetimiyle üretilen dayanıklılıkları ve estetikleriyle uluslararası boyutta moda trendlerine girmiştir. Ege kıyılarında turizme

dönük işlevsel amaçlarla geleneksel tarzda üretilmektedir. Anadolu'nun batı ve güney kıyılarında özgün planlı teknelerdir. Ustaların tamamen tecrübeli elleriyle genellikle çam, kestane ve maun ağaçları kullanılarak yapılmaktadır. Yapılan tüm güvertelerde duş, wc, salon, güneşlenme alanları bulunmaktadır. Güverteleri günlük yaşama elverişli olarak tasarlanmaktadır. Genellikle teknelerin küçük güverteleri yeme, içme ve dinlenme alanı olarak tasarlanırken iç güverteler ise güneşlenme terası olarak tasarlanmaktadır.

Bodrum, Bozburun, Marmaris ve Fethiye'de uzun yıllarca çam, kestane ve maun ağaçlarının kerestelerinden ve en önemlisi tamamen el işçiliğiyle üretilmektedir. Türkiye'nin en bilindik yazarları, bilim adamları, sanatçıları ve araştırmacıların başlattığı mavi yolculuklarla yeniden keşfedilmiştir. Halikarnas balıkçısı ve onun yakın dostları olan Ezra Erhat, Bedri Rahmi Eyüboğlu bunlardan birkaçıdır.

En popüler geleneksel ahşap yatlardır. İsteğe göre tasarlanıp kullanıma en uygun şekilde imal edilmektedirler. Genelde ketch veya iki direkli donanıma sahip olurlar. Uzunlukları 15-33m arasında değişir ve 6-16 kişi alabilirler. Özel duş ve wcli çift kişilik 3-8 yataklı kabinlerden oluşmaktadırlar.

4.1.2. Aynakıç

Arka tarafı düz yani yükseltilip kareleştirilmiş ve ek kabinler için yeterli alana sahip olan keç olarak da bilinen Aynakıç adı verilen teknelerdir. Keç daha çok armalarını tanımlamak için kullanılır. Ek kabinler bir diğer ismi master cabinler için yeterli alana sahip olduğundan en çok tercih edilen teknelerdir. Genelde 14-32 m uzunluğunda ve 8-24 kişi almaktadırlar. Özel duş ve wcli ve 4-12 adet çift kişilik yatak kabinleri bulunmaktadır.

Ahşap aynakıç imalatında eskiden bu zamana kaar çam, meşe, kestane gibi yerli ağaçlar kullanılmaktaydı. Ancak günümüzde egzotik, maun, tik vb. ithal ağaçlar kullanılmaya başlanmıştır. Bu ağaçlarla yapıldığında teknelerin ömrü daha da uzamıştır.

4.1.3. Tirhandil

Tırhadıl yada tirhandil kelimesi, Grekçe üçte bir anlamına gelen triakena kelimesinden türemiştir. Triakena yani üçte bir ana yapısını özetleyen kelimedir. Teknenin en önemli özelliği eninin boyunun üçte biri olmasıdır. Denizlerin en üst rüzgarlarına ve dalgalarına uygun olan tekne modelidir. Eski zamanlarda balıkçılık ve süngercilik alanında çok tercih edilmekteydi. Üstün manevra kabiliyeti ve yelken seyrine uygun tekne tipidir. Boyut bakımından tekne türleri içerisinde küçük olduğu için kullanımı daha kolaydır.

Tirhandil baş ve kık kısmı benzer şekildedir, geniş bir karna ve yuvarlak gövdeye sahip olması diğer önemli özelliklerindedir. Alçak ve kavisli yapısı teknenin denizci olmasını sağlamaktadır. Genelde tek direkli olan tirhandiller Latin yelken donanımlarını günümüzde randa ve marconi donanımlara bırakmıştır. 11-18m uzunluğunda olup 6-8 kişi almaktadır. Özel duş ve wcli, 3-4 adet çift kişilik yataklı kabinlere sahiptirler.

4.2. Modern Yatlar

Yatlarda görsellik, konfor ve lüks tasarımlar ekonomik yaklaşımların önüne geçmektedir. Görsellik önemli olduğundan paslanmaz malzemeler ve aksesuarlar kullanılmaktadır. Koruyucu ve destek olarak kullanılan halat ve çapalar paslanmaz çelikten ve parlatılarak yapılmaktadır. Modern yatların imalatında fiberglas ve çelik malzemeler kullanılmaktadır. Son zamanlarda kullanılan malzemeler üretilen yatların ömrünü daha uzatmıştır. Modern yatlarda alanlar çok geniş olduğu gibi lükslük ön plandadır.

4.2.1. Yelkenli Yatlar

İlk yelken malzemesi papirüs olup M.Ö.2400 lü yıllarda Mısırlılar anladıktan sonra yelken ile denizleri keşfetmeye başlamıştır. Yelkenliler genelde Akdeniz’de görülmektedir. Polinezyalılar kanolarında rüzgar teknolojisini kullanmıştır ve daha sonra Roma, Yunan, Çin, İspanyol, Portekiz, Fransız ve İngilizler tarafından benimsenmiştir. 20.yüzyıldaki araştırmacılar yelken sporunun popülerliğini arttırdıklarından beri yelken hem hobi hem spor olarak kullanılmaktadır.

Son zamanlarda yelkenli yat imalatlarında farklı ve çeşitli malzemeler kullanılmaktadır. Denizde en çok zaman harcayan deniz araçlarıdır. Ahşap malzemelerden yapılanlar tekniklerle sağlam ve kullanışlı olmaktadır. Sargı işlemleri uygulanan yeni gelişmeler ahşap yatlarda geniş iç hacim ve geniş kullanma alanına kavuşturarak gövde üzerine sonradan elyaf kaplama ile epoksi macun bittikten sonra boyaya hazırlanan yat fiberglas yatların, çelik sac veya alüminyum malzemelerden daha uzun ömürlü olmaktadır. Ahşap yatlar ağır ve şık duruşlarıyla denizde hemen fark edilmektedir. Fiber yelkenlilerin ahşaplara nazaran bakımları daha kolay ve ekonomik açıdan daha uygundur. Yelkenli yatlarda sevk sadece rüzgar yardımıyla yapılır.

İç mekan tasarımı yapılırken elverişsiz ve zor olmaktadır. Sebebi ise güverteleri tümsek, kamaralar sıkışık ve ıslak hacimleri küçük ve tavanları basık olduğundan yerleşimi ve tasarımında çeşitli sorunlar çıkmaktadır. İç ve dış mimari düzeninin uyumuyla bir yelkenli yat bir motor yatın sahip olduğu lüks ihtiyaçları karşılamak bile olsa aslında iyi yelken yapabilmek amacına göre şekillenmektedir.(GÖKSEL,2012)

4.2.2. Motor Yatlar

Motor yat yapımının tarihi 1970li yıllara uzanmaktadır. Türkiye'de yat imalatları bulunduğu yılın son teknolojileri kullanılarak yapılmaktadır. Son yıllarda artan talepler karşısında motor yat tasarımları ve iç dizaynları altın çağını yaşamaktadır.

Günümüzde motor yat imalatları dünya standartlarına uygun şekilde yapılmakta West System olarak bilinen epoksi lamine ahşap veya gemi sacından gövdeler üzerine alüminyum ve kompozit malzemeler kullanılmaktadır. Ülkemizde yüksek standartlarda imalat İstanbul, Bodrum, Antalya ve Fethiye'deki tersanelerde üretilmektedir. Motor yatların iç tasarımları suit otel havasında ve müşterilerinde istekleri doğrultusunda oldukça lüks dizayn edilmektedir. Geniş iç hacimler, lüks kamaraları uygun ebatlarda korunaklı güneşlenmeye müsait güverteleri ve iç salonları otel konforunda olmaktadır.

Açık ve kapalı yani güverte ve kamara bölümlerinden oluşan deniz araçlarının iç mekanları karada tasarımı yapılan iç mekanlar ile benzer aydınlatma anlayışına göre düzenlenmektedir. Doğal aydınlatmayı sağlamak için küçük pencere

yada lumboz kullanılmaktadır. Bu durum iç ve dış mekanı aydınlık düzeyi olarak birbirinden koparmaktadır. Fakat " Küçük pencerelerle donatılan yaşam mahallerinin yerleşimleri başarısız kalmaktadır." (Göksel, 2011)

İç ve dış mekanları birbirinden ayıran ve arasında ilişki kurulabilmesi için aydınlatmanın ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Dış mekanda renk ve aydınlatma düzeyi insan kontrolünde olmamaktadır. Böylelikle doğa koşulları mimari ürün olan renk ve insan algısına hakimdir. " Doğanın algıyı biçimlendirici özelliği, hareketli bir imge olan motor yatın mimari programının niteliği bakımından önemlidir." (Göksel, 2011) Çevremizdeki nesnelere bize oranla hareket edip etmediğini gösteren "iç kulaktan kaynaklanan denge duygusudur buna 'kinestezi' denmektedir." (Arnheim,1969) Motor yat içerisindeki insanların kinestezi durumuna dış mekandan gelecek ışık kaynakları etki etmektedir. Dış mekanda aydınlatmalara karar verilirken doğrudan insan gözüne çarpması yerine direkt ışık veren aydınlatmalar merdiven rıhtlarına, oturma bölümlerinde alt kısımlara, halat bağlama yerlerine koyulmaktadır.

Deniz, insanlar için karadan daha çok risk taşıyan bir çevredir. Tasarım ve yerleşim yaparken akuatik yani su yaşamına optimize olacak şekilde hem yerleşimlere hem de aydınlatmalara önem verilmelidir.

4.2.3. Mega Yatlar

Denizlerde lüksün tanımı mega yatların tarihine dayanır. 19.yüzyılın başlarında gezi ve avcılıktan daha çok yarış için inşa edilmekteydi. Konfor ikinci plandaydı. Ancak özellikle teknelerin iç mekanlarındaki genişlemesi, karadaki yaşama benzer ve güvertede geçen zamanı yatların iç mekanına taşımıştır. Mega yatların lüksleşmesi ve gelişmesi aslında iç mekanın lüksleşmesi ve gelişmesi olarak anlaşılmaktadır.

Eskiden 36-40 metre üzeri yatlar mega yat olarak adlandırılırdı. Günümüzde yat kullanımı geliştiği ve yayıldığı için üretimler standart hale gelmeye başlamış ve artık 60 metre üzeri üretime mega yat ismi verilmektedir. Ülkemiz tersanelerinde bugün dünyanın en kaliteli yatlarını üreten 1877 yılında kurulan Blohm&Voss gibi alman tersaneleri kalitesinde sac, alüminyum yada kompozit yatlar üretilmektedir. Yatların büyümesiyle beraber sağlık konusu ön plana çıkmıştır. Bundan dolayı

hem hafif hem de sağlam olan materyaller sac ve alüminyum kullanımı tersanelerde artmaktadır.

Mega yatlarda görsellik önemli olduğundan dış mekandan su seviyesi hizasından güverteye su sızması sağlanıp aydınlatma armatürleri koyulmaktadır. Çapa ve halatlar paslanmaz çelikten imal edilmekte ve parlatılmaktadır. (Şekil 4.1)



Şekil 4.1. Mega Yat Dış Aydınlatma

URL: <http://www.goldenyachting.com/tr/642-motoryat-kuzey-t.html>

4.3.Yat ve Tekne Yapımında Kullanılan Malzemeler

4.3.1. Geleneksel Ahşap Tekne İskeleti Yapımı ve Bölümleri

Tekne yapımında ahşabın ömrü, sağlamlığı, ağırlığı ve hava sıcaklığına göre genişleme katsayısı gibi önemli faktörler vardır. Kullanılan ahşaplar kurutulmuş olmalı ve bünyesinde yaklaşık %15 nem bulundurmalıdır. Çünkü tekneler ve yatlar her 3 saniyede bir dalgaya maruz kalmaktadır ve tekneler suyla temas ettiğinde ahşaplar büyümeye çalışacağı için uzamaya çalışacak ve büyük kuvvetler oluşacaktır. Bu yüzden uzama kat sayısı en az olan kullanılmalıdır.

Ahşap teknenin yapımında iskeleti oluşturan omurga, bodoslama, postalar, kemelerdir. Omurga teknenin bütün yükünü üstlenen ana kısımdır. Seçilen ağaç düzgün, çürüksüz, lif kıvrıklığı olmayan ve çatlaksız ağaç olmalıdır. Omurganın

formu dengeli olması ve rüzgar momentinin iyi olması için balast omurga kurşun veya demirden yapılarak vida ve somon ile omurgaya monte edilir.

Bodoslamalar baş ve kış bodoslamalar olarak ikiye ayrılmaktadır. Baş bodoslama en verimli şekilde olan tek parça olarak 12-16 mm parçaların üst üste tutkalanıp kurt ağzı geçme sistemiyle omurgaya bağlanmasıdır. Kış bodoslama ise kuyruk kısmını oluşturmaktadır. Kuyruk dikmesi alttan omurgaya paraçol veya dead wood yardımıyla bağlanmaktadır.

Postalar kesme ve lamine postalar olarak ikiye ayrılır. Postaların formuna uygun olarak ağaç malzemelerden kesilerek elde edilir Postalar ile kemerelerin birleştiği hat boyunca uzanan parçaya verilen addır.

Kemereler ise güvertenin çatı makasını meydana getiren parçalardır. Güvertenin kaplamasının verniğe gerek duymaması için ve suya maruz kalacağı için tik ağacı tercih edilir.

4.3.2. Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan Ağaçlar

Tekne yapımında ahşabın ömrü, bünyesine aldığı nem ve hava şartları önemli olduğu için her ağaç kullanılmaz. Dış iskeleti yaparken ve iç dekorasyonda da kullanılan belli başlı ağaçlar bulunmaktadır.

Dış iskeleti yaparken sık kullanılan ağaçlar meşe, kestane, gürgen, çam, Afrika maunu, tik, opecpe, sarı çam, makore, orta Amerikan sediridir. Bu ağaçların ortak özelliği suya maruz kaldıkça büyümemeleri, kolay bükülebilir ve kolay işlenir olmasıdır.

İç dekorasyondaki ağaç çeşitleri ise kullanılan mobilyalardan, zemin duvar kaplamalarından dolayı çok geniştir. Yat, tekne iç mekanların artık ev konforundan ve lükslüğünden farkı kalmamıştır. Tik, maun, dış budak, meşe, prena çamı, Amerikan maunu, kestane, ceviz belli başlı kullanılan ağaçlardır.

Tik: Güneydoğu Asya'da kabaca Hindistan'ın doğusu ve Çin'in güneyinde kalan Hindiçin ya da Çinhindi isimli bölgede yetişen bu ağaç suya çok dayanıklı olup adeta suyu iter. Göbek odunlu ve dış odunu dardır. Sert ve sıkı yapılı esnek bir ağaçtır. Kolay yarılr, çabuk kamburlaşır. Vurulma, ezilme, fiziki darbelere ve etkilere karşı dayanımı kuvvetlidir. Böcek tutmaz, iyi boyanmaz, zor verniklenir. Bu yüzden zeminlerde ve kullanılan kaplamalarda, mobilyalarda doğal ve mat bir görünüme sahiptirler.

Maun: Vatanı Batı Hindistan ve Orta Amerika'dır. Afrika'da yetişir. İsimlerini genelde gönderildiği ve çoğunlukla pazarladığı yere göre ve biçimlerine göre almaktadır. Sıkı yapılı az esnek bir ağaçtır. Az çalışır ve az esner. Ağaçlar arasında en iyi boyanan ve en iyi verniklenendir. Değişik hava koşullarına güçlü bir dayanım gösterir. Çivi, vida ve tutkal ile kuruma niteliği kuvvetlidir.

Meşe: Trakya'da, Marmara ve Bolu dolaylarında yetişir. Ülkemizde bütün ormanlarda karışık halde vardı. Bölgelere göre pelit yada palamut denir. Odunlu bir yapısı vardır. Damar desenleri bellidir. Genellikle kaba dokulu ve iri gözeneklidir. 400 türü olup birbirine karıştırmak gayet doğaldır. Ağacın yapısı, dokusu yetiştiği yere göre değişmektedir. Meşe az çalışan ve havanın nemin bozucu etkilerine karşı kuvvetli dayanım gösteren ağaçtır. Bünyesindeki bol toner sayesinde en iyi boyanan ağaçtır. Kolay verniklenir.

Kestane: Ülkemizde Karadeniz kıyılarında, İstanbul dolaylarında, Ege bölgesi ve Antalya'nın doğusunda yetişir. Kolay kırılan bir yapısı vardır fakat sert ve sıkı yapılı aynı zamanda ise esnektir. Kötü hava şartlarına dayanıklıdır. Çok iyi boyanır ve verniklenir. Su altında olağanüstü dayanıma sahiptir. Çivi ve tutkalla iyi bağlanır.

Ceviz: Türkiye'nin her yerinde yetişir. Belli bir bölgesi yoktur ve orman oluşturmaz. Bahçelerde de yetişir. Üstün nitelikli başarılı sonuç veren bir ağaçtır. Estetik yönünde değerli bir mobilya ağacı olup klasik mobilya yapımında kullanılır.

Tüm çeşitli ağaçların ne kadar suya dayanıklılığı olsa da bunları daha da güçlü ve uzun ömürlü olmaları için korumaya ihtiyaç duyarlar. Ahşap teknelere sıcak, sofistike ve büyüklüğüne göre lükslük kazandıran doğal bir malzemedir. Fakat güzelliğini ve ömrünü arttırmak, deniz ortamına karşı tek güçlü koruyucusu olan verniğe ihtiyaç duyar.

Deniz suyu, güneş ışığı ve rüzgar ahşaba zarar veren başlıca etkenlerdir. Ahşabı korumaya almaktaki amaç güneş ışığından ve ahşabın liflerine zarar veren UV ışınlarına karşı korumak, deniz suyuna, rüzgara ve hava kirliliğine karşı korumak, ahşabın doğal güzelliğini korumak ve geliştirip ömrünü uzatmaktır.



Şekil 4.2. Ahşap damar yönüne doğru vernik uygulaması

Kaynak: Jotun Boya 2017 Sunum Kataloğu

Yeni imal edilen tekne ve yatlarda ahşap tozundan arındırılıp, deniz üzerinde zaman geçirmiş olan teknelerde ise tuzdan ve lekelerden arındırılıp temizlendikten sonra kaliteli fırçalar ile ahşap teknenin damarları ile aynı yönde olacak şekilde yüzeylere vernik uygulanır (Şekil4.1). Olumsuz olaylara sebebiyet vermemek için verniklenen ve boyanan yüzeylerin kaymaması için kaymaz kum yapılır. Kaymaz kum ıslak boya üzerine atılması ile ıslak yüzeye tutunarak kaymaz bir yüzey oluşturur.(Şekil 4.2)



Şekil 4.3. Kaymaz kum ile oluşturulmuş yüzey.

Kaynak: Jotun Boya 2017 Sunum Kataloğu

4.3.3. Modern Yatların İmalatı

Ülkemizde ahşap dışında başarılı bir şekilde çelik(sac), fiber, kompozit ve alüminyum malzemeleri de kullanarak modern yat üretimi yapılmaktadır.

Yatların yapısal olarak farklılık göstermesi kullanılan malzemelerden dolayıdır. Amaç olarak aynı olsalar bile kullanılan ve imal edildikleri malzemeye göre boyutsal ve işlevsel değişiklikler gösterirler. Alüminyum malzemenin en büyük avantajı hafif bir malzeme olmasıdır. Çelik kadar dayanıklı fakat aynı zamanda hafif ve daha çok tercih edilen bir malzemedir. Çelik ve alüminyum kullanılarak imal edilen yatlar genel olarak aynı tasarım kurallarına göre tasarlanırlar. Fakat aralarında mukavemet özelliklerinden dolayı boyutsal farklılık gösterebilirler. Çelik tekne imalatında teknenin ergonomisini, dengesini ve asıl önemli olan ve dikkat edilmesi gereken şey total ağırlığını geçmemesi gerekmektedir. Bunun içerisine iç mimaride dahil tekne imalatıyla beraber toplam ağırlık göz önünde bulundurularak tasarım yapılmaktadır. Çelik tekne imalatında dağılım tekne bütününde homojen dağılması beklenmeyebilir sebebi ise teknenin sudaki duruşu, makine dairesi ve konumu içindeki cihazların yerleştirildiği bölümler dikkate alınır. Buna göre ise gemi mühendisleri ile çalışılarak iç mekan tasarımı ve yerleşimi yapılmaktadır.

Alüminyum malzeme çok daha basit ve hızlı bir şekilde şekil aldığından dolayı daha kolay özelleştirilebilir. Alüminyum teknelerde 1 mm veya daha kalın plakalar MIG kaynağı ile kaynatılır. Diğer malzemelerle karşılaştırıldığında alüminyum içlerinde en hafifidir. Fiberglasa göre %30-40 ve çeliklere göre %45-55 daha hafiftir. Alüminyumun hafif olması yakıt tasarrufunu ciddi şekilde etkiler. Deniz üzerinde daha hızlı süzülmesini sağlar. Fiberglas, çelik ve ahşap tekneler darbe aldığında çarpmanın etkisiyle gövdelerinde kopma yırtılma meydana gelirken alüminyumda göçme meydana gelir. Alüminyum tekneler kalıp ile imal edilmediğinden dolayı tasarım değişikliğine çok rahat gidilebilir. Perde konumu, kabin boyutu gibi. En basit aletler olan dairesel testereler, şerit testereler ile daha hızlı ve kolay şekilde kesilir. Alüminyum malzemenin en büyük avantajı ise kendi doğası gereği paslanma ve ozmos problemleri üretmemesidir.

Fiberglas; cam elyafı ve bunları birbirine yapıştırmak için kullanılan reçinelerden oluşan plastik bazlı malzemedir. Son yıllarda özellikle tercih edilmesinin sebebi dayanıklı, sağlam bir malzeme olmasıdır.

İmal edilen malzemelerin dış etkenlerden yani çeşitli korozyonlardan, ozmos ve metal oksitlerden (pas) korunması için koruyucu boyaların dikkatli ve sıralı bir şekilde yapıldığı zaman teknelerin ve yatların ömrü uzun olur. (Şekil 4.3.)



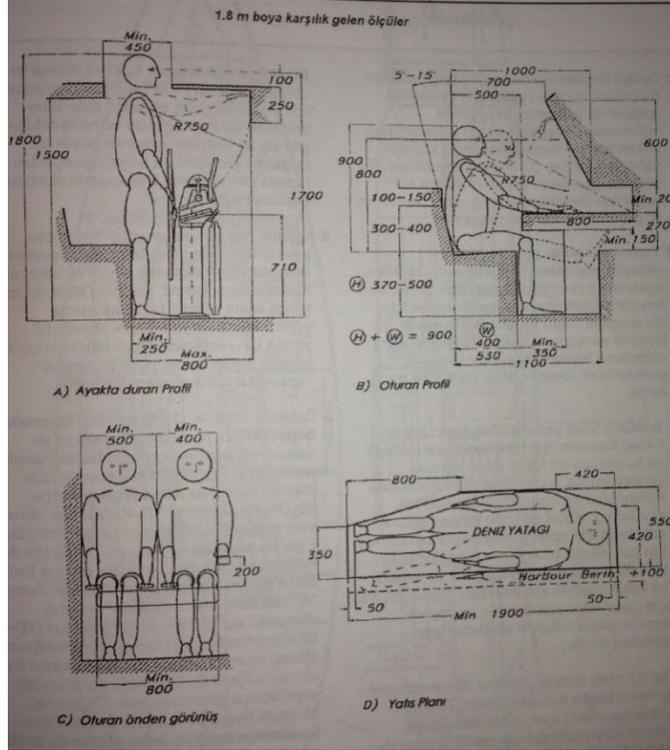
Şekil 4.4. Buldukları Ortamla Reaksiyona Girerek Korozyon Oluşumu
Kaynak: Jotun Boya 2016 Sunum Boya Kataloğu

5. YAT İÇ MEKAN BÖLÜMLERİ VE TASARIM DETAYLARI

5.1. Yerleşim ve Tasarım

“Tasarım sözcüğünün birçok batı dilindeki karşılığı olan ‘dizayn’ (design), Latince ‘designare’ (imle gösterme) sözcüğünden gelmektedir. Çizgilerle gösterilen basit şemalara ve karakalem resimlere desen dendiği bilinir. Fakat aslında desen, insanın kafasındaki bir tasarım, tinsel (manevi) bir yapı, bir anlam dizgesidir. Sözcüğün çağdaş kullanımı daha çok ‘taslak’ anlamına gelmektedir” (Runes ve Schrikel, 1946).

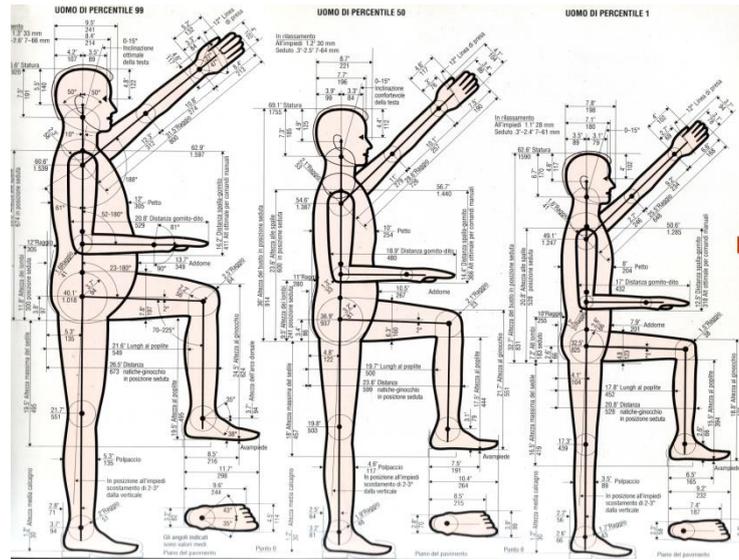
Yerleşim terimi çok geniş anlamlar kapsar. Son zamanlarda yat iç mekan tasarımlarının ev iç mekanlarının rahatlığından, konforundan farkı kalmamaktadır. Bazı kesimler için yat yaşamı ve yat sahibi olmak ön plandadır. Yatın iç mekanı tasarlanırken insan, eşya ve mekan ilişkisinin birbiriyle bağlantılı olduğu göz önünde bulundurulmaktadır. Yattaki yaşamı daha pratik ve konforlu yapmak için karşılanması gereken bazı genel gereksinimler vardır. Şekil 5.1, ayakta duran, oturan ve yatan bir insan için yer ihtiyaçlarını göstermektedir. Buradaki insan boyu 1.80 olarak alınmıştır.(Şekil 5.1.)



Şekil 5.1. İnsan Ölçüleri

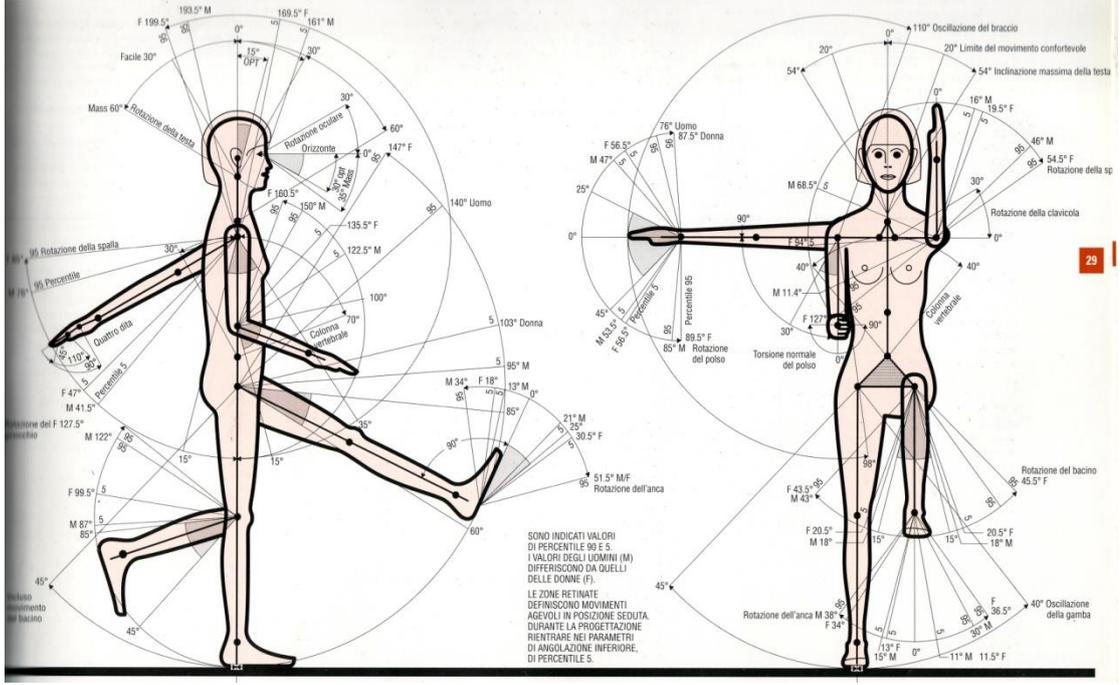
Kaynak: Yat Tasarımı Genel İlkeler .Lars Larsson-Rolf Eliasson

İç mekan tasarımında alanları dikkatli ve işlevli bir şekilde kullanılması gerekmektedir. Araç içerisinde rahat ve düzgün dolaşımın sağlanması gerekmektedir. Bu yüzden insanların her hareketi göz önünde bulundurularak rahat bir yaşam sağlanmaktadır.(Şekil 5.2, 5.3, 5.4)



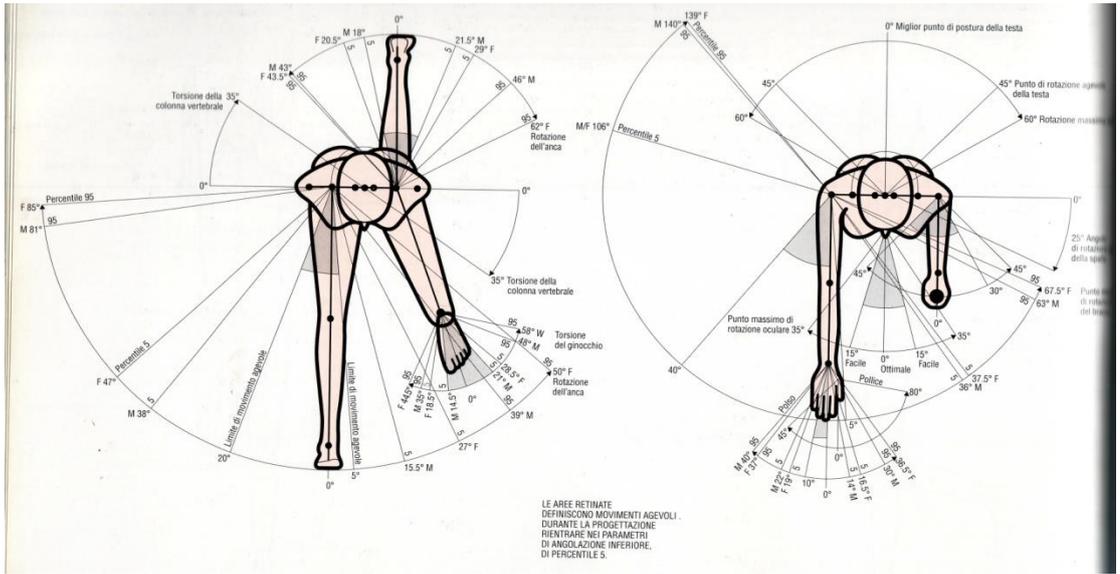
Şekil 5.2. Çeşitli İnsan Ölçüleri

URL: <https://didaled.files.wordpress.com/2014/11/2014-10-antropometria-misure-e-applicazioni.pdf>



Şekil 5.3. İnsan Açı Ölçüleri

URL: <https://didaled.files.wordpress.com/2014/11/2014-10-antropometria-misure-e-applicazioni.pdf>



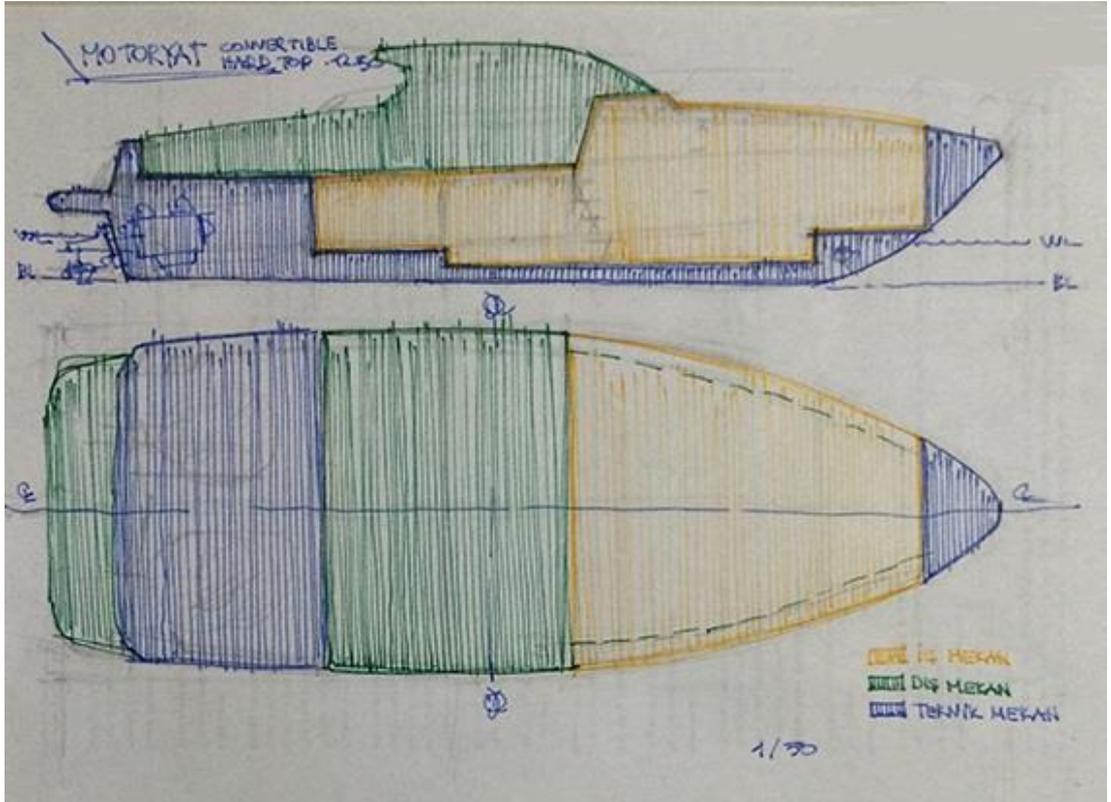
Şekil 5.4. İnsan Yürüme Ölçüleri

URL: <https://didaled.files.wordpress.com/2014/11/2014-10-antropometria-misure-e-applicazioni.pdf>

İç mekan tasarımı yataın projelendirme kısmının başlamasıdır. İç mekanların kavramsal olarak belirlenmesi demektir. Müşteri ile sürekli görüşülüp istekleri göz önünde bulundurularak çizimler, misafir ve tayfa olarak ayrılarak başlamaktadır. Misafir dendiğinde yatta çok vakit geçirmeyen daha çok sosyal alanları kullanan kesimdir. Tayfa ise zamanlarının çoğunu yatta geçiren temizlikçisi, aşçısı ve

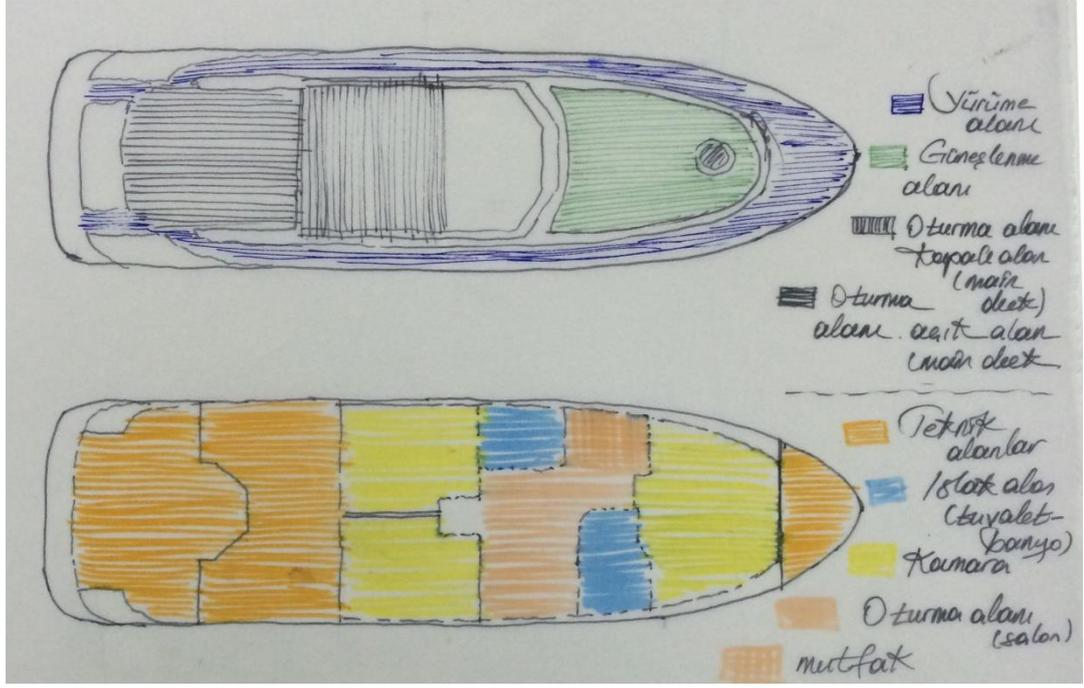
kaptandır. Ne kadar misafir geleceği, vaktin nasıl ve yatın ne şekilde kullanılacağı belirlendiği taktirde yatın bölüm ayrımlarının projelendirmesi başlamaktadır.

Yatlarda iç bölmelendirme iç mimari olarak yapılan mekanlar gibi olsa burada anlamı daha geniş ve zordur. Proje üzerinden alan tanımı yapıp bölümlere ayrılmaktadır. Yatlarda hidrodinamik bölüm olduğu için gemi inşaatı ve makineleri mühendisliği ile birlikte koordineli çalışılmaktadır. Bir yatın iç mekan tasarımını yapılırken sadece insanların bulunduğu yaşam mahalleri değil, yatın iç hacminin tümüdür. Bölmelendirme yapılırken yatın su geçirmez formu korunmalıdır.



Şekil 5.5. Motor Yat Yerleşim Şeması

Kaynak: Yard.Doç.Dr. Mehmet Aziz Göksel Eskiz Çalışmaları

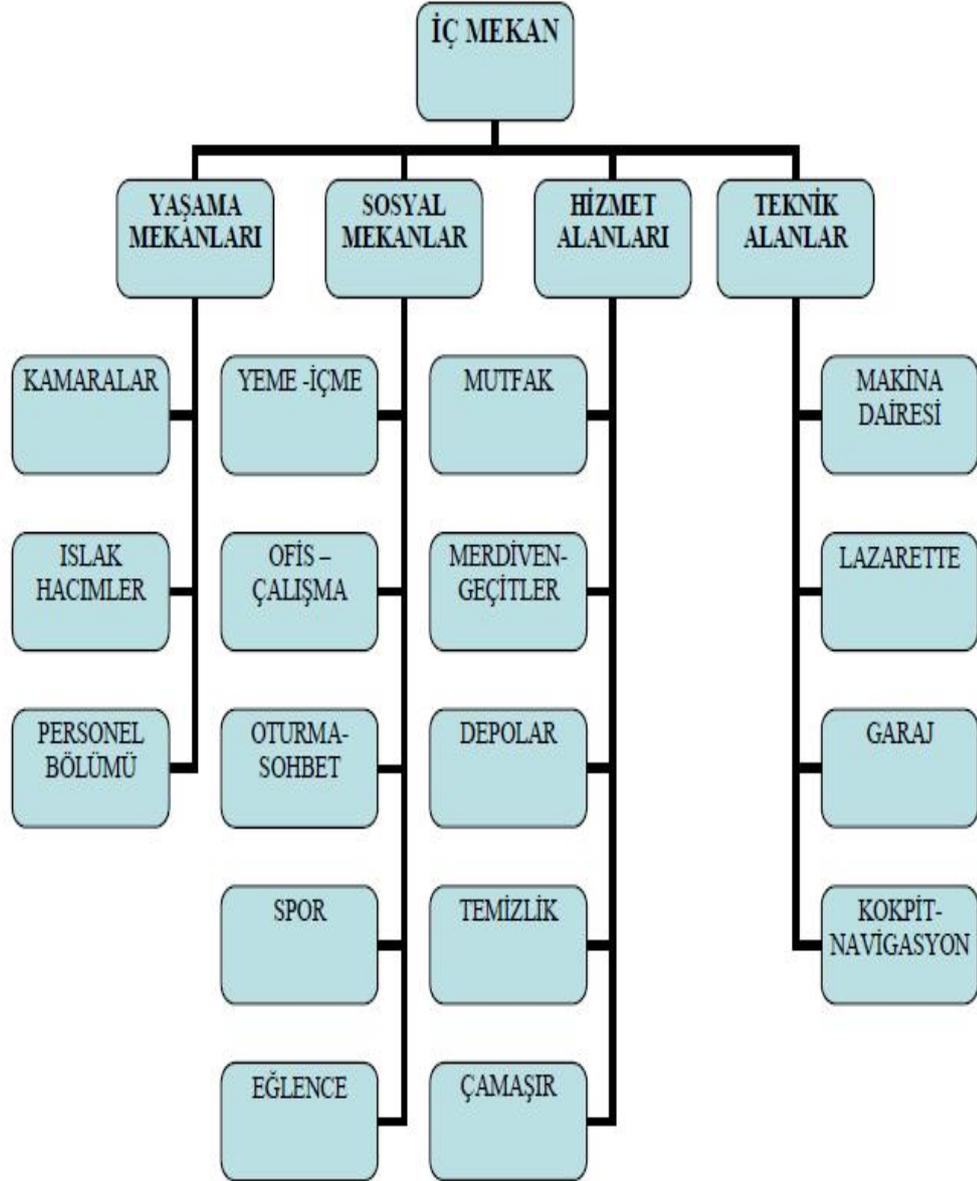


Şekil 5.6. Yat Yerleşim Şeması

Kaynak: Yard.Doç.Dr. Mehmet Aziz Göksel Eskiz Çalışmaları

Yat iç mekan mobilya tasarımları, yat tasarımı ile aynı anda başlamaktadır. Bir konut yada ofisten daha zor olan yatlarda ölçüler, mobilya imal edildikten sonra bile farklılık göstermektedir. Mobilya seçimleri yatın iç kısmının geniş yada dar olduğunu büyüklük ve küçüklük bakımından malzeme seçiminde önemlidir. Mobilya yerleşimi yapılırken mekanda ne kadar insan ağırlanacağına, grup içinde birbirini duyma mesafesine kadar dikkat edilmektedir. Bu yüzden mock up üzerinden yani yer ve mekanda deneme yapılarak, ölçüler kontrol edilerek ilerlenmektedir. Mock up'ları denemek için yatın imalatı uzun süreceğinden dolayı verilen süre zarfında mobilya imalatının yetişmesi için yatın maketi yapıp mock up ürünler maket üzerinde denmektedir. Mobilya imalat süreci başlamışken yat imalatı yapıldıktan sonra yatın iç bölmelendirmesi karar verilen projeye göre başlanmaktadır. Bölmelerin yapılabilmesi için tavan ve duvar karkas imalatlarının bitmesi gerekmektedir. Tavan ve duvar karkasların yapılmasının en önemli sebebi taşıyıcı olmaları, elektrik ve mekanik tesisatların karkas içlerine gizlenmesidir. Görünmeyecek şekilde karkasların üzerine panellerin kapatılması gerekmektedir. Paneller kapatılmadan önce tüm elektrik ve mekanik tesisatın tamamlanmış, ses ve ısı izolasyon malzemelerinin yerleştirilmiş olması gerekmektedir.

Yapılan iç mekan tasarımların yat sahibinin veya konuklarının her ihtiyacının fazlasıyla karşılanması gerekmektedir. Mekanların tekne içindeki boşluklara yerleştirilmesi için fonksiyon şeması oluşturulmalı, yoğunlukla ve nadiren kullanılan alanlar belirlenmelidir. İhtiyaca ve kullanım sıklığına göre mekanların metrekare üzerinden alanları hesaplanır (Eliasson - Larsson, 2007).



Tablo 5.1: Yatlarda genel iç mekan fonksiyon şeması

Kaynak: (Atalay, 1995).

Yatlarda evlerimiz gibi bölümlerden oluşmaktadır. Mobilya seçimi renk bakımından yatın imalatında borda kaplaması ile aynı olması yat ve teknelerdeki bütünü sağlamaktadır. Bunun avantajı elektrik, mekanik sistemin borda ile aynı renk

yapılan sistemin arkasında kalmaktadır. Mekanda kullanılan malzemenin rengi ve dokusu gözü yormamaktadır. Bu detaylar yapılan doğal ve yatay aydınlatmalarla daha da önemli olmaktadır. Açılan geniş pencere açıkları ve lumbozlardan gerekirse tavandan açılacak küçük açıklardan doğal aydınlatma sağlanmaktadır. Lumboz yerleşimleri görsellik ve konfor için simetrik yapılması uygundur. Tavan yüksekliklerinin ve mobilya yerleşimlerinin lumboz yerleştirilirken ayarlanması gerekmektedir. Lumbozların birçok çeşitleri bulunmaktadır. Genelde küçük lumbozların tercih edilmesinin sebebi kamarlardaki mahremiyettir. Yapay aydınlatma ise yapılan elektrik sistemleriyle yapılmaktadır.

İnsanların genel olarak vakit geçirip rahat bir seyir alanı olan güverte başta gelmek üzere, kamara olarak adlandırılan bölümler ise yatak bölümü yada depo bölümü olarak kullanılmaktadır. Yat eğer küçük ise banyo tuvalet tasarımı yapılırken hem duş ihtiyacını hem de tuvalet ihtiyacı karşılanacak şekilde tasarlanmaktadır. Büyük yatlarda ise bu bölümler isteğe göre rahat ve büyük gerekirse ayrı tasarlanmaktadır. Mutfak bölümü ile oturma bölümü yatın dengesi dikkate alınarak rahat hareket edilecek şekilde aynı alanda çözümlenmektedir. Yelkenli yatlarda ise yelken direği oturma bölümlerine denk geldiği için geçişlere engel olmayacak şekilde şekilde tasarlanmaktadır. Navigasyon bölümü ise gerekli teçhizatın sağlandığı ve haritaların açıp incelenebileceği bölüm olarak kullanılır.

5.2. Güverte

Gemilerin, yatların ve teknelerin gövdelerinin üzerini yatay olarak bir çatı gibi kaplayan geniş yüzeydir. Yatların yapısını güçlendirmesiyle beraber çeşitli iş ve görevlerin gerçekleştiği yere ana güverte veya üst güverte denir. Güverte bölümleri genellikle tik ağacı tercih edilerek zeminleri kalafatlı imalat yapılır.



Şekil 5.7. Güverte Kaplama

URL: <http://www.goldenyachting.com/tr/584-erden.html>



Şekil 5.8. Güverte Yemek Bölümü

URL: <https://www.tatilimden.com/kiralik-yatlar/fethiye-luks-yat-4/>

Kalafatlı imalat; hazırlanmış olan zemine suya dayanıklı olan huş kontrası diğer adıyla su kontrası serilir. Bu kontrplak üzerine tik ağacından üretilmiş deckleri yapıştırma yada çivileme tekniği ile tutturulur. Deck aralarına sosis mastik ile mastikleme yapılır. Mastik kurduktan sonra zımpara ve yağlama işlemi yapılır. Zemin kaplaması tamamlandıktan sonra müşteri isteği doğrultusunda güvertede güneşlenme bölümleri, yemek yeme bölümleri, dinlenme seyir bölümlerine yer verilmektedir.



Şekil 5.9. Güverte Jakuzi Bölümü

URL: <http://paratic.com/benetti-golden-bay-serisinden-luks-motoryat-qm-of-london/>

Açık alan olarak dış etkilere en çok maruz kalan bölüm olduğu için hem deniz suyuna hem güneş ışınlarına karşı dayanıklı döşemelik kumaşlar kullanılmaktadır. Deck imalatında tercihe göre açık yada koyu ahşaplar tercih edilebilir. Ancak seçilen kumaşlar güneşe maruz kaldığı için açık renkler seçilmektedir.



Şekil 5.10. Deck Arasına Mastik Çekimi

Kaynak: Sem parke deck tanıtım kataloğu örnek resim

Koyu renklerin güneş ışığını çekmek yani soğurmak (emmek) özelliği vardır. Gelen ışınları soğurur, yansıtmaz. Bir süre sonra renk açılması meydana gelmektedir. Buda kısa sürede kumaş yıpranması demektir ki hiç müşterinin isteyeceği bir durum değildir.

5.3. Kamara

Kamaranın sözlük anlamı yat ve teknelerdeki oda olarak tanımlanmaktadır. Kamaralar teknenin genellikle baş ve kış bölgesine konumlandırılır. Bu odalar yatak bölümü yani uyuma ve dinlenme bölümleri olarak değerlendirilmektedir. Yatak yerleşimi yapılması için yatağın üzerine konulduğu tahta yani karyola imalatı yapılmaktadır. Kamaranın büyüklüğüne göre tek kişilik yada çift kişilik karyola hazırlanmaktadır. Proje üzerinde ölçülerin tespiti yapılmaktadır. Karyolalar yapılırken baş ve ayakucunu kapatan ahşaplara baş tablası ve ayak tablası denir. Mobilyanın ve tasarımın tipine göre farklılık gösterse de genellikle baş tablası, yatak düzeyinden en az 25cm, ayak tablası ise en az 15cm olmaktadır. Ayak tablası genellikle yapılmamaktadır.

Kamaralar için yapılan karyolalar ve dolaplar sabitlenmektedir. İskelet kurulup, tablalar ve kayıtlar iskelete bağlanmaktadır. Karyolaların yıpranmaması, dönmemesi ve çatlamaması için sert ve budaksız ağaç kullanılmaktadır. Karyola yanına yapılan komodinler de kamaraya ya da karyolaya sabitlenmektedir. Karyola ve komodin imalatı ve montajı bittikten sonra seçilen yatak yerleşimi yapılmaktadır. Yatak yerleşimi yapıldıktan sonra kalan bölümler dolap, çekmece ve küçük depolama alanları olarak kullanışlı bir şekilde tasarlanmaktadır. Yatak ölçüleri standart 180-200, alan daha büyük ise 200-200 olabilir. Yatak seçimleri tekne ve yat için özel yatak tasarlayan firmalardan seçilen dolgu ve kumaş malzemeleriyle müşterinin isteği doğrultusunda yapılmaktadır. Yatak işlemleri ve seçimleri tamamlandıktan sonra kamarada yatak dışında kalan bölümlere çekmeceler ve dolaplar yapılmaktadır.



Şekil 5.11. Super Yat Gamma Kamara Tasarımı

URL: <http://www.yatvitrini.com/gamma-yachts-gamma-20-serisinin-3-yatini-teslim-etti?pageID=128>



Şekil 5.12. MYC 86 Yat Kamara Tasarımı

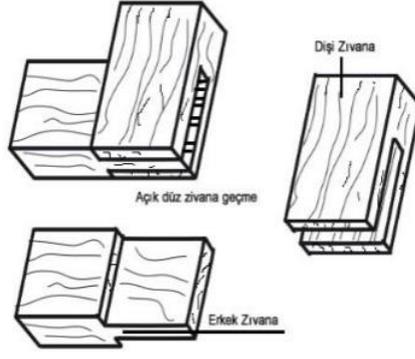
URL: <http://www.k-note.com.tr/italyan-stili/>



Şekil 5.13.Jeanneau 64 Kamara Tasarımı

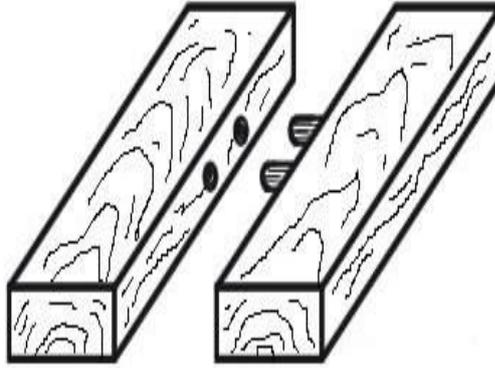
URL: http://www.topleisure.net/notices/detail/120/Sinirlarin_otesinde_bir_superyacht_Jeanneau_64

Kamara içlerinde yapılan dolaplar çok yer kaplamayacak şekilde tasarlanmaktadır. Yapılan dolaplar büyük elbiseler için düşünülmektedir. Diğer kıyafetler için çekmece ve küçük dolaplar kullanılmaktadır. Teknelerde ayrı olarak depo alanları ve kıyafet odaları bulunmayacağından kamaralar tasarlanırken imkan olan her yer dolap ve çekmece, eşya saklama alanları olarak yapılmaktadır. Oturma alanlarının alt bölümleri, kamaralarda yatak bölümlerinin yanlarına gibi. Dolaplar tekne ve yat büyüklüğüne, kişi sayısına göre çoğaltılıp azaltılabilir. Kamara içerisinde bulunan dolaplar genellikle iki kapaklı olarak tabandan tavana kadar devam etmektedir. Kamarada yapılan dolaplar yatağın karşısına, yatak sonuna, tuvalet-banyo yanındaki uygun alanlara yerleştirilmektedir. Tekne ve yatlarda dolap için alan ayrılır. Bu alanların genişliği 80-100cm, derinliği 55-60cm, yüksekliği ise kamaranın yüksekliği kadar alınmaktadır. Dolap kapakların malzeme seçimi genelde masif ahşaptan yapılmaktadır. Kapak köşe birleşimleri zıvanalı, kavelalı, 45lik gönye burun yapılmaktadır.



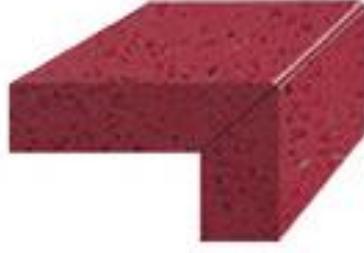
Şekil 5.14. Zıvanalı Köşe Birleşimi

URL:http://vizyon21yy.com/documan/egitim_ogretim/teknoloji_tasarim/Yapim/Agac_Isleri/Agac_Isleri_Birlestirme_Yontemleri.html



Şekil.5.15. Kavelalı Köşe Birleşimi

URL:http://vizyon21yy.com/documan/egitim_ogretim/teknoloji_tasarim/Yapim/Agac_Isleri/Agac_Isleri_Birlestirme_Yontemleri.html



Şekil 5.16. Gönye Burun Birleşimi

URL: <http://taskirandatca.com/index.php/datca-marmaris-bozburun-insaat-tadilat-mutfak-tezgah?pid=250&sid=257:Profil-Detaylar%C4%B1>

Dolap kapaklarına profil bıçaklarıyla rüstik hava oluşturma istenirse çerçeve yapılmaktadır. Çerçeve içerisine genellikle kitabe veya panjur yapılmaktadır.



Şekil 5.17. Panjur Kapaklı Rustik Dolap Örneği

URL: <http://www.ahsapdekorasyon.com.tr/icerik/ahsap-vitrin-modelleri.html>



Şekil 5.18. Ferretti 960 Model Yatın Modern Tasarımı

URL: <http://www.k-note.com.tr/ferretti-960/>

Modern olarak istenirse çerçevesiz düz şekilde yapılmaktadır. Kamara tasarımına göre kulp yada mobilya seçimine, rengine ve üzerinde tasarım oluşturulmaktadır. İç mekanı yapılacak olan teknenin ölçüleri alınıp tekne planı üzerinden alan yeterliliğine göre uygun olan yerlere dolap yapılmaktadır. Değerlendirilmesi gereken küçük yerler var ise çekmeceli dolap yapılmaktadır. Eğer yok ise yapılan elbise dolapları içerisine çekmece konulmaktadır.

5.4. Mutfak –Bar

Yat ve teknelerde yeme-içme-yemek hazırlama ihtiyaçlarının karşılanması için mutfak bölümleri tasarlanmaktadır. Büyük teknelerde bar bölümü de tasarlanmaktadır. Barda herhangi bir olumsuz şartlara sebebiyet vermemek için zemindeki su gideri ve zemin kaplamasının dikkatli ve iyi koordine edilmesi gerekirken elektrikli aletler içinde tesisatların yapılması gerekmektedir. Lüks yat olarak adlandırılan mega yat ve süper yatlarda yemek masaları oturma bölümleriyle beraber yada salonun içinde ayrı şekilde konumlanmaktadır. Yat ve teknelerdeki mutfaklar, yemek hazırlama, pişirme ve depolama gibi çok fonksiyonlu, mekanik ve elektrik ekipmanlarla daha işlevsel olarak tasarlanmaktadır. Hazırlanan yemeklerin taşınması ve servisin kolay olması açısından uygun koşullar sağlanarak servis asansörü yapılmaktadır.

Mutfaklar tasarlanırken birkaç çeşit bulunmaktadır. I şeklindeki mutfak dizaynı birden fazla kişi çalışması için hazırlanmış mutfak tipidir. L tipi mutfak ise

tekne ve yat iç mekan trafiğinden uzak içe dönük bir tip olarak tasarlanmaktadır. Mutfak mobilyaları müşteri isteği ve yatın dizaynına göre ahşap, metal, çelik malzeme olmasına karar verilir. Yat tezgahları, deniz ve tuzlu su doğasına uygun malzemelerden üretilmesi gerekmektedir. Tatlı-tuzlu su yapısına uygunluğu ile bilinen corian yat tezgahları imalatında en çok tercih edilenler arasında almaktadır. Yat için yapılan tezgahlar antibakteriyel yapıya sahip olmalı ve mikrop, küfleri oluşumuna engel olmalıdır. Her türlü havaya ve çevre koşullarına, darbelere karşı dayanıklı olmalıdır. Yüzey yapısında leke tutmamalı ve kolay temizlenir olmalıdır.



Şekil 5.19. Dehler 38 L tipi mutfak

URL: <http://www.yachtandboat.com.au/news/dehler-38-introduces-a-new-generation-interior>



Şekil 5.20. I tipi mutfak

URL : <https://www.kalyeta.com/?pnum=278&pt=Teknede+Mutfakta+Olmak>



Şekil 5.21. Oturma Bölümünden Ayrı
Mutfak



Şekil 5.22. Oturma Bölümüyle Konumlanmış
Mutfak

URL: http://www.boattest.com/review/jeanneau/3394_54

URL: <http://www.yachthelpdesk.com/perfect-galley>

Küçük teknelerde mutfak dolaplarında tezgah altında kulp montajı yapılmaktadır. Sebebi ise teknenin şiddetli sallanması halinde mutfakta çalışan kişinin dengesini sağlaması ve tutunması içindir.

Mutfak kullanılacak ürünler de olabilecek hal ve durumlara göre dikkatli seçilmektedir. Ocak seçimi yapılırken paslanmaz çelik konstrüksiyon olmasına dikkat edilmelidir. Bunun yanında kolay temizlik için çıkarılabilir üst ızgaralar, tencerelerin ve kapların devrilmemesi için etrafında yüksek tutaçlar olması gerekmektedir. Ocağın doğrudan perde önünde olması sakıncalıdır. Ocakta yemek hazırlamak için her iki tarafında da alana ihtiyaç duyulmaktadır. Ocakta çeşitli yakıtlar kullanılmaktadır. Alkol patlama tehlikesi olmayan su ile ateşi söndürebildiğinden tekne ve yatlar için oldukça güvenlidir. Alkol en soğuk aleve sahip olduğundan bu nedenle en yavaş ve geç pişirendir. Bir petrol türevi olan kerosen en sıcak aleve sahiptir. En çok kullanılan yakıt olmasına rağmen fiyatı arttığı için elde edilmesi zorlaşmaktadır. Mutfaklarda koku ve duman çıkışının kolay ve etkili olması gerektiğinden iyi hesap yapıp kaliteli havalandırma cihazları kullanılmalıdır.

Lavabo seçimi yapılırken yer var ise iki gözlü seçmek daha uygundur. Birinde bulaşıkları yıkarken diğerinde durulamak yada pişirme sularının boşaltımı için kullanılmaktadır. Rahat işlevsel olması için 180 mm derinliğinde olması gerekmektedir.

5.5. Islak Hacimler (WC-Duş)

Tekne ve yatlarda banyo konumu baş kamara arası yada giriş merdivenin yakınlarna yerleştirilmektedir. Tekne hareketi bu bölümlerde çok az hissedildiği için kötü hava Őartlarında bile kullanılabilir. Büyük teknelerde weleri girişe yakın bir yere koymak konaklamayacak misafirlerin kullanımı için idealdir. Eğer teknede alan kısıtlı ise yıkanma ve duş ihtiyacının da aynı alanda karşılanması gerekir. Bunun için lavabo ve tuvaletin önünde serbest alan 700x700mm olmalıdır. Islak hacim sularının mekana ulaşmaması için eşik mutlaka yapılmalıdır. Wc'ler için tuvalet seçimleri geniş bir yelpazede çeşitlilik göstermektedir. Manuel tuvaletler, elektrikli tuvaletler olarak ayrılırlar.



Şekil 5.23. Manuel Klozet

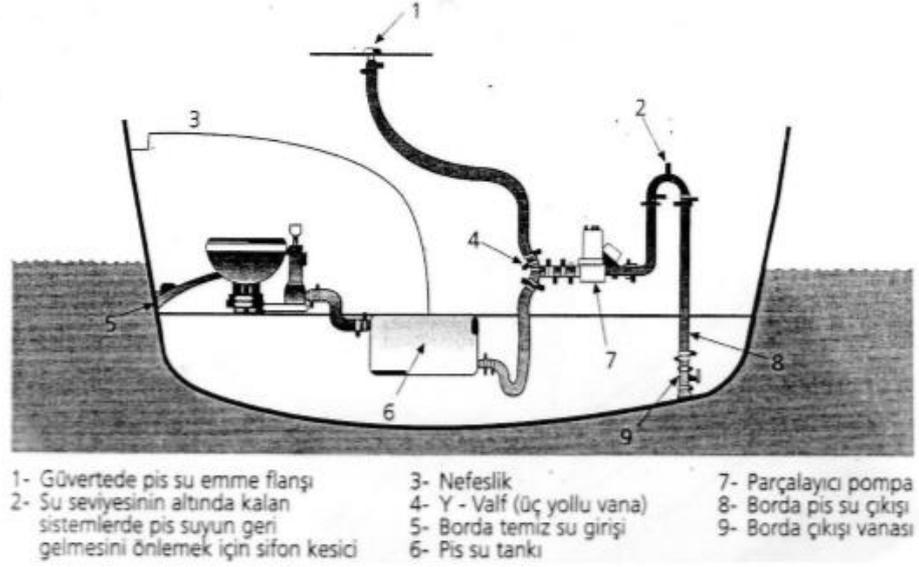
URL: <https://www.csymarine.com/marin-tuvalet-p1-kat2608.html>

URL: <https://www.csymarine.com/marin-tuvalet-p1-kat2608.html>



Şekil 5.24. Elektrikli Klozet

Bazı tuvaletler ise holding tanklara ya da Y valfler kullanılarak aık denizdeyken direk dışarıya atılımı sağlanır. Holding tanklar dışarıya pompalama bağlantılarıyla beraber monte edilmektedir.

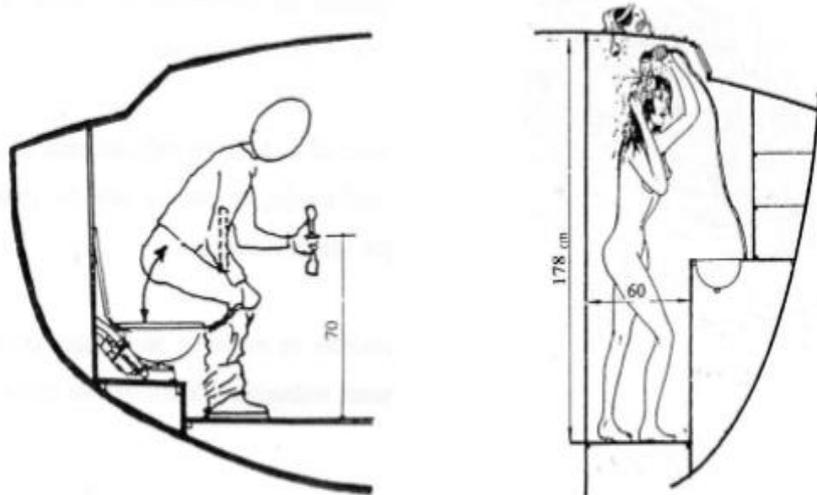


Şekil 5.25. Pis Suyun Dışarıya Atılması

Kaynak: Arslan B. 2010

Pis suyun sisteme geri dönüşünün engellenmesi için klozeti yerden belli bir yükseltiye koyulması gerekmektedir. Bu yükselti, kabin tavan yüksekliği baş kurtaracak şekilde tasarlanmalıdır.

Tekne ve yatlarda duş ve tuvaletler tasarlanırken kullanıcının rahat oturma ve doğrulmasını sağlayacak konsollar koyulmalıdır. Dar alanlarda duş ve wc aynı yere konumlanıp lavabo bataryası ahizeli şekilde seçilip duş alma sağlanmaktadır.



Şekil 5.26. Klozetin Yükselti Üzerine Yapılması ve Duş ile İdeal Ölçüler

Kaynak: Arslan B. 2010

Büyük tekne ve yatlarda duş ve wc ayrı tutulabilir. Duş bölümü olabilecek su geçirmelerinin önüne geçmek için suya dayanıklı malzemelerle sıvanmalıdır. Islak hacimlerde alan kısıtlı olduğundan dolayı giriş kapısı dışarıya doğru açılmalıdır. En önemli ve dikkat edilmesi konulardan biri ise havalandırma tesisatına ait borular, menfez kutuları vb. cihazların sudan ve buhardan etkilenmeyecek malzemelerden olmalıdır.

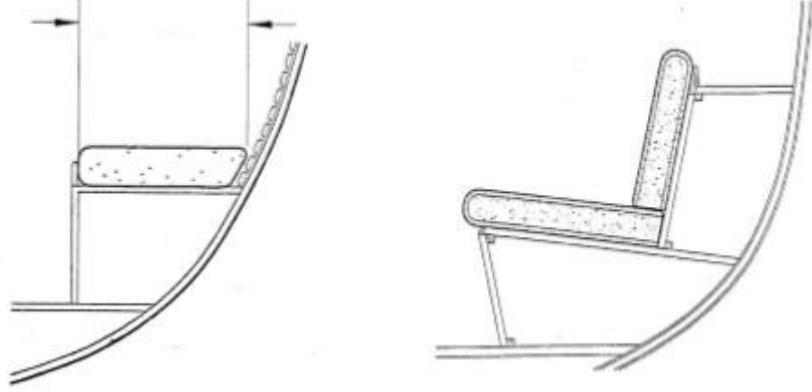


Şekil 5.27. Wc- Duş Yerleşimi

URL: <https://www.riginosyachts.com/yacht-charter/motor-yacht/419175-my-joy/>

5.6. Oturma - Yemek Bölümü (Salon)

Salonlarda misafir ve öngörülen insan sayısına göre oturma bölümleri ayarlanır. Koltuk derinliği 55-60cm olacak şekilde ve ayak hizasında koltukların ön kısmından zemine doğru 5-8 derecelik eğim verilmelidir.



Şekil 5.28. Oturma Bölümü Koltuk Yerleşimi

Kaynak: Arslan B. 2010

Kumaş seçimleri suya dayanıklı hemen deforme olmayan kaliteli seçimler olmalı renk ve doku ise tekne ve yatların iç mekanına uygun müşterinin isteği doğrultusunda olmalıdır. Yatın alan genişliğine ve darlığına göre koltuk sayıları ve boyutları değişebilmektedir. Küçük yatlarda alan kısıtlaması olduğu için oturma bölümleri yemek yeme gerekirse uyuma gibi çok fonksiyonlu olmalıdır. Oturma bölümünde masa da olacağı için masa çevresinde insanların rahatlığı açısından yeterli boşluk olmalıdır. Koltukların altı ve arka bölümleri depo olarak kullanılabilir. Mekanda doğal aydınlatma kullanılarak manzaraya yönelim sağlanmaktadır. Buda mekanda geniş pencerelerden ya da lumbozlar ile sağlanmaktadır. 20-25m arası yatlarda salon ve oturma bölümü birlikte çözümlenmektedir.



Şekil 5.29. Ferretti 800 Lüks Yatın İç Mekan Tasarımı

URL: <http://www.qplus.life/haber/228/yenilikci-ferretti-800/>

Salonda oturma bölümleri yapılırken geçişlere engel olmamalıdır. Dar ve küçük teknelerde açılır-kapanır masa kullanılarak bu sorun çözülmektedir. Hava şartlarının kötü olduğu zamanlarda vakit daha çok salonda geçtiği için havalandırma, ısıtma-soğutma cihazları ve elektrik tesisatları için dolap yapılması görüntü açısından iyi bir çözüm olmaktadır. Bordayla bütünleşen dolaplar elektrik-mekanik tesisatları gizlemek amacıyla kullanılmaktadır.



Şekil 5.30. Oturma Bölümü Çizim Eskizleri

Kaynak: Garroni&Musio- Sale Design. Jeanneau Prestige36

Yelkenli teknelerde sallantı ve hareket fazla olacağından bel ve göğüs hizasında tutunmak için kulplar olmalıdır. Yelkenli yatlarda yelken direği yatın içerisinden geçtiği için gerekli ve insan geçişlerine engel olmayacak şekilde çözümlenebilir.



Şekil 5.31. Yelkenli Yatın Direğinin Açılır Kapanır Masa İçerisinden Geçirilmesi

URL: <http://przystanskarbek.pl/project/antila-24/>

35m ve üzeri yatlarda salon dizaynı ev salonlarından farksız daha fazla lüks olmaktadır. Bir nevi sosyal bir alan olarak görülen salonların görsel ve fonksiyonel tasarımına özen göstermeli, renk ve doku kombinasyonlarına önem verilmelidir.

Doğal aydınlatmalar gerekli yerlerden sağlandıktan sonra görselliği arttırmak için ise yapay aydınlatmalar yapılmalıdır.

Yemek yeme alanları dar tekne ve yatlarda oturma bölümleriyle beraber konumlanır. Geniş yatlarda ise oturma bölümleri ayrı yemek bölümleri ayrı şekilde konumlanır. Yemek bölümleri yemek taşıma, servis yapma ve temizlik kolaylığı açısından mutfağa yakın olarak konumlandırılmalıdır.

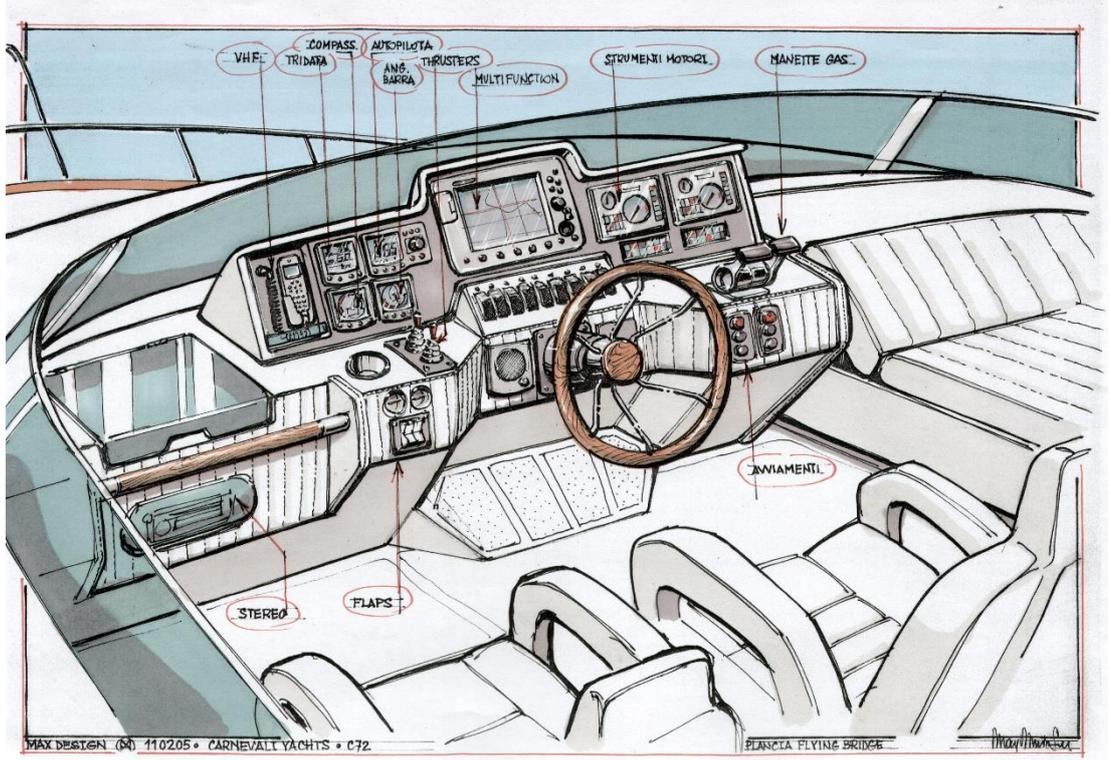
Yemek bölümleri mutfağa yakın olduğu gibi aynı zamanda hijyen açısından tuvaletlerden uzak tutulmalıdır. Yemek alanları trafik akışını engellemeyecek ve diğer insanların geçişine engel olmayacak şekilde tasarlanmaktadır. Yat ve teknelerin iç mekandaki yemek alanları ve salonları genelde makine dairesi üzerine denk geldiği için makine dairesindeki ekipmanların gürültüsünden ve titreşiminden izole edilmesi gerekmektedir. Bunun için ses ve ısı izolasyonu yapılmalıdır. Büyük teknelerde yemek masası çevresine dolap ya da servis sehpası konulması kolaylık sağlayacaktır. Yatların ve insanların güvenliği açısından oluşturulan eşyalar yatın zeminine ve gövdesine sabitlenerek yerleştirilmelidir.



Şekil 5.32. Süper Yatın Yemek Bölümünün ve Oturma Bölümünün Ayrı Tasarlanması
URL: <http://www.evmimarileri.com/ultra-luks-yatlar>

5.7. Navigasyon – Dümen Bölümü

Dümen ve navigasyon bölümü diye adlandırılan yat ve teknelerde genelde kaptan köşkü diye söylenmektedir. Yat iç mekanda sahibinden daha çok kaptanın kullanıldığı bölge olduğundan dolayı tek bir tane dümen bölümü yapılması uygun bulunmaktadır.



Şekil 5.33. Kaptan Dümen Bölümü Tasarım Çalışma Eskisi

Kaynak: Max Design Carnevali Yachts C72

Açık güverteli yatlarda dümen bölümüne ihtiyaç duyulmadığından dolayı etkinlik alanı daha çok kalmaktadır. Dümen ve navigasyon bölümü yat ve teknelerde görüş alanının en rahat ve güzel olan bölgesine konumlandırılmaktadır. Yelkenli teknelerde kaptanın yelkeni daha iyi görebilmesi ve kontrol edebilmesi için dümen ve navigasyon bölümleri ayrıdır. Dümen bölümlerinde genellikle seyir kontrol elemanları, dümen, navigasyon monitörleri, pusula ve harita masası bulunmaktadır.

Özellikle 10m'nin altındaki teknelerde geniş çaplı dümen bölümü olmadığından dolayı harita masası oturma-yemek bölümü olan alana yerleştirilmektedir.



Şekil 5.34. X35 Yatının Harita Masasının Oturma Bölümüyle Beraber Konumlanması

URL: <http://www.yatvitri.com/x-yachts-xc-35?pageID=147>

Fakat tam boyutlu harita masası sığdırmak zor olmaktadır. Büyük haritalar açıldığında 1300x800mm boyutlarında olduğundan dolayı masa ideal boyda olmalıdır. Alan buna müsait değil ise büyük boy haritanın bir defa katlanmış olarak yani 800x650mm olarak bir masa ve oturma elemanı yapılması ve yerleştirilmesi idealdir.



Şekil 5.35. X42 Yatının Harita Masası ve Navigasyon Bölümü

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xc/xc-42/>

5.8. Günümüzde Tasarımı Yapılmış Olan Örnek Yatlar

Tezin amacı doğrultusunda yat ve teknelerin artık daha çok ön planda olduğu ve artık insanlar tarafından yaşam alanları olarak seçildiği ortadadır. İnsanların evlerinin iç mimarisine verdiği değeri tekne ve yatlarına da vermektedir. Yatların boyları değiştikçe konforu, tasarımı ve lükslük derecesi de artmaktadır. 15-20m altındaki yatlarda alan kısıtlaması olduğundan daha çok pratik ve her alanın kullanışlı olarak tasarlanması gerekmektedir. 20-30m üzerindeki yatlarda ise alan geniş bile gözüксе de özel çözümler ve konforlu rahat tasarımlar öne çıkmaktadır.

5.8.1. Magnum 70

Yat Adı (Yacht Name): *Magnum 70 Gigagi*

Yapım Yılı (Production Date): *2012-2013*

Tekne Türü (Type): *Motoryat*

Gövde Yapısı ve Ağırlık (Displacement): *Kayıcı (planning)*

Yapım Malzemesi (Construction Material): *Epoksi kompozit*

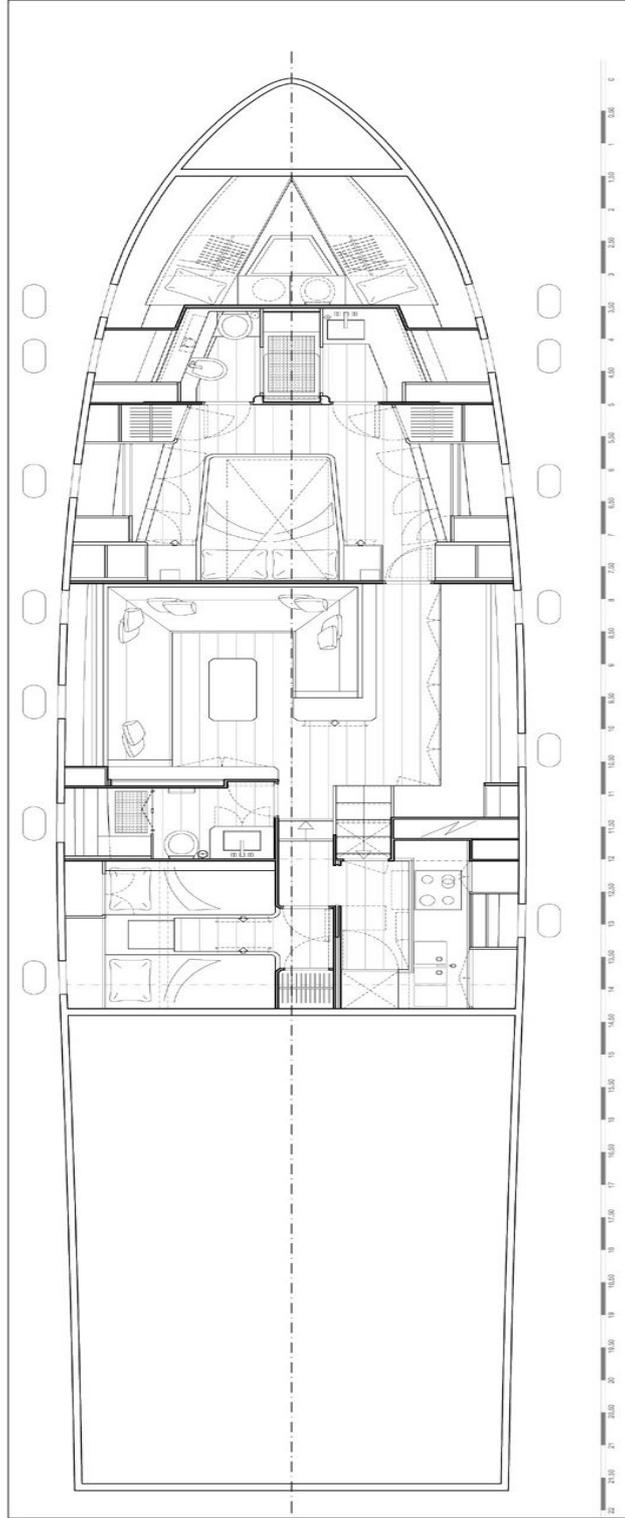
Güverte Sayısı (Number of Decks): *1*

Tam Boyu (LOA-Length Overall): *23.70 m*

Genişlik (Beam Overall): *5.10 m*

İç Tasarım (Interior Design): *Design Studio Spadolini*

Yat Şantiyesi (Ship Yard): *Magnum Marine*



Şekil 5.36. Magnum 70 Yerleşim Planı . Design Studio Spadolini

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.37. Magnum 70 Dış Görünüşü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.38. Magnum 70 Dış Görünüşü 2

URL : URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.39. Magnum 70 Dömen ve Navigasyon Bölümü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.40. Magnum 70 İç Mekana Geçiş Merdiven Bölümü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.41. Oturma Salon Bölümü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.42. Salon Koridor Bölümü Dolap ile Değerlendirilmiş

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.43. Kamara Bölümü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.44. Genel Kamara Bölümü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.45. Misafir Kamarası

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.46. Mutfak

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.47. Oturma Bölümü Koltuk Arkası ve Koridor Bölümü Dolapları

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.48. Genel Wc-Duş

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.49. Kamaraya Ait Wc- Duş

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>



Şekil 5.50. Kamara Ait Lavabo Bölümü

URL: <http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>

5.8.2. Jeanneau Leader 40

Yat Adı (Yacht Name): *Leader 40*

Yapım Yılı (Production Date): *2015-2016*

Tekne Türü (Type): *Motoryat*

Gövde Yapısı (Displacement): *Fiberglass*

Tam Boyu (LOA-Lenght Overall): *12.33 m*

Gövde Boyu (Hull Length): *5.10 m*

Gövde Kirişi (Hull Beam): *3.8 m*

Su Kapasitesi (Water Capacity): *250 L*

Ağırlık (Weight): *7531 kg*

Mimar (Architect -Design): *Garroni Design-MickaelPeters- Jeanneau Design*



Şekil 5.51. Leader 40 Yerleşim Planı

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



5.52. Güverte Yerleşimi

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.53. Leader 40 Dış Tasarımı

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.54. Leader 40 Dış Tasarımı 2

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.55,56. Leader 40 Dömen ve Navigasyon Bölümü
URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.57,58. Leader 40 Güverte Bölümü
URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.59,60,61. Oturma Bölümü

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.62,63. L tipi Mutfak

URL:<http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.64. Kamara

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.65. Wc- Duş Bölümü

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>



Şekil 5.66,67. Misafir Kamarası

URL: <http://www.jeanneau.com/tr-tr/boats/8-leader/22-leader-40>

5.8.3. X Yacht Xp50

Yat Adı (Yacht Name): *Xp 50*

Yapım Yılı (Production Date): *2015-2016*

Tekne Türü (Type): *Yelkenli*

Gövde Yapısı (Displacement): *Fiberglass*

Tam Boyu (LOA-Lenght Overall): *14.99 m*

Genişlik (Beam Overall): *4.43 m*

Su Hattı Boyu (LWL-Lenght Water Line): *13.31 m*

Su Kapasitesi (Water Capacity): *550 L*

Ağırlık (Weight): *11600 kg*

Mimar (Architect -Design): *X-Yachts Design Team*



Şekil 5.68. Xp 50 Yerleşim Planı

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.69. Xp 50 Dış Görünüşü

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.70. Oturma Bölümü - Yelken Direği Koltuk yanına Denk Gelmiştir
URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.71. Koridor Geçişine Engel Olmayacak Şekilde Masa Karşısına da Koltuk
Koyulmuştur
URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.72,73. U Tipi Mutfak

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.74. Navigasyon - Harita Masası

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.75. Kamara Tasarımı

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.76,77. Misafir Kamaraları

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.78. Wc -Duş Bölümü -Manuel Klozet Kullanılmıştır

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>



Şekil 5.79. Wc deki Dolap-Depo Alanları

URL: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>

6. SONUÇ

Yat ve teknelerin tarihleri çok eskilere dayanmaktadır. İnsanlar çok eski zamanlarda yelkenli ile denizleri keşfetmeye başlamış bilimde gelişen insanoğlu keşifler yaparak yat tarihinde de ciddi gelişmeler göstermiştir. Yatlar son yıllarda artık yaşam alanları olma yolunda ilerlemiş insanlar zevk ve eğlence, tatil için yatları tercih etmeye başlamıştır. Türkiye yat üreten ülkelerin arasına yerleşmiştir. Ticaret amacı gütmeyen yat sahiplerinin veya kiralanan yatlarla konaklama, yeme, içme ihtiyaçlarını karşılayarak seyahat etmeleri yat turizmini oluşturmaktadır. Coğrafi olarak zengin olan Türkiye, yatçıların demir atacağı koy, körfez ve plajların hazinesidir. Marinalarda barınma, onarım, bakım ve yapılan alışverişler sayesinde döviz girdisi sağlandığı için yat turizmine katkı sağlamaktadır.

Yat üretimi ve bunların imalatını yapan firmalar çoğalmıştır. Yat ve tekneleri tercih eden kesimler arttıkça yatlarla ilgi ve özen daha çok artmaktadır. Yatlar kendi içinde geleneksel ve modern yatlar olmak üzere çeşitlerine göre ayrılmaktadır. Malzeme konusunda da çeşitlilik gösteren yatlar ahşap, fiberglas, alüminyum ve çelik gibi birçok malzemelerden üretilmektedir. Ahşap malzemelerden yapılan yatların imatları zor olsa da ahşabın ağır ve şık duruşu yatı öne çıkarmaktadır. Koruyucu malzemeleri kaliteli olursa ahşap teknelerin bakımları ve ömürleri daha uzun olur. Ahşap tekneler için suya dayanıklı, sert gövdeli ağaçlar tercih edilmektedir. Fiberglas, alüminyum ve çelik malzemeler seçilirken yatlarda sınıf önemlidir. Örnek verilirse motor yatlar da daha çok alüminyum tercih edilmesinin sebebi hafif olup deniz üzerinde daha hızlı süzülmesidir.

Müşteri isteği doğrultusunda seçim yapılarak gemi mühendisleri başta olmak üzere endüstri mühendisleri, makine mühendisleri ve elektrik mühendisleri ile beraber çalışarak amaç konforlu son teknoloji yat sahibinin tüm isteklerini karşılayabilen bir yat ortaya çıkarmaktır. Son yıllarda dış ve iç tasarımlarıyla firmalar birbirleriyle yarışmaya başlamıştır ve rekabet ortamına dönüşmüştür.

İç mekan tasarımları yapılırken yerleşim terimi çok geniş anlamlar kapsadığı için önemlidir. İnsan, eşya ve mekan ilişkisi birbirleriyle bağlantılı olduğundan ölçüler göz önünde bulundurulmaktadır. Yattaki yaşamı kolay ve konforlu hale getirmek için ayakta duran, yatan, oturan insan ölçülerini belirlemek gerekir. Bununla birlikte tuzlu suya, güneşe ve UV ışınlarına dayanıklı, renk ve dokunun birbirine uyduğu kumaş ve çeşitli kaplama malzemeleri seçilmelidir. Ev gibi çeşitli bölümlerden oluşan yatlar büyüklüğe, küçüklüğe göre farklılık göstermektedir. Güverte, kamara, mutfak, bar, oturma bölümleri (salon), ıslak hacimler (wc, duş), navigasyon-dümen bölümü gibi kısımlardan oluşmaktadır. Yatın büyüklüğüne ve insanların nerede, ne kadar zaman geçireceği hesaplanarak bölümlerin ara duvarları ses ve ısı izolasyonları ile yapılmaktadır.

Güverte bölümleri genelde tik ağacı olan deck ile kalafatlı imalat şeklinde kaplanır. Güvertelerin kullanımı yat ve teknelerin büyüklüğüne göre değişmektedir. Genelde güneşlenme bölümü olarak kullanılan güverteler 10m üzeri yatlarda üst güverte, alt güverte olarak ayrılmaktadır. Yemek bölümü, oturma bölümü ve jakuzi bölümü olarak da kullanılmaktadır. Kumaş kaplaması kullanılacak sandalye, koltuk ve güneşlenme bölümlerinde güneşten etkilenmeyen, leke tutmayan, suya dayanıklı seçimler yapılmaktadır.

Kamaralar yatma, uyuma ve dinlenme amaçlı kullanılmaktadır. Genel kamara ve misafir kamaraları olmak üzere teknenin baş ve kık bölümlerine konumlandırılırlar. Proje üzerinden de ölçü kontrolleri yapıp yatağı yerleştirmeden önce yatağın yerleşmesi için yapılan karyola kısmının yapılması gerekmektedir. Karyola kısmıyla beraber komodin ve kıyafet dolap imalatları da yapılmalıdır. Teknenin boş kalan uygun her bölümüne küçük depolama alanları yapılmalıdır. Özellikle uzun yolculuk yapan yatlar için bu şarttır.

Mutfaklar yemek hazırlama, pişirme ve depolama gibi çok fonksiyonlu tasarlanmaktadır. Mega yatlarda yemeklerin taşınması ve servisin kolay olması için gerekli bölgeye servis asansörü yapılmalıdır. Mutfakların konumu ve çalışma düzeni nasıl olacaksa tip seçimi L-U-I olarak uygun olan seçilmektedir. Tatlı-tuzlu su yapısına uygun olarak dolap ve tezgah imalatı yapılmalıdır. Tezgahlar da dayanıklılık ve sağlamlık açısından corian tercih edilmektedir. Kullanılacak ürünlerde olabilecek hal ve durumlara göre gerekli emniyetler alınarak seçim yapılırken paslanmaz çelik konstrüksiyon olmasına dikkat edilmelidir.

Islak hacimler baş kamara arası yada giriş merdivenin yakınlarına yerleştirilmelidir. Büyük teknelerde girişe de wc koyulmalıdır. Bunun sebebi ise konaklamayacak misafirlerin kullanımı için idealdir. Islak hacimlerde tekne tipine uygun klozet seçimi yapılmalıdır. Alan geniş ise duş-wc birbirinden ayrılabilir değil ise aynı alan içerisinde yerleşim yapılır.

Salonlarda misafir ve öngörülen insan sayısına göre oturma bölümleri ayarlanır. 20-25m üzeri yatlarda salon ve yemek yeme bölümleri evlerimizden farksız daha fazla konforlu ve lüks olmaktadır. Küçük teknelerde ise sadece oturma bölümü olduğundan yemek bölümü ile beraber tasarlanmaktadır. Koridor geçişlerine engel olmayacak şekilde masa seçimi yapılmaktadır. Aydınlatmalar doğal ve yapay olarak ikiye ayrılır. Doğal aydınlatma mekandaki geniş pencerelerden yada lumbozlar ile sağlanmaktadır. Yapay aydınlatmalar ise mekana yapılacak görseelliği arttırmak amacıyla elektrik tesisatından sağlanmaktadır.

Dümen bölümü daha çok kaptan kullandığı için tek bir tane yapılması idealdir. Dümen bölümlerinde seyir kontrol elemanları, dümen, navigasyon monitörleri, pusula ve harita masası bulunmaktadır. 10-15m altındaki teknelerde ve yelkenlilerde harita masası ile navigasyon bölümü olarak çözümlenmekte ve oturma bölümünde konumlandırılmaktadır.

Tezin doğrultusunda yapılan araştırmalarda da görüldüğü gibi son yıllardaki tasarlanan yatlarda insanların konforu ve her ihtiyacının karşılanması ön plandadır.

7. KAYNAKLAR

a) Kitaplar

Arnheim R. (1969). Visual Thinking. Berkeley: University of California Press

Atmaca S. (2005). Amatör Denizci Elkitabı

Eliasson R. ve Larsson L. (2006). Yat Tasarımı Genel İlkeler Çev.Yılmaz T. Birsen Yayınevi syf .310-326

Runes, D. D. ve Schrickel, H. G. (1946). Encyclopedia of the Arts. New York, Philosophical Library

b) Makaleler

Dedeal U.D. (2008). Mimarlık ve Yat Tasarımı

Ertemli M. (2013). Ahşap Deniz Araçlarında Koruyucular ve Ortamın Durabiliteye Etkisi

Göksel M.A. (2012). Mega Yatların Tarihi Boat Builder Dergisi temmuz ağustos 2012 ,sayı 33, <http://www.boatbuilderturkey.com/?pid=22618>

Göksel M.A. (2011). Motor yatlarda Aydınlatma Boat Builder Dergisi mayıs haziran 2011, sayı 26, <http://www.boatbuilderturkey.com/?pid=22329>

Göksel M.A. (2012). Deniz Araçlarının Sınıflandırması ve Yatlar Boat Builder Dergisi mayıs haziran 2012, sayı 32,

Tandoğan U. (2008). Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye'ye Yönelik Yat Turizm Talebinin Değerlendirilmesi <http://www.boatbuilderturkey.com/?pid=22568>

Akyıldız H. ve Ürker E. (2011). Mega yatlarda Donatım Boat Builder Dergisi temmuz ağustos 2011, sayı 27, <http://www.boatbuilderturkey.com/?pid=22363>

c) Kataloglar

Torun D. (2017). Jotun boya 2017 Boya Sunumu

Torun D. (2017). Jotun boya 2017 Korozyon Oluşumu Sunumu

Torun D. (2017). Jotun boya 2016 Yat Sunumu

Torun D. (2017). Jotun Boya 2017 Ly Paint Guide

d) Tezler

Arslan B. (2010) Motor Yatlar İç mekan Tasarım Süreç ve Kriterleri.

Yükseklisans Tezi. İTÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul

Gümüş S. (2012) Motor Yat Dizaynı ve Ekonomik Analizine Etki Eden

Parametreler. Yüksek lisans Tezi. İTÜ. S Enstitüsü, İstanbul

Güner M. (2014) Özel Amaçlı Teknelerde Katı Atık Sorunları ve Çözümleri.

Yükseklisans Tezi. H.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Göksel M.A. (2006) Deniz Aracı Tasarımında İç Mimarlık Disiplinin Sınır

Geçişleri ve İnterdisipliner Görünümlerinin Değerlendirilmesi. Sanatta

Yeterlilik . MSGÜ , İstanbul

Köse D. (2011). Tekne ve Yat Tasarımlarında Aydınlatma Sistemleri. HÜ.

Güzel Sanatlar Fakültesi. İstanbul

Kuşaksız O. (2007) Özel Üretim Yat Tasarımı Sürecinin Yönetimi.

Yükseklisans Tezi. İTÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

e) İnternet

<http://www.euronewsport.com/Arsiv.aspx?Mkl=405>

http://anchoryachting.co.uk/?page_id=7653

<http://realyachting.com/yat-imalat/>

<http://www.yildiz.edu.tr/~hyilmaz/ygtd/Guletler.pdf>

<http://www.guletshop.com/tr/aynakic.html>

<http://www.guletti.com/aynakic-yat-imalati.html>

<http://www.guletti.com/ahsap-trandil-imalat.html>

<http://www.guletshop.com/tr/tirhandil.html>

<http://www.bodrubaglari.com/mv.php?sayfa=detay&id=64>

<http://akasiayachting.com/tr/yat-imalati/>

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Yelken>

<http://www.yelkenokulu.com/yelkentarihi.html>

<http://akasiayachting.com/tr/motoryat-imalati/>
<http://www.denizrehberim.com/motoryat-nedir-t224.0.html>
<http://www.platinyatcilik.com/faydalibilgiler/motoryatnedir.html>
<http://www.sabittuncel.com/ahsap-tekne-imalati/>
<http://www.cobrayacht.com/tr/yat-imalat-malzemeleri/fiber-tekne-imalati>
<http://www.cobrayacht.com/tr/yat-imalat-malzemeleri/aluminyum-tekne-imalati>
<http://www.skcmarine.com/tr/Sayfa/4/teknik/63/neden-aluminyum.aspx>
<http://www.navalyachts.com/TR/aluminyum-yat-imalati>
<http://www.boatbuildderturkey.com/?pid=22706>
<http://www.fourel.com.tr/yat-tezgahlari/>
<https://www.turkcebilgi.com/g%C3%BCverte>
<http://rivayachting.com/tekne-tipleri.html>
<https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>
https://www.x-yachts.com/wp-content/uploads/2016/08/Xp_50_Brochure_2013_DPS_Black.pdf
<http://tur.turknotik.com/deniz-araclarinin-siniflandirmasi-ve-yatlar/>
<http://www.denizadami.com/yat-cesitleri.html>
<http://www.denizrehberim.com/tekne-yapiminda-kullanilan-agaclar-t345.0.html>
<http://www.gunceltarih.org/2012/04/insanlgn-ortak-hafzasndaki-unutulmaz.html>
<http://www.yildiz.edu.tr/~hyilmaz/ygtd/yatlar.htm>
<http://pozitifdestek.blogcu.com/yat-cesitleri/4313738>
http://ytb.org.tr/tr/yat_turizmi
<http://www.spadolini.com/yachts/magnum-70-gigagi/>
<https://www.x-yachts.com/tr/yachts/xp/xp-50/>
<http://www.jeanneau.com/en/boats/8-leader/22-leader-40>

EKLER

EK

YRD. DOÇ.DR. MEHMET AZİZ GÖKSEL

1. *Deniz araçları sınıflandırıldığında sizin kendinizi en yakın hissettiğiniz yada tasarımını üstlendiğiniz genelde hangi sınıf oluyor ?*

Ben yattan çok, toplu taşıma aracı tasarlamayı seviyorum ama ticari yaşamımda, genellikle open cruiser, cabin cruiser ve lobster gibi yatlar tasarlıyor, mega yatların da iç mekanını tasarlıyorum. Akademisyen olarak, Maltepe Üniversitesi Gemi ve Yat Tasarımı Bölümü'nde, askeri ve ticari amaçlı da olmak üzere, her sınıftan deniz aracının hem iç hem dış tasarımını, proje konusu olarak öğrencilerimize yaptırıyoruz. En çok korvet sınıfı askeri gemi ve hızlı ferri projelerini yönetmeyi seviyorum.

2. *Yat olarak isimlendirilen deniz araçlarını tasarlar iken kaç meslek grubu ile koordineli çalışılıyor ve sizce en büyük iş yükü kimdedir ?*

En çok gemi inşaa mühendisleriyle çalışıyorum. Mezun oldukları bölümün tam adı "gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisliği"dir. Bunun yanında, CTP (cam takviyeli plastik) ustaları, cam, paslanmaz çelik ustaları, su ve elektrik tesisatçıları ve marangozlarla çalışıyorum. Tasarımcı olarak iş yükü ve sorumluluk "gemi ve yat tasarımcısındadır". Üretimde ise yük "saha mühendisi" dediğimiz gemi mühendisindedir.

3. *Yat iç mekan tasarımında mobilya, kaplama ve kumaş seçimlerinde özellikle dikkat edilmesi gereken bir kural yada önemli husus var mı ?*

Estetik ve işlevsel çok çeşitli ölçütler vardır. Hafiflik en önemlilerindedir. Kolay ve çabuk üretilebilirlik dışında; yanmazlık, suya dayanıklılık konuları önemlidir.

4. *İç mekanı tasarlarken renk, doku seçimine nasıl karar veriliyor ? Bir konutu tasarlarken yapılan seçimler ile arasındaki fark nedir?*

Eğer yatları kastediyorsak, ürünün (yatın) seri üretilip üretilmediği burada bağlayıcı bir noktadır. Seri üretim söz konusuysa, buna, çeşitli araştırmalardan sonra, tasarımcının başını çektiği, o üretici markanın beyin takımı karar verir. Elbette, işlevsellik, uygulanabilirlikle ilgili yukarıda sayılan çeşitli ölçütler burada işe koşular. Eğer yat, bir müşteriye yapılıyorsa, müşterinin beklentileri de burada hesaba katılır. Tıpkı bir konuttaki ya da oteldeki gibi, tasarımcı, müşteriye yol gösterir.

5. *Yelkenli yatın iç mekanını tasarlamak mı daha kolay yoksa bir motor yatın mı ? Peki neden?*

Yelkenli genellikle daha zordur. En büyük nedeni de, yelkenlilerin en kesitlerinin hepsinin birbirinden farklı oluşudur. Motoryatların en kesitleri, başta belirli bir sınırdan sonra, kıça kadar, birbirine benzer ya da aynı geometride gider. Yine de “zorluk” ölçütünü ele alırken, motoryat – yelkenli yat ayrımından ziyade, büyük ve küçük yat ayrımı yapmak daha doğru olacak. İki nedenden ötürü bu doğru olacak. Birincisi, bir deniz aracında iç mekan küçüldükçe, tasarlamak zorlaşır. Örneğin 6.40 m boyunda bir motoryatın iç mekanını tasarlamak, 8 – 9 m bir yelkenli yatın iç mekanını tasarlamaktan çok daha zordur. İkincisi ve daha önemlisi, yatları artık “motoryat – yelkenli yat” diye sınıflandırma geleneği biraz eskidi. Bu davranış fuarlarda ve müşterilerde sürse de, biz tasarımcılar, yatları incelerken, başka türlü sınıflandırmalar yapmaktayız. Ör: İşleve göre, armaya göre, karina geometrisine göre, malzemesine göre, karina sayısına göre vb.

6. *Yatlarda iç mekan tasarlarken vaad edilen teslim süresine uyulabiliyor mu ? Genelde ne kadar süre zarfı verilmektedir?*

Genelde bu süreler, büyük firmalarda bile aşılır. Seri üretimde daha tutarlı ve titizdir. Her teknenin birbirinden çok farklı teslim koşul ve süreleri vardır. 5.8 m’lik bir Bowrider, bir - iki aya teslim süresi verir ya da gidip otomobil alır gibi, dükkandan satın alırsınız. 60 m’lik bir megayat üç yılda bitebilir. 12 m’lik bir ahşap yelkenli cutter bir yılda bitebilir. Hepsi farklıdır. Tersaneyle müşterinin yaptığı sözleşmeye bağlıdır. Ama en önemlisi de teknenin boyudur.

7. *Yat iç mekan tasarımı yapılırken ölçü nasıl alınıyor yada bir ev kadar ölçü alımı kolay mı ? Yatlar da eğitim ölçü farklılıkları vs. olduğu mobilya firmaları ile çalışmak zor olsa gerek.*

Mekanlar organik olduğu için çok zordur. Artık “tersine mühendislik (reverse engineering)” denen, elektronik rölöve alma makineleri var. Bir küçük el feneri kadar aygıt, çevresine ışınlar göndererek mekanı tarıyor. O taradığı mekanı üç boyutlu modelliyor ve programa atıyorsunuz. Orada tasarlama işlerini sürdürüyorsunuz.

8. ÖZGEÇMİŞ

Ayşe GÜLER 25.07.1992 tarihinde İstanbul 'da doğdu. 1999 yılında Meltem Kolejinde ilkokul öğrenimine başladı. 2010 yılında lise öğrenimini Başarılı Kolejinde tamamladı. 2011 yılında İstanbul Arel Üniversitesi burslu Bilgisayar Mühendisliği İngilizce Bölümünü kazanıp 1 sene hazırlık okuduktan sonra Haliç Üniversitesi Mimarlık Fakültesi İç Mimarlık bölümüne geçiş yaptı. Lisans eğitiminden 2015 yılında mezun olup okulun verdiği hak ile lisans öğreniminin son yılında yüksek lisans eğitime özel öğrenci statüsünde başladı. Mezun olduktan sonra yüksek lisans öğrenimine asil öğrenci olarak başlamış ve halen devam etmektedir. 26.01.2015 - 28.02.2015 tarihleri arasında Torunlar GYO Torun Center projesinde şantiye stajı yaptı. 16.03.2015 tarihinde Torun Center projesinde işe başlamış ve halen çalışmaktadır.

Turnitin Orijinallik Raporu

yat tasarımında iç mekan Ayşe Güler tarafından
2016-2017 güz tezler (2016-17 güz tezler) den

- 2017年03月01日 12:54 EET' de işleme konu
- NUMARA: 777782912
- Kelime Sayısı: 12187

Benzerlik Endeksi
%14

Kaynağa göre Benzerlik

Internet Sources:
%14Yayınlar:
%0Öğrenci Ödevleri:
N/A**kaynaklar:**

- 1 4% match (25-May-2016 tarihli internet)
<http://www.euronewsport.com/Arsiv.aspx?Mkl=405>
 - 2 1% match (20-Ara-2014 tarihli internet)
<http://www.satilikteknemotoryatfiberquletfiyatları.com/>
 - 3 1% match (28-Ara-2014 tarihli internet)
http://tur.turknotik.com/wp-content/uploads/2011/09/dokoratez_mag.pdf
 - 4 1% match (26-Haz-2015 tarihli internet)
http://www.yarbis1.vildiz.edu.tr/web/userCourseMaterials/muhsina_1e3b54c3d5c99b788ef3aafd9fd934ea.pdf
 - 5 1% match (19-May-2015 tarihli internet)
http://www.halic.edu.tr/upload/editor/files/enstitu/fen_bilimleri/fen_bil_enst_tez_yazim_kilavuzu.doc
 - 6 1% match (31-Tem-2016 tarihli internet)
http://teknolojidesonokta.blogspot.com/2008_08_01_archive.html
 - 7 1% match (03-Ağu-2014 tarihli internet)
<http://www.boatbuilderturkey.com/?pid=22533>
 - 8 < 1% match (07-Haz-2015 tarihli internet)
<http://sbe.balikesir.edu.tr/dergi/edergi/c1s1/makale/c1s1m10.pdf>
 - 9 < 1% match (18-Eki-2013 tarihli internet)
http://mavicennet.com/mavi_volculuk.html
- < 1% match (29-Ara-2014 tarihli internet)

Görüldü
M