

YAT İÇ MEKÂN TASARIMINDA TEK GÖVDELİ İLE ÇİFT GÖVDELİ (KATAMARAN) YATLARIN KARŞILAŞTIRILMASI

Hakkı Tonguç TOKOL *

Özet

Yatlar; gezi, eğlence ve dinlence gibi keyfi amaçlarla kullanılan deniz araçlarıdır ve kendi aralarında sınıflara ayrılmaktadırlar. Bu sınıflandırma öncelikle deniz araçlarının hareketini sağlayan donanımı üzerinden; yelkenli yatlar ve motoryatlar şeklinde yapılmaktadır. Ayrıca yatlar, yelkenli yatlar ve motoryatlar olarak iki ana sınıf altında toplanmakla birlikte, boyutlarına, yapım malzemelerine ve gövde yapım yöntemlerine göre de sınıflandırılabilirler.

Bütün deniz araçlarında olduğu gibi yat sınıfı deniz araçlarının da yapımında kullanılan yöntemler ve malzemeler gelişen teknolojinin paralelinde bir ilerleme göstermiştir. Bu bağlamda gövde tasarımları üzerinde de alternatif yapım yöntemleri geliştirilmiştir. Bu yöntemlerden biri de çok gövdeli deniz aracı tasarımlarıdır. Çok gövdeli deniz araçları kendi aralarında katamaran (çift gövdeli), trimaran (üç gövdeli) ve pentamaran (beş gövdeli) olarak ayrılmaktadır. Günümüz çok gövdeli deniz aracı tasarımlarına okyanus ülkelerinde yaşayan yerlilerin kullandıkları yelkenli ya da kürekli kayıklar ilham vermiştir. Polinezya yerlilerinin kullandığı çok gövdeli tekneler bugünkü katamaranların atası olarak görülmektedir.

Tek gövdeli yat tasarımlarıyla çok gövdeli yat tasarımları arasında hem kullanım hem de performans açısından farklılıklar bulunmaktadır. Kullanıcının tercihini de doğrudan etkileyen bu farklılıklar her iki sınıf için de avantajlı veya dezavantajlı durumlar oluşturmaktadır. Bu çalışmada önce tek gövdeli ile çift gövdeli (katamaran) yatlar arasındaki farklılıklar ortaya koyulmaktadır. Daha sonra her iki gövde yapısının özellikleri irdelenerek iç mekân tasarımı ve yaşam alanlarına olan etkileri analiz edilmektedir. Yat sınıfı deniz araçları arasında katamaran gövde yapısına sahip yelkenli yatlar ve motoryatlar bulunmakla beraber bu çalışmada yapılan karşılaştırma, daha fazla teferruat içerdikleri için yelkenli yatlar arasında yapılmaktadır. Bununla birlikte karşılaştırma için verilen örneklerin 12-14 metre aralığındaki yatlar arasından seçilmesinin nedeni, bu boyutlardaki tasarımların seri üretime uygun olmaları ve pazarda en büyük yere sahip olan grubun içinde bulunmalarıdır. Amaç; farklı gövde yapılarına sahip olan yat sınıfı deniz araçlarının iç mekân tasarım kriterlerinin seçilen örnekler üzerindeki karşılaştırmalarla belirlenmesidir.

Anahtar Kelimeler: İç Mimarlık, İç Mekân Tasarımı, Yat Tasarımı, Yelkenli Yatlar, Katamaranlar

A COMPARISON OF MONOHULL AND TWIN-HULLED (CATAMARAN) INTERIOR YACHT DESIGNS

Abstract

A yacht, in essence, is a type of watercraft mainly used for leisure activities such as travel, recreation, and relaxation and can be divided into its sub-categories. The first of the characteristics to determine this categorization is the yacht's means of propulsion, which leaves us broadly classifying them as sailing yachts and motoryachts.

* Doç., Marmara Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, tonguctokol@gmail.com

Whilst all yachts fall into these two types, they can also be categorized more specifically based on their sizes, manufacturing materials and hull design. As is the case with all watercraft, the materials and techniques used in the manufacturing of yachts were refined concurrently with the advancement of technology. Consequently, new methods of manufacturing hulls were developed, and one of these innovations included the design of multi-hulled watercraft. Multihulls can be divided into three categories; catamaran (twin-hulled), trimaran (triple-hulled) and pentamaran (quintuple-hulled). Most of today's multihull designs were inspired by the sailboats and rowboats used by the indigenous peoples of maritime nations. As such, the multihull boats used by Polynesian natives are seen as the predecessors of today's catamarans.

Monohull and multihull designs differ in terms of their handling and performance, which can be an advantage or a disadvantage depending on the personal preferences of their users. The first subject of discussion in this study is the differences between monohull and twin-hulled yachts, followed by a thorough investigation of the properties of both designs and the analysis of their effects on interior yacht design and living spaces. As sailing yachts provided more room for scrutiny, the comparisons conducted in this study are based on sailing yachts. The reasoning behind this specific sample size of 12 to 14 meter yachts is because the designs in this category are fit for mass production and are among the classification of watercraft with the largest market share. The goal of the study is to determine the criteria of the interior design of yacht type vessels with differing hull designs through a comparison of selected samples.

Keywords: Interior Architecture, Interior Design, Yacht Design, Sailing Yachts, Catamarans

Giriş ve Tarihçe

Deniz araçlarının tarihçesi incelendiğinde, geçmişlerinin insanlık tarihinin en ilkel dönemlerine kadar dayanmakta olduğu görülmektedir. Amaca yönelik olarak kesilmiş kütük parçalarının, insanoğlunun ellerini kürek olarak kullanılarak su üzerinde hareket etmesine olanak tanıyan ilk araçlar olduğu bilinmektedir.

MÖ 6000 yıllarında oyulmuş kütükten yapılan deniz araçlarının benzerlerine günümüzde de dünyanın ağaçlık bölgelerinde rastlanmaktadır. Ağaç kütüklerin birbirine bağlanması ile yapılan sallar ve kamıştan oluşturulan bir çatı üzerine deri gerilerek üretilen deniz araçları da görülen ilk örneklerdendir. Polinezya yerlilerinin 1500 yıl önce Güney Amerika'dan gelmiş olabileceğini kanıtlamak isteyen bilim insanı Thor Heyerdahl 1947'de Kon-Tiki (Fotoğraf 1) adını verdiği balsa ağacından yapılmış geleneksel sal ile 4300 millik bir seyir gerçekleştirmiştir (Benson, 1978, s.3).



Fotoğraf 1: Thor Heyerdahl'ın Kon-Tiki adını verdiği geleneksel sal

Balıkçılık, yük ve yolcu taşımacılığı, keşif ve askeri amaçlar için kullanılan çeşitli deniz araçları; gelişim süreçlerinin ilk dönemlerinde hareket kabiliyetlerini kürek ve yelken donanımları ile sağlamışlardır. Sanayi devrimi ile birlikte yelkenli gemilerin dönemi kapanmış, makine gücünden yararlanmaya başlanan deniz araçlarının bu süreçte malzeme ve yapım yöntemlerinde de gelişmeler olmuştur. Geleneksel ahşap yapım yöntemi ile birlikte metal ve kompozit malzeme kullanımı da yaygınlaşmıştır.

Deniz araçları öncelikle işlevleri bakımından sınıflandırılmaktadır. Bununla birlikte boyutları, gövde yapım yöntemleri, yapım malzemeleri ve gövde tasarımları ile de sınıflandırmalar yapmak mümkündür.

Çoğunluğu tek gövdeli olan deniz araçlarının önemli bölümü de çok gövdeli tekneler oluşmaktadır. Tek gövdeli teknelerin bazı yetersizlikleri sonucu, hız ve stabilite üzerinde yoğunlaşan özel tasarım isteklerine göre farklı tipteki deniz aracı sınıfları ortaya çıkmıştır. Çok gövdeli tasarımlar (multihull) bu gruba dâhil edilebilir (Göksel, 2006, s.63).

Bu bağlamda tek gövdeye (monohull) sahip olanların yanı sıra çok gövdeli deniz araçlarının da çeşitli amaçlara yönelik olarak kullanıldığı görülmektedir. Çok gövdeli tasarımlar (multihull); katamaran (çift gövdeli), trimaran (üç gövdeli) ve pentamaran (beş gövdeli) olarak kendi içlerinde de sınıflara ayrılmaktadır.

Birbirinden belirli bir uzaklıkta bulunan ve birbirlerine bir bağlantı veya köprü güvertesi ile bağlı olan iki tekneden meydana gelen sisteme katamaran ya da ikiz tekne denilmektedir (Çiçek, 2007, s. 28).

Çift gövdeli yapıya sahip olan katamaranlar, Denizcilik Terimleri Sözlüğüne göre;

“Genelde yarış amaçlı kullanılan ama son yıllarda gezi amaçlı olanları da inşa edilen, iki gövdeli tekne tipi. Bu iki gövde ortadan, üzerinde direk, arma ve kabinin bulunduğu bir güverte ile birleştirilmiştir. Genelde bermuda yelkeni ve bir floku olan katamaranlar; suya değen ve sürtünme yaratan yüzeylerin az olması sayesinde, tek gövdeli teknelere göre çok daha yüksek hızlara ulaşabilirler” (Dear, Kemp, 2005, s.184).

Benson ise “Gemiler” adlı eserinde katamaranın tanımını; “Birbirine paralel tutturulmuş iki ağaç kütükten yapılan sal. Bu teknenin çağımızda benzeri örneklerine de aynı ad verilmektedir” şeklinde yapmıştır (Benson, 1978, s.45).

Günümüz modern tasarımlarına ilham veren geleneksel çok gövdeli deniz araçları genellikle Pasifik ve Hint Okyanusu’nda kullanılan katamaran ve trimaranlardır. Polinezya ve Mikronezya’da 1700’lü yıllarda kullanılan ve birbirine bağlı iki kanodan oluşan deniz araçları günümüz katamaranlarının öncüleridir. 1778’de Kaptan James Cook gemi jurnalinde, yüzlerce savaşı taşıyabilecek devasa yelkenli katamaranlardan bahsetmiş ve Tahiti’de yaklaşık 110 feet uzunluğunda 200 savaşı taşıyan bir savaş kanosunu gözlemlediğini kaydetmiştir (Tarjan, 2008, s.18).

1954-55’de İngiliz James Wharram, Pasifik’te kullanılanlara benzeyen ilk modern katamaranı tasarlayıp inşa etmiştir. 23 feet boyundaki Tangaroa adlı bu katamaran ile Atlantik’te seyre çıkmıştır ve Trinidad’a ulaşmıştır. Wharram eksikleri olan ilk katamaranından sonra 40 feet boyundaki Rongo’yu inşa etmiş ve 1959’da New York, sonra da İngiltere’ye doğru seyre çıkmıştır. Bundan sonra Wharram Polinezya yerlilerinin prensiplerine dayanan bir çizgide katamaranlar tasarlamıştır. Wharram tasarımı Pahi 31’de bunlardan biridir (Fotoğraf 2) (Tarjan, 2008, s. 19).

Çok gövdelilerden bir diğeri olan trimaranlara (üç gövdeli) gelindiğinde, California’da yaşayan Artur Piver’in 1960’ da tasarladığı ve kendi inşa ettiği trimaran Nimble ile Atlantik’i geçtiği bilinmektedir. Piver daha sonra ticari amaçla da trimaran planları çizmeye başlamıştır (Tarjan, 2008, s.18).

Birçok modern deniz aracının gövde tasarımına ilham veren geleneksel çok gövdeli teknelerin bugün de dünyanın bazı yörelerinde kullanımına devam edilmektedir. Deniz araçları arasında gezmek, eğlenmek, dinlenmek gibi keyif amaçlı faaliyetlere yönelik olarak kullanılan yat sınıfı, kendi içinde de yelkenli yatlar ve motoryatlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Yatlarda, katamaran, trimaran ve pentamaran gibi çok gövdeye sahip tasarımlar yelkenli yatlarda olduğu gibi motoryatlarda da görülmektedir.



Fotoğraf 2: James Wharram tasarımı Pahi 31 katamaran

Tek Gövdeli Yelkenli Yatlar İle Katamaran Yelkenli Yatların Karşılaştırılması

Gerek kullanım ve performans, gerekse mekânsal konfor açısından değerlendirildiğinde bir katamaran ile tek gövdeli yat arasında farklılıklar bulunmaktadır. Gövde yapıları arasındaki farklılıklar deniz aracının kullanımı ve seyir performansı ile birlikte yaşam alanlarının konforu üzerinde de etkili olmaktadır. Bu da kullanıcı beklentileri ve tercihleri üzerinde kilit önem taşıyan bir faktördür. Bu bölümdeki karşılaştırmalar kullanım ve donanım açısından motoryatlara nazaran daha çok teferruata sahip olan yelkenli yatlar arasında yapılmaktadır. Bu bölümdeki karşılaştırmalar öncelikle genel kullanıma yönelik olarak yapılmakta ve daha sonra mekânsal fonksiyonlar üzerinde durulmaktadır.

Genel Kullanım ve Performans Açısından Karşılaştırma

Bir tek gövdeli ile katamaran yelkenli yat genel kullanım ve yelken seyri açısından karşılaştırıldığında her birinin avantajlı ve dezavantajlı yönlerinin bulunduğu görülmektedir. Aynı boydaki bir katamaranın su çekimi (draft) tek gövdeliye oranla daha az olduğundan katamaranlar daha sığ sulara girebilmektedir. Bunun bir diğer anlamı da katamaranlar için daha fazla demir yeri seçeneği olmasıdır. Katamaranların her iki gövdesinde de birer motor bulunmaktadır. Çift motor manevra açısından bir avantaj olmakla birlikte bir makinenin arızası durumunda yedek güç imkânı sağlamaktadır. Tek gövdelilerde ise bir adet makine bulunmaktadır (Motor Boat & Yachting, Aralık, 2011, s. 71). Ancak

motor seyri açısından avantajlı olan bu durum satın alma ile bakım ve onarım maliyetleri yönünden bakıldığında bir dezavantaj olarak görülmektedir. Bununla birlikte, tek gövdelilerde olduğu gibi ağır bir salmaları olmadığından ve su altında kalan alanın (karina) daha az olması nedeniyle katamaran gövdelerin su ile sürtünmeleri daha azdır ve tek gövdelilere göre daha fazla sürat yapabilmektedirler (Howard, 2000, s.39). Arslan'a göre; "Teknenin performansını etkileyen en önemli unsur gövde formudur. Örneğin, bir katamaran (çift gövdeli), gövdesinin sağlam stabilitesi nedeniyle daha az sallanırken, tek gövdeli (monohull) bir teknenin dengesini, bir başka deyişle dalgaya karşı direncini sağlamak daha zordur" (Arslan, 2010, s.11). Bu bağlamda gövde formunun stabiliteye katkısı performansı etkilemekle birlikte tek gövdeli ve çok gövdeli teknelerin iç mekân tasarımı arasında da farklılıklar oluşmasına neden olmaktadır.

Yelkenli teknelerde, yelkenlerin üzerine etki eden aerodinamik kuvvetlerin oluşturduğu yatırma momenti, ağırlık ve kaldırma kuvvetlerinin oluşturduğu doğrultma momenti sayesinde dengelenmektedir (Larsson ve Eliasson, 2000, s.56).

Köseoğlu'na göre;

"Yelkenli tekneye etkiyen kuvvetler aerodinamik ve hidrodinamik kuvvetler olarak ikiye ayrılırlar. Aerodinamik kuvvet var olan rüzgarın yelkenler üzerindeki etkileşimi ile kendisini gösterir. Rüzgar akımı yelkenler üzerinde kaldırma kuvveti ve yanal kuvveti olarak iki kuvvet meydana getirirler. Kaldırma kuvveti teknenin rüzgar üstü seyirlerinde azami seviyede oluşurken, yanal kuvvet rüzgar altı seyirlerinde azami seviyede oluşur. Rüzgar akımı etki anında teknenin ağırlık merkezinden uzakta olmasından dolayı tekne için yatırma ve yanal kuvveti oluşturur. Yatırma ve yanal kuvvetleri tekne yapısından kaynaklı stabilitesi ve teknenin ağırlığı (salma ve dümen) olan hidrodinamik kuvvetler ile dengelenir" (Köseoğlu, 2018, s.17).

Yelken seyirinde teknenin bayılma olarak nitelendirilen rüzgaraltına doğru yatma oranı katamaranlarda tek gövdeli yelkenli yatlarla göre çok daha azdır (Tarjan, 2008, s.51). Gövdelerinin arasındaki açıklık nedeniyle çok gövdeli teknelerin stabilitesi daha fazladır ve normal şartlar altında yapılan bir seyir esnasında 10⁰ ya da altındaki bir bayılma açısıyla seyir yaparlar (Hamlin, 1996, s.198).

Bu da hem kullanım alanları hem de yaşam alanlarının kullanımında güvenlik ve konfor açısından katamaranlara avantajlı bir durum sağlamaktadır. Tek gövdeli yelkenli yatların yelken seyirinde rüzgaraltına yatması (bayılması) karakteristik bir harekettir. Katamaranlar ise neredeyse dik bir açıyla seyir yaparlar. Ayrıca dengeli gövde uzun seyirlerde kullanıcıyı daha az yormaktadır. Ancak yelken seyirinde teknenin rüzgâr yönüne girebildiği en dar açı olarak nitelendirilen orsa seyirinde ise katamaran yelkenli yatlar tek gövdelilere göre daha geniş bir açıyla seyir yapabilmekte bu da rüzgâr üstünde varılmak istenen hedefe ulaşmada önemli bir mesafe kaybı ve dezavantaj oluşturmaktadır.

Yelken seyirinde katamaran gövdeli yelkenli yatların bir diğer dezavantajlı durumu da tramola denilen, rüzgâra karşı yapılan ve teknenin rüzgâra göre olan seyir yönünün değiştirilmesi manevrasında tek gövdeli yelkenli yatlarla göre hantal kalmasıdır (Motor Boat & Yachting, Aralık, 2011, s.71). "Yüzen mekânlar hareketli mekânlardır ve mekânı yüzdüren su kütlesi yüzeyinde oluşan dalga etkisi ile ya da deniz aracının seyir halindeki karakteristik gövde hareketleri nedeniyle çeşitli yönlerde salınımları ve ivmelenmeleri söz konusu olmaktadır" (Tokol, 2018, s.375).

Hareketli bir yapıya sahip olan deniz araçları seyir sürecinde baş-kıç vurma, meyil gibi 6 yönde serbest hareket etmektedir. Tekne genişliğinin, boyuna nazaran daha küçük bir boyutta olması enine hareketlerin yolcular tarafından daha şiddetli hissedilmesine neden olmaktadır (Koçoğlu ve Helvacıoğlu, 2016, s. 24-25). Bu durumda katamaran gövdeli tasarımlar enine hareketler açısından daha avantajlıdır ve bu özellikleri iç mekân tasarımına da etki etmektedir.

Ancak, Sorensen'in Motorlu Tekne Rehberi'ne göre;

“Çok geniş yelkenli katamaranlarda, genişlik neredeyse uzunluğa yakındır ve kuvvetli rüzgarlarda bu tekneler alabora olmaya ve takla atmaya müsaittir. Bu teknelerin güverteleri sudan oldukça yukarıda olmalıdır; çünkü gövdeler arası açıklık daha büyüktür ve bu da iki gövde arasında dalga meydana gelmesi olasılığını arttırır. Daha dar katamaranlarda manevra yapmak ve iskeleye yanaşmak daha kolaydır. Katamaranların tam-deplasman bir tek gövdeli teknenin nihai stabilitesine sahip olmadıkları için, sert rüzgarlı ve yüksek dalgalı ekstrem açık deniz koşullarına uygunlukları tartışılır olmakla beraber olumsuzdur” (Sorensen, 2007, s.79).

Kullanım ve Yaşam Alanları Açısında Karşılaştırma

Genel olarak yatlarda mekânsal fonksiyonlar salon, kuzine, kamaralar, wc/banyo gibi yaşam alanları ile deniz aracının kullanımına yönelik olan kumanda/navigasyon bölümü, makine dairesi ve bazı depolama alanlarından oluşmaktadır.

“Yatların iç ve dış mekânlarının tasarımında biçimsel olarak gövde yapısına uyulmaktadır. Ayrıca yatın sevk ve idaresi ile ilgili işlevler diğer mekânların planlamasını doğrudan etkilemektedir. Kumanda bölümü, makine dairesi ve bazı donanım unsurlarının yeri değiştirilemeyeceğinden, yaşam ve kullanım alanlarının tasarımı bu işlevler dikkate alınarak yapılmaktadır” (Tokol, 2015a, s.174).

İç mekândaki kullanım ve yaşam alanlarının haricinde dış mekânda da yaşam ve kullanım alanları bulunmaktadır. Bu dış mekanlardan biri olan havuzluk ya da kokpit, yelkenli teknelerin kumanda bölümüdür ve aynı zamanda seyir haricinde yemek yeme, dinlenme gibi amaçlarla kullanılan bir ortak kullanım alanıdır. “Yatlarda kullanıcının, yeme-içme, dinlenme, uyuma, temizlik ile okuma, çalışma ve eğlenme gibi aktiviteleri ön plana çıkmaktadır. Bu amaçlara yönelik mekânlardaki eylemlerin öncelikle konforlu ve emniyetli bir biçimde yapılabilmesine olanak tanınmalıdır” (Tokol, 2015b, s.98).

Salon; “Yatlarda günlük yaşamın geçtiği ortak kullanıma yönelik bir mekândır” (Tokol, 2015c, s. 1206). Oturma, dinlenme, yemek yeme gibi fonksiyonları içermektedir. Belli bir boyun üzerindeki yatlar haricinde salon; yelkenli yatlarda kuzine ve navigasyon bölümünü de içermektedir. Tek gövdeli ve katamaran yelkenli yatlar arasında bu mekânın kullanımı benzerlikler göstermektedir.

Kuzine; “Yatların mutfak bölümleridir. Konuttaki bir mutfağın sahip olduğu tüm temel işlevleri içermesi gerekmektedir” (Tokol, 2015c, s.1207). Gıda/kap kacak depolama, yemek hazırlama, pişirme ve bulaşık yıkama gibi işlevleri diğer tüm hacimlerde olduğu gibi hareketli mekânların tasarım kriterlerine uygun donatılarla sağlayan mekânlardır. Çalışmaya konu olan boylardaki tek gövdeli ve katamaran yelkenli yatlarda kuzine salon bölümü içinde yer almaktadır ve benzer fonksiyonları içermektedir.

Kamaralar; temel işlevi yatma/uyuma ve kişisel eşyaların depolanması olan mekânlardır. Katamaran yelkenli yatlarda kamaralar ikiz gövdelerde olduğundan salon, kuzine ve yemek bölümü gibi ortak kullanım alanlarından ayrıdır. Ancak tek gövdeli yelkenli yatlarda başaltı ve kıçaltında bulunan kamaralara geçiş salon bölümünden yapılmaktadır.

Wc/banyo; tuvalet ihtiyacı ile kişisel bakım ve temizliğe yönelik fonksiyonları bir arada sunan alanlardır. Katamaran yelkenli yatlarda wc/banyo fonksiyonları ikiz gövdelerde ve kamaralara yakın konumda bulunmaktadır. Tek gövdeli yelkenli yatlarda wc/banyo fonksiyonları başaltı ve kıçaltındaki kamaraların içinde olabildiği gibi salondan geçişli bir konumda da bulunabilmektedir.

Navigasyon bölümü; harita çalışmasına olanak tanıyan, bazı seyir cihazlarının yer aldığı bir alanıdır.

“Yelkenli yatlarda kabin içinde bulunan navigasyon bölümünden tekneye kumanda edilmemektedir” (Tokol, 2015c, s.1207). Tek gövdeli ve katamaran yelkenli yatlar arasında bu mekânın konumu salonda olmakla birlikte çalışmaya konu olan boylardaki bazı çift gövdeli tasarımlarda havuzlukta da bu işleve rastlanmaktadır.

Makine dairesi; deniz aracına hareket kabiliyeti sağlayan motor/motorlar ve ilgili donanımın bulunduğu alanlardır. Çalışmaya konu olan boylardaki tek gövdeli yatlarda bir adet ve katamaran yelkenli yatlarda ise ikiz gövdelerde birer adet olmak üzere toplam iki adet makine bulunmaktadır.

Sonuç olarak; işlevlerin benzer olduğu tek gövdeli ve katamaran yelkenli yatlar arasında gövde yapısı nedeniyle yaşam ve kullanım alanlarının konumlarında farklılıklar bulunmaktadır. Bununla birlikte hareketli mekânlar olan deniz araçlarında, teknenin çeşitli yönlerde yapmış olduğu salınımlar iç mekân yaşam alanlarının konforunu etkilemektedir. Tek gövdeli ve katamaran yelkenli yatlar arasındaki yapısal özellikler gövde hareketleri arasında farklılıklara neden olmaktadır. Bu durumun iç mekân tasarımına olan etkilerine, yapılan analizleri takiben sonuç bölümünde değinilmektedir.

Seçilen Tek Gövdeli ve Çift Gövdeli Yelkenli Yat Tasarımlarının Analizi

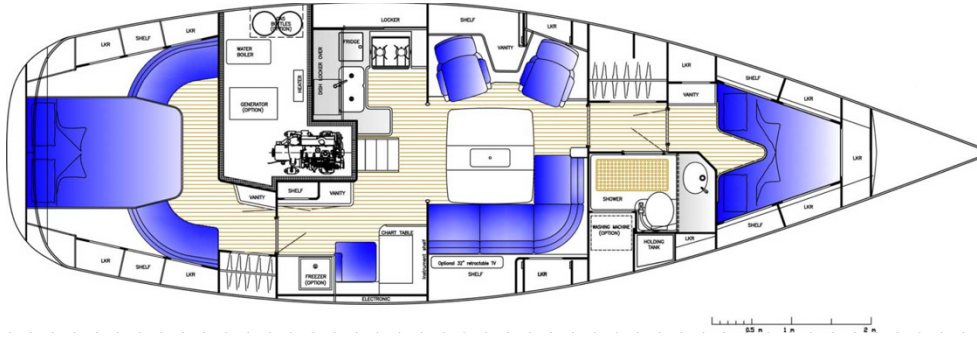
Bu bölümde birbirlerine yakın boylarda olan üç adet tek gövdeli yelkenli yat ile üç adet katamaran yelkenli yat olmak üzere toplam altı tasarımın teknik özellikleri verildikten sonra yaşam alanlarının analizi yapılmakta ve elde edilen bulgularla sonuca varılmaktadır. Seçilen yat tasarımlarının üretici firmaları bu sektörde belli bir geçmişe sahip olmaları ve ödül almış tasarımlara sahip olmaları nedeniyle tercih edilmiştir. Bununla birlikte konu olan firmaların ürünlerinin ülkemize de ithalatı yapılmakta olup, bu tasarımların ya da benzerlerinin araştırmacılar tarafından fuarlarda incelenme olanağının bulunması da bir diğer tercih nedenidir. Boyut olarak 12-14 metre aralığının seçilmesinin nedeni ise kullanıcı tarafından en çok tercih edilen ve dolayısıyla üretimin en fazla olduğu boyut aralığında olmalarıdır. Zira “Tam Boyu 12 - 25 m Aralığında Olan Tekneler: Özellikle ABD, Kanada, Fransa vs. tarafından seri üretimi yapılan kompozit tekneler, yat ve gezinti teknesi pazarında en büyük grup olarak yer almaktadır” (Aydın, 2015, s.50).

Tek Gövdeli Yelkenli Yat: Hallberg Rassy 40

Hallberg Rassy 40'nın (Fotoğraf 3) teknik özellikleri şöyledir; Boy: 12,40 m - En: 3,82 m - Draft: 1,99 m - Deplasman: 10 ton - Balast: 4,1 ton - Yapım Malzemesi: Fiberglas - İlk Üretim: 2002 - Son Üretim: 2015 - Üretici: Hallberg-Rassy - Tasarımcı: Germán Frers (SailboatData.Com, Hallberg Rassy 40, 2020).



Fotoğraf 3: Tek gövdeli yelkenli yat Hallberg Rassy 40



Fotoğraf 4: Hallberg Rassy 40'in iç yerleşim planı

Hallberg Rassy 40'in iç yerleşim planı (Fotoğraf 4) incelendiğinde;

Salon Bölümü: Hallberg Rassy 40'in salon bölümünün (Fotoğraf 5) şu işlevleri içerdiği görülmektedir. Oturma ve yemek yeme bölümü; bu bölümde sancak tarafta üç kişilik bir L oturma elemanı ve iskele tarafta birbirinden bağımsız iki adet tek kişilik oturma elemanı bulunmaktadır. Ortada ise kullanılmadığı zaman geçişi engellemesi için katlanabilen bir yemek masası bulunmaktadır. Bununla birlikte oturma elemanlarının arkalarında depolama alanları mevcuttur. Hallberg Rassy 40'in salon bölümü aynı zamanda kuzine ve navigasyon/harita masası bölümünü de içermektedir. Üç ana işlevi bulunan salon bölümüne dış mekândan yani havuzluktan dört basamaklı bir merdivenle inilmektedir. Bu merdivenin arkasında ise motor bölümü bulunmakta, gerektiğinde merdiven bir kapak şeklinde açılarak bakım/onarım amacıyla makineye buradan müdahale edilmektedir.



Fotoğraf 5: Hallberg Rassy 40'ın salon bölümü (Yazar, 2014)

Kuzine Bölümü: Hallberg Rassy 40'ın kuzinesi (Fotoğraf 6) salon bölümü içinde iskele tarafta yer almaktadır. Kuzinede tezgâhın altında ve üstünde bulunan depolama alanlarına ilave olarak üstten doldurmalı bir soğutucu da mevcuttur. Bir eviye ile yelkenli teknelerde kullanılmak üzere tasarlanmış salıncaklı bir ocak/fırın bulunmaktadır. Ayrıca eviye ve ocağın üzerleri kullanılmadıkları zaman kapanarak tezgâhta ek bir çalışma alanı sağlamaktadır. Kuzine, hem iç mekân hem de dış mekândaki yemek masasına erişim açısından havuzluğa en yakın pozisyonundadır.



Fotoğraf 6: Hallberg Rassy 40'ın kuzine bölümü (Yazar, 2014)

Kamara Bölümleri: Hallberg Rassy 40'ın biri başaltında ve diğeri kıçaltında olmak üzere iki kamarası bulunmaktadır. Başaltı kamarasında (Fotoğraf 7) çift kişilik bir yatak ile depolama alanları vardır. Wc/banyo bu kamaraya en yakın pozisyonundadır. Kıçaltı kamarasında ise çift kişilik bir yatak ile depolama alanlarına ilave olarak sabit oturma elemanları da bulunmaktadır.



Fotoğraf 7: Hallberg Rassy 40'ın başaltı kamarası (Yazar, 2014)

Wc/Banyo Bölümü: Hallberg Rassy 40'ın bir adet wc/banyo bölümü bulunmaktadır. Bu bölümde lavabo, tuvalet ve duş işlevleriyle birlikte depolama alanları da mevcuttur.

Navigasyon Bölümü: Hallberg Rassy 40'ın navigasyon bölümünün harita masası ile depolama alanları, elektrik panosu, telsiz ve seyir cihazları gibi işlevleri içerdiği görülmektedir. Bu bölüm kullanım rahatlığı ve iletişim açısından havuzluğa en yakın yerde bulunmaktadır.

Tek Gövdeli Yelkenli Yat: Dufour 460

Dufour 460'ın (Fotoğraf 8) teknik özellikleri şöyledir; Boy: 14,15 m - En: 4,50 m - Draft: 2,20 m - Deplasman: 10,76 ton - Balast: 2,85 ton - Yapım Malzemesi: Fiberglas - İlk Üretim: 2016 - Son Üretim: Halen üretilmekte - Üretici: Dufour Yachts - Tasarımcı: Umberto Felci (SailboatData.Com, Dufour 460, 2020).



Fotoğraf 8: Tek gövdeli yelkenli yat Dufour 460



Fotoğraf 9: Dufour 460'ın iç yerleşim planı

Dufour 460'ın iç yerleşim planı (Fotoğraf 9) incelendiğinde;

Salon Bölümü: Dufour 460'ın salon bölümünün (Fotoğraf 10) şu işlevleri içerdiği görülmektedir. Oturma ve yemek yeme bölümü; bu bölümde sancak tarafta üç kişilik L oturma elemanı ve iki kişilik bir oturma elemanı ile yemek masası vardır. İskele tarafta ise çift kişilik bir oturma elemanı bulunmaktadır. Oturma elemanlarının arkalarında depolama alanları mevcuttur. Dufour 460'ın salon bölümü aynı zamanda kuzine ve navigasyon/harita masası bölümünü de içermektedir. Üç ana işlevi bulunan salon bölümüne dış mekândan yani havuzluktan dört basamaklı bir merdivenle inilmektedir. Bu merdivenin arkasında ise motor bölümü bulunmakta, gerektiğinde merdiven bir kapak şeklinde açılarak bakım/onarım amacıyla makineye buradan müdahale edilmektedir. Salon bölümünde davlumbaz haricinde bordalarda da sabit pencereler bulunmaktadır.



Fotoğraf 10: Dufour 460'ın salon bölümü

Kuzine Bölümü: Dufour 460'ın kuzinesi (Fotoğraf 11) salon bölümü içinde iskele tarafta yer almaktadır. Kuzinede tezgâhın altında ve üstünde bulunan depolama alanlarına ilave olarak üstten doldurmalı bir soğutucu da mevcuttur. Bir eviye ile yelkenli teknelerde kullanılmak üzere tasarlanmış salıncaklı bir ocak/fırın bulunmaktadır. Eviye ve ocağın üzerleri kullanılmadıkları zaman kapanarak tezgâhta ek bir çalışma alanı sağlamaktadır. Kuzine yemek grubuna yakın ancak havuzluğa uzak pozisyonundadır.



Fotoğraf 11: Dufour 460'ın kuzine bölümü

Kamara Bölümleri: Dufour 460'ın başaltında bir ve kıçaltında iskele ve sancak taraflarda olmak üzere üç adet çift kişilik kamarası bulunmaktadır. Başaltı kamarasında (Fotoğraf 12) çift kişilik bir yatak ile depolama alanları vardır ve bu hacim içinde wc ile banyo bölümü de bulunmaktadır. Kıçaltı kamaralarında ise çift kişilik birer yatak ile depolama alanları vardır. Kamaraların bordalarında sabit pencereler bulunmaktadır.



Fotoğraf 12: Dufour 460'ın başaltı kamarası

Wc/Banyo Bölümü: Dufour 460'ın başaltı kamarasında ve salonda olmak üzere iki adet wc/banyo bölümü bulunmaktadır. Bu bölümde lavabo, tuvalet ve duş işlevleriyle birlikte depolama alanları da mevcuttur.

Navigasyon Bölümü: Dufour 460'ın navigasyon bölümü sancak tarafta ve havuzluğa yakın bir konumdadır. Harita masası ile depolama alanları, elektrik panosu, telsiz ve seyir cihazları gibi işlevleri içermektedir.

Tek Gövdeli Yelkenli Yat: X-Yachts 4⁶

X-Yachts 4⁶'nın (Fotoğraf 13) teknik özellikleri şöyledir: Boy: 14,08 m - En: 4,27 m - Draft: 2,30 m - Deplasman: 10,9 ton - Balast: 4,5 ton - Yapım Malzemesi: Fiberglas - İlk Üretim: 2018 - Son Üretim:

Halen üretilmekte - Üretici: X-Yachts - Tasarımcı: Niels Jeppesen (SailboatData.Com, X-Yachts 4⁶, 2020).



Fotoğraf 13: Tek gövdeli yelkenli yat X-Yachts 4⁶



Fotoğraf 14: X-Yachts 4⁶'nın iç yerleşim planı

X-Yachts 4⁶'nın iç yerleşim planı (Fotoğraf 14) incelendiğinde;

Salon Bölümü: X-Yachts 4⁶'nın salon bölümünün (Fotoğraf 15) şu işlevleri içerdiği görülmektedir. Oturma ve yemek yeme bölümü; bu bölümde iskele tarafta dört kişilik U oturma elemanı ve iki kişilik bir oturma elemanı ile yemek masası vardır. Sancak tarafta üç kişilik bir oturma elemanı daha bulunmaktadır. Oturma elemanlarının arkalarında depolama alanları mevcuttur. X-Yachts 4⁶'nın salon bölmesi aynı zamanda kuzine ve navigasyon/harita masası bölümünü de içermektedir. Üç ana işlevi bulunan salon bölümüne dış mekândan yani havuzluktan dört basamaklı bir merdivenle inilmektedir. Bu merdivenin arkasında ise motor bölümü bulunmakta, gerektiğinde merdiven bir kapak şeklinde açılarak bakım/onarım amacıyla makineye buradan müdahale edilmektedir. Salon bölümünde davlumbaz haricinde bordalarda da sabit pencereler bulunmaktadır.



Fotoğraf 15: X-Yachts 46'nın salon bölümü

Kuzine Bölümü: X-Yachts 46'nın kuzinesi (Fotoğraf 16) salon bölümü içinde sancak tarafta yer almaktadır. Kuzinede L şeklindeki tezgâhın altında ve üstünde bulunan depolama alanlarına ilave olarak üstten doldurmalı bir soğutucu da mevcuttur. Bir eviye ile yelkenli teknelerde kullanılmak üzere tasarlanmış salıncaklı bir ocak/fırın bulunmaktadır. Ocağın üzerleri kullanılmadıkları zaman kapanarak tezgâhta ek bir çalışma alanı sağlamaktadır. Kuzine havuzluğa yakın pozisyonudur.



Fotoğraf 16: X-Yachts 46'nın kuzine bölümü

Kamara Bölümleri: X-Yachts 46'nın başaltında bir ve kıçaltında iskele ve sancak taraflarda olmak üzere üç adet çift kişilik kamarası bulunmaktadır. Başaltı kamarasında (Fotoğraf 17) çift kişilik bir yatak ile depolama alanları vardır ve bu hacim içinde wc ile banyo bölümü de bulunmaktadır. Kıçaltı kamaralarında ise çift kişilik birer yatak ile depolama alanları vardır. Kamaraların bordalarında sabit pencereler bulunmaktadır.



Fotoğraf 17: X-Yachts 46'nın başaltı kamarası

Wc/Banyo Bölümü: X-Yachts 46'nın başaltı kamarasında ve salonda olmak üzere iki adet wc/banyo bölümü bulunmaktadır. Bu bölümde lavabo, tuvalet ve duş işlevleriyle birlikte depolama alanları da mevcuttur.

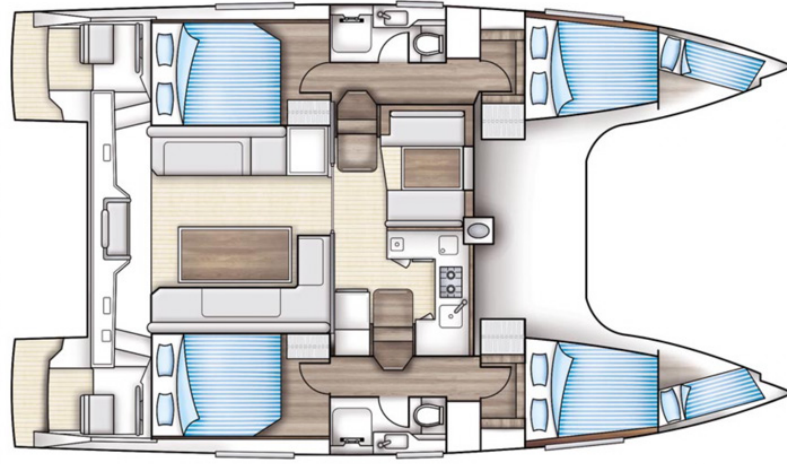
Navigasyon Bölümü: X-Yachts 46'nın navigasyon bölümü sancak tarafta ve havuzluğa yakın bir konumdadır. Harita masası ile depolama alanları, elektrik panosu, telsiz ve seyir cihazları gibi işlevleri içermektedir.

Katamaran Yelkenli Yat: Bavaria Nautitech Open 40

Bavaria Nautitech Open 40'ın (Fotoğraf 18) teknik özellikleri şöyledir; Boy: 11,98 m - En: 6,91 m - Draft: 1,35 m - Deplasman: 7,8 ton - Yapım Malzemesi: Fiberglas - İlk Üretim: 2015 - Son Üretim: Halen üretilmekte - Üretici: Nautitech - Tasarımcı: Marc Lombard (SailboatData.Com, Nautitech Open 40, 2020).



Fotoğraf 18: Katamaran yelkenli yat Bavaria Nautitech Open 40



Fotoğraf 19: Bavaria Nautitech Open 40'nin iç yerleşim planı

Bavaria Nautitech Open 40'nin iç yerleşim planı (Fotoğraf 19) incelendiğinde;

Salon Bölümü: Bavaria Nautitech Open 40'nin salon bölümünün (Fotoğraf 20) şu işlevleri içerdiği görülmektedir. İskele taraftaki yemek yeme bölümünde dört kişilik bir yemek masası ve sabit oturma elemanları vardır. Bu masa gerekirse harita masası olarak da kullanılmakta ve yanındaki panoda telsiz cihazı bulunmaktadır. Bavaria Nautitech Open 40'nin salon bölmesi aynı zamanda kuzineyi de içermektedir. İki ana işlevi bulunan salon bölümü dış mekânla yani havuzlukla aynı kottadır ve arada bir sürme kapı bulunmaktadır. Havuzlukta iç mekândakinden daha geniş bir yemek masası mevcuttur.



Fotoğraf 20: Bavaria Nautitech Open 40'nin salon bölümü (Yazar, 2014)

Kuzine Bölümü: Bavaria Nautitech Open 40'nin kuzinesi (Fotoğraf 21) salon bölümü içinde sancak tarafta yer almaktadır. Kuzinede tezgâhın altındaki depolama alanlarına ilave olarak önden doldurmalı bir soğutucu da mevcuttur. Bir eviye ile sabit bir ocak/fırın bulunmaktadır. Ayrıca eviye ve ocağın üzerleri kullanılmadıkları zaman kapanarak tezgâhta ek bir çalışma alanı sağlamaktadır. Kuzine, hem iç mekân hem de havuzluktaki yemek masasına erişim açısından en yakın pozisyonadır.



Fotoğraf 21: Bavaria Nautitech Open 40'ın kuzine bölümü (Yazar, 2014)

Kamara Bölümleri: Bavaria Nautitech Open 40'ın sancak ve iskele gövdelerinin başaltında ve kıçaltında olmak üzere (Fotoğraf 22) çift kişilik toplam dört kamarası bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak her iki gövdenin başaltında ve güverteden girişli tek kişilik birer gemici kamarası da vardır. Kamaralarda depolama alanları mevcuttur. Bordalarda sabit ve geniş pencereler ile kıçaltı kamaralarında açılabilen bir lumbuz bulunmaktadır.



Fotoğraf 22: Bavaria Nautitech Open 40'ın kıçaltı kamarası (Yazar, 2014)

Wc/Banyo Bölümü: Bavaria Nautitech Open 40'ın sancak ve iskele gövdelerinde birer adet olmak üzere toplam iki wc/banyo bölümü bulunmaktadır. Bu bölümlerde lavabo, tuvalet ve duş işlevleriyle birlikte depolama alanları da mevcuttur. Wc/banyo bölümü, kamaralardan ve salondan en kısa yolla ulaşılabilecek merkezi bir pozisyonundadır.

Navigasyon Bölümü: Bavaria Nautitech Open 40'ın navigasyon bölümünün havuzlukta bulunmaktadır. Seyir cihazları gibi işlevleri içerdği görülmektedir.

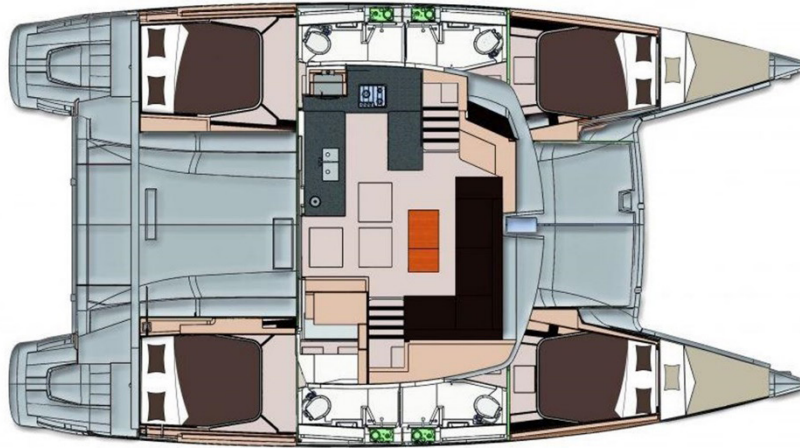
Katamaran Yelkenli Yat: Helia 44

Helia 44'ün (Fotoğraf 23) teknik özellikleri şöyledir; Boy: 13,30 m - En: 7,40 m - Draft: 1,15 m - Deplasman: 10,8 ton - Yapım Malzemesi: Fiberglas - İlk Üretim: 2012 - Son Üretim: Halen

üretilmekte - Üretici: Fountaine-Pajot - Tasarımcı: Berret Racoupeau (SailboatData.Com, Helia 44, 2020).



Fotoğraf 23: Katamaran yelkenli yat Helia 44



Fotoğraf 24: Helia 44'ün iç yerleşim planı

Helia 44'ün iç yerleşim planı (Fotoğraf 24) incelendiğinde;

Salon Bölümü: Helia 44'ün salon bölümünün (Fotoğraf 25) şu işlevleri içerdiği görülmektedir. Sancak taraftaki yemek yeme bölümünde dört kişilik bir yemek masası ve sabit oturma elemanları vardır. Bavaria Helia 44'ün salon bölmesi aynı zamanda kuzine ve navigasyon bölümünü de içermektedir. Üç ana işlevi bulunan salon bölümü dış mekânla yani havuzlukla aynı kottadır ve arada bir sürme kapı bulunmaktadır. Havuzlukta iç mekândakinden daha geniş bir yemek masası mevcuttur.



Fotoğraf 25: Helia 44'ün salon bölümü (Yazar, 2014)

Kuzine Bölümü: Helia 44'ün kuzinesi (Fotoğraf 26) salon bölümü içinde iskele tarafta yer almaktadır. Kuzinede U şeklindeki tezgâhın altındaki depolama alanlarına ilave olarak önden doldurmalı bir soğutucu da mevcuttur. Bir eviye ile sabit bir ocak/fırın bulunmaktadır. Kuzine, hem iç mekân hem de havuzluktaki yemek masasına erişim açısından en yakın pozisyonadır.



Fotoğraf 26: Helia 44'ün kuzine bölümü (Yazar, 2014)

Kamara Bölümleri: Helia 44'ün sancak ve iskele gövdelerinin başaltında ve kıçaltında olmak üzere (Fotoğraf 27) çift kişilik toplam dört kamarası bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak her iki gövdenin başaltında ve güverteden girişli tek kişilik birer gemici kamarası da vardır. Kamaralarda depolama alanları mevcuttur. Bordalarda sabit ve geniş pencereler ile kıçaltı kamaralarında açılabilen bir lumbuz ve pencere bulunmaktadır.



Fotoğraf 27: Helia 44'ün kıçaltı kamarası (Yazar, 2014)

Wc/Banyo Bölümü: Helia 44'ün sancak ve iskele gövdelerinde ikişer adet olmak üzere toplam dört wc/banyo bölümü bulunmaktadır. Bu bölümlerde lavabo, tuvalet ve duş işlevleriyle birlikte depolama alanları da mevcuttur. Wc/banyo bölümü, kamaralardan ve salondan en kısa yolla ulaşılabilir merkezi bir pozisyonundadır.

Navigasyon Bölümü: Helia 44'ün navigasyon bölümü ve harita masası salonda iskele tarafta bulunmaktadır. Seyir cihazları gibi işlevleri içerdiği görülmektedir.

Katamaran Yelkenli Yat: Lagoon 450

Lagoon 450'nin (Fotoğraf 28) teknik özellikleri şöyledir; Boy: 13,96 m - En: 7,87 m - Draft: 1,30 m - Deplasman: 15 ton - Yapım Malzemesi: Fiberglas - İlk Üretim: 2014 - Son Üretim: Halen üretilmekte - Üretici: Lagoon - Tasarımcı: Van Peteghem-Lauriot Prévost (SailboatData.Com, Lagoon 450, 2020).

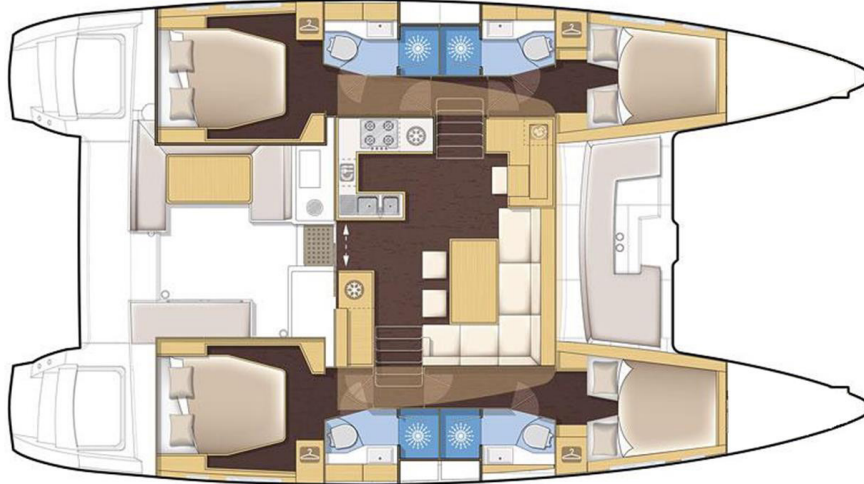


Fotoğraf 28: Katamaran yelkenli yat Lagoon 450

Lagoon 450'nin iç yerleşim planı (Fotoğraf 29) incelendiğinde;

Salon Bölümü: Lagoon 450'nin salon bölümünün (Fotoğraf 30) şu işlevleri içerdiği görülmektedir. Sancak taraftaki yemek yeme bölümünde altı kişilik bir yemek masası ile sabit ve hareketli oturma elemanları vardır. Lagoon 450'nin salon bölmesi aynı zamanda kuzineyi ve navigasyon bölümünü

de içermektedir. Üç ana işlevi bulunan salon bölümü dış mekânla yani havuzlukla aynı kottadır ve arada bir sürme kapı bulunmaktadır. Havuzlukta iç mekândakinden daha geniş bir yemek masası mevcuttur.



version 4 cabins / 4 cabins version

Fotoğraf 29: Lagoon 450'nin iç yerleşim planı



Fotoğraf 30: Lagoon 450'nin salon bölümü

Kuzine Bölümü: Lagoon 450'nin kuzinesi (Fotoğraf 31) salon bölümü içinde iskele tarafta yer almaktadır. Kuzinede U şeklindeki tezgâhın altındaki depolama alanlarına ilave olarak önden doldurmalı bir soğutucu da mevcuttur. Bir eviye ile sabit bir ocak/fırın bulunmaktadır. Kuzine, hem iç mekân hem de havuzluktaki yemek masasına erişim açısından en yakın pozisyondadır.



Fotoğraf 31: Lagoon 450'nin kuzine bölümü (Yazar, 2014)

Kamara Bölümleri: Lagoon 450'nin sancak ve iskele gövdelerinin başaltında ve kıçaltında olmak üzere (Fotoğraf 32) çift kişilik toplam dört kamarası bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak her iki gövdenin başaltında ve güverteden girişli tek kişilik birer gemici kamarası da vardır. Kamaralarda depolama alanları mevcuttur. Bordalarda sabit ve geniş pencereler ile kıçaltı kamaralarında açılabilen lumbuzlar ve pencere bulunmaktadır.



Fotoğraf 32: Lagoon 450'nin kıçaltı kamarası

Wc/Banyo Bölümü: Lagoon 450'nin sancak ve iskele gövdelerinde ikişer adet olmak üzere toplam dört wc/banyo bölümü bulunmaktadır. Bu bölümlerde lavabo, tuvalet ve duş işlevleriyle birlikte depolama alanları da mevcuttur. Wc/banyo bölümü, kamaralardan ve salondan en kısa yolla ulaşılabilecek merkezi bir pozisyondadır.

Navigasyon Bölümü: Lagoon 450'nin navigasyon bölümü ve harita masası salonda iskele tarafta bulunmaktadır. Seyir cihazları gibi işlevleri içerdiği görülmektedir.

Sonuç

Birbirlerine yakın boylarda olan tek gövdeli ile çift gövdeli yelkenli yatlar üzerinde yapılan bu analiz sonucunda, örneklerin iç mekân tasarımları arasında önemli farklılıklar olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu farklılıkların önde gelenlerinden biri katamaran yelkenli yatların iki adet gövdeye ve bu gövdeler

arasında bulunan bir platforma (güverteye) sahip olmaları nedeniyle kazanılan alandır. Örnekler üzerinde yapılan karşılaştırmada da görüldüğü üzere katamaran yelkenli yatlarda, tek gövdeli yatlara göre çok daha fazla yaşam alanı bulunmaktadır ve bu da yaşam konforunu artırmaktadır.

Salon, katamaran yatlarda tek gövdelilere göre daha geniştir ve iç mekânın dış çevreyle olan görsel iletişimi katamaranlarda daha fazladır. Katamaran yelkenli yatlarda tek gövdelilere göre daha geniş ve rahat bir havuzluk bulunmaktadır. Tek gövdelilerde havuzluktan yaşam alanlarına geçişte merdiven kullanmak gerekmektedir. Bu da havuzlukla iç mekân arasındaki sirkülasyonu gerek seyir gerekse seyir haricindeki durumlarda zorlaştırmaktadır. Ancak katamaran yatlarda salona geçiş havuzlukla aynı kotta oldukları için zahmetsizdir.

Katamaranlarda tek gövdeli yatlara göre daha çok yatma alanı bulunmaktadır. Ayrıca katamaranların ikiz gövdelerinde bulunan kamaralar ortak kullanım alanı olan salondan ayrı bir konumdadır ve bu da mahremiyet açısından avantajlı bir durumdur.

Deniz araçlarında yaşamsal konforu etkileyen tekne gövdesinin çeşitli eksenlerdeki hareketleri, katamaran gövde yapısına sahip tasarımlarda tek gövdelilere oranla daha düşük açılardadır. Bu nedenle tek gövdeli yatların iç mekân donatılarında bulunan bazı detaylar katamaranlarda uygulanmamıştır. Örneğin; “Yelken seyri yapan tek gövdeli bir yatta teknenin bir tarafa doğru 30-40 derece ve bazen üzerinde yatma (bayılma) hareketi yapması nedeniyle kuzinede kullanılan ocaklar her zaman yatay durumlarını koruyacak şekilde tasarlanmışlardır” (Tokol, 2013, s.233). Bu nedenle verilen örneklerde de görüldüğü üzere tek gövdelilerin kuzinesinde bulunan salıncaklı ocak sistemi katamaranlarda gerekli olmadığı için bulunmamaktadır, sabit bir ocak kullanımı yeterli görülmektedir. Bu bağlamda seçilen tasarımların kuzinelerinde tespit edilen bir diğer detay da tek gövdeli yelkenli yatlarda soğutucuların üstten doldurmalı, katamaranlarda ise önden doldurmalı olmalarıdır. Bunun sebebi ise yine tek gövdelilerin bayılma hareketi esnasında önden doldurmalı bir soğutucunun kullanım zorluğudur.

Tek gövdelilerde bayılma açısının fazla olması ve yalpa hareketleri nedeniyle iç mekândaki sirkülasyonun emniyetli biçimde sağlanabilmesi için tutamaklar kullanılmaktadır.

İç hacimde dolaşımı kolaylaştıran tutamaklar uygun yerlerde bulunmalıdır. Prensipite her adımda bir tutamağa ulaşılabilmesi gerekmektedir. Bunlar tavanda, kamara girişinde, merdiven kenarlarında, masa ve tezgah kenarlarında olabilir ve seyir halindeki tekne içinde emniyetli bir şekilde hareket edilmesini sağlar” (Tokol, 2010, s. 93).

Ancak tek gövdelilere nazaran daha stabil olan katamaranlarda tutamaklar daha az miktarda kullanılmaktadır.

Bir diğer örnek de katamaran yatların mobilyalarında tek gövdelilerde bulunan ve tekne gövdesinin hareketleri göz önünde bulundurularak düşünülen detaylara yer verilmemesidir. Tek gövdeli yelkenli yat mobilyasında kuzine tezgahı, yemek masası, harita masası ve raf gibi yatay tablaların kenarlarında bir set bulunmasının nedeni, yalpa ve bayılma hareketleri esnasında üzerlerinde bulunan cisimlerin kayarak yere düşmesini belli bir oranda engellenmesidir. Daha stabil olan katamaranlarda ise örneklerde görüldüğü gibi bu detaylara aynı oranda rastlanmamaktadır.

Bu çalışmada yapılan analiz ve karşılaştırmaların sonucunda gerek yaşam alanlarının genişliği gerekse tekne gövdesinin stabilitesinin iç mekân ve mobilya tasarımına etkileri nedeniyle katamaran yelkenli yatların tek gövdelilere göre yaşam ve mekân açısından daha avantajlı durumda olduğu görülmüştür. Ancak, genel kullanım ve performans açısından yapılan değerlendirmede, bir yelkenli yat sınıfı olarak çok gövdelilerin bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Bununla birlikte çalışmada

ele alınmayan ancak kullanıcı tercihlerinde etkili olan maliyet ve estetik değerler gibi nedenlerden dolayı tek gövdeli yat tasarımlarının pazardaki payının katamaranlara göre daha fazla olduğu bilinmektedir.

Kullanım amacı ne olursa olsun deniz araçlarında iç mekân tasarımı etkileyen en önemli faktör tekne gövdesinin hareketleridir. Burada verilmiş olan örneklerin kullanım amaçları aynıdır. Ancak farklı gövde yapılarına sahip olmaları nedeniyle gövde hareketleri arasındaki farklılık iç mekân tasarımı doğrudan etkilemekte, bu da yerleşimden donatıların detaylarına kadar yansımaktadır. Tek bir başlık olarak yat iç mekân tasarımı adı altında toplansa da tasarım kriterleri bu çalışmada verilen örneklerde görüldüğü üzere kendi içlerinde de farklılıklar göstermektedir. Bu nedenle, gerek yat iç mekân tasarımı konusunda çalışma yapacak olan tasarımcıların gerekse bu konuda araştırma yapan akademisyenlerin bilinçli yaklaşımları, yat tasarımı ve üretimi sektörüne olacak katkılarından dolayı önem arz etmektedir.

Kaynakça

- Arslan, B. (2010). *Motoryatlarda İç Mekân Tasarım Süreç ve Kriterleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Aydın, M. (2015). *Ülkemizde Yat ve Gezinti Teknesi Dizaynı, Üretimi ve Kullanımı - 1. Boatbuilder Türkiye*. 8 (48). 42-54.
- Benson, B. (1978). *Gemiler*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Çiçek, F. (2007). *Kısa Mesafeli Yoğun Yolcu Taşımaya Yönelik Deniz Aracı Konsept Tasarımı ve İşlevsellik Yönünden Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Dear, I., Kemp, P. (2005). *A'dan Z'ye Yelkende Denizcilik Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Kropi Yayınları.
- Hamlin, C. (1996). *Preliminary Design of Boats and Ships*, Maryland: Cornell Maritime Press.
- Howard, J. (2000). *Handbook of Offshore Cruising*, New York: Sherihan House Inc.
- Göksel, M. A. (2006). *Deniz Aracı Tasarımında İç Mimarlık Disiplininin Sınır Geçişleri ve İnterdisipliner Görünümlerinin Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Sanatta Yeterlik Tezi. MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Koçoğlu, H. ve Helvacıoğlu, Ş. (2016). Yat Tasarımında Ergonomi ve Örnek Bir Motoryat Tasarımına Uygulanması. *GiDB|DERGi*. (6). 23-39.
- Köseoğlu, Y. M. (2018). *10 Metre Boyunda Yarış/Gezi Sınıfı Yelkenli Yatların Formunun Prizmatik Katsayıya Göre Belirlenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Larsson, L. & Eliasson, R. E. (2000). *Principles of Yacht Design*. London: Adlard Coles Nautical.
- Motor Boat & Yachting, (Aralık, 2011). *Bazıları Katamaran Sever*, ISSN 1307-9506 İstanbul: Oşino Tanıtım ve Yayıncılık.
- SailboatData.Com, Hallberg Rassy 40, (2020). <https://sailboatdata.com/sailboat/hallberg-rassy-40> (E.T. 25.03.2020)

- SailboatData.Com, Dufour 460, (2020). <https://sailboatdata.com/sailboat/dufour-460-grand-large> (E.T. 25.03.2020)
- SailboatData.Com, X-Yachts 46, (2020). <https://sailboatdata.com/sailboat/x46> (E.T. 25.03.2020)
- SailboatData.Com, Nautitech Open 40, (2020). <https://sailboatdata.com/sailboat/nautitech-open-40> (E.T. 25.03.2020)
- SailboatData.Com, Helia 44, (2020). <https://sailboatdata.com/sailboat/helia-44> (E.T. 25.03.2020)
- SailboatData.Com, Lagoon 450' nin, (2020). <https://sailboatdata.com/sailboat/lagoon-450> (E.T. 25.03.2020)
- Sorensen, E. W. (2007). *Sorensen'in Motorlu Tekne Rehberi*, İstanbul: Marintek Kitap Serisi.
- Tarjan, G. (2008). *Catamarans, Complete Guide for Cruising Sailors*, New York: International Marine/McGraw-Hill.
- Tokol, T. (2010). Yat İç Mekân Tasarımı - 4. *TMMOB İçmimarlar Odası İçmimar Dergisi*. Ağustos/Eylül. 92-96.
- Tokol, T. (2013). Çağdaş Yat Tasarımında Geleneksel Biçim, Malzeme ve Yöntem Uygulamasının Kullanıcı Üzerindeki Etkileri. 3. *Ulusal İç Mimarlık Sempozyumu Bildirileri Kitabı* içinde (232-236). İstanbul: MSGSÜ Mimarlık Fakültesi İç Mimarlık Bölümü Yayınları.
- Tokol, T. (2015a). Yatlarda İç Mekân Tasarımı ve İç Mimarın Tasarım Sarmalındaki Yeri. 4. *Ulusal İç Mimarlık Sempozyumu Bildirileri Kitabı* içinde (171-179). İstanbul: MSGSÜ Mimarlık Fakültesi İç Mimarlık Bölümü Yayınları.
- Tokol, T. (2015b). Yatlarda Mekân Tasarımına Denizcilik Temelli Yaklaşımın Önemi. 2. *Sanat ve Tasarım Eğitimi Sempozyum ve Çalıştayı Bildirileri Kitabı* içinde (94-100). Ankara: Başkent Üniversitesi Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Tokol, T. (2015c). Yatlarda İç Mekân Tasarımının Geçmişten Günümüze Değişim Süreci. *IFAS Uluslararası Güzel Sanatlar Sempozyumu Bildirileri Kitabı* içinde (1202-1225). Konya: Selçuk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi – Sanat ve Tasarım Fakültesi Yayınları.
- Tokol, T. (2018). Yüzen Mekânlarda Hareketlilik Unsurunun İç Mekân Donatıları Üzerindeki Etkileri. 5. *Uluslararası Mobilya Kongresi Sempozyum Bildirileri Kitabı* içinde (373-382). Eskişehir: Eskişehir Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Yayınları.

Görsel Kaynakça

- Fotoğraf 1:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Expedition_Kon_Tiki_1947._Across_the_Pacific._\(8765728430\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Expedition_Kon_Tiki_1947._Across_the_Pacific._(8765728430).jpg) (Erişim Tarihi: 25.01.2020)
- Fotoğraf 2:** <https://wharrambuilders.ning.com/forum/topics/pahi-31-2> (Erişim Tarihi: 25.01.2020)
- Fotoğraf 3:** https://www.hallberg-rassy.com/fileadmin/gallery/hallberg-rassy40exterior/HR40_2386.jpg (Erişim Tarihi: 08.02.2020)
- Fotoğraf 4:** <https://www.hallberg-rassy.com/yachts/previous-models/hallberg-rassy-40-mk-ii/#c2641> (Erişim Tarihi: 08.02.2020)

Fotoğraf 5-6-7: Yazar kişisel arşivi (2014).

Fotoğraf 8-9-10-11-12: <https://www.dufour-yachts.com/en/yachts/dufour-460#> (Erişim Tarihi: 12.03.2020)

Fotoğraf 13-14-15-16-17: <https://www.x-yachts.com/tr/yachts/x/x4-6/> (Erişim Tarihi: 12.03.2020)

Fotoğraf 18: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/68/Bavaria-yachts-nautitech-40-open.jpg> (Erişim Tarihi: 14.03.2020)

Fotoğraf 19: <http://waypoint.hr/yacht-charter-croatia/nautitech-open-40-blue-point> (Erişim Tarihi: 14.3.2020)

Fotoğraf 20-21-22: Yazar kişisel arşivi (2014).

Fotoğraf 23: <https://www.rightboat.com/us/boats-for-charter/fontaine-pajot/helia-44/rb299883> (Erişim Tarihi: 14.03.2020)

Fotoğraf 24: <https://www.yatco.com/buy-a-yacht/detail/263618/2018-fontaine-pajot-catamaran-helia-44/> (Erişim Tarihi: 14.03.2020)

Fotoğraf 25-26-27: Yazar kişisel arşivi (2014).

Fotoğraf 28: <http://cata-lagoon-tr.tezmarin.com/en/450-f.asp> (Erişim Tarihi: 20.03.2020)

Fotoğraf 29: <https://conchcharters.com/yachts/lagoon-450-2012-2/> (Erişim Tarihi: 20.03.2020)

Fotoğraf 30: <https://www.theglobesailor.com/yacht-charter-12652-514.html> (Erişim Tarihi: 20.03.2020)

Fotoğraf 31: Yazar kişisel arşivi (2014).

Fotoğraf 32: <https://www.sailgrenadines.com/wp-content/uploads/2018/03/i-45r9571-l450.jpg> (Erişim Tarihi: 14.03.2020)