



naviġa

TEKNE, YELKEN VE DENİZ KÜLTÜRÜ DERGİSİ

MAYIS'18

Dosya: 100.000-
150.000 euro
arası 21 tekne



Süperyat dünyası Naviga'da

Bodrum'da inşa edilen güzeller güzeli 41 metrelik Satori 80 yaşındaki tasarımcı Dick Boon Vripack'i anlatıyor **58 metrelik sloop Ngoni** Modacı Fendi'nin motoryatı **Prestige 520** mercek altında North mürettebatı Fiji'den bildiriyor **Motoryatlarda dümen sistemleri** Fiberglas ve güverte temizliği **Denizlerimizdeki istilacı türler** Gizemli mağara dalışı **Sri Lanka'da Türk yapımı sörf evi**

Dünden sonra, yarından önce



Wajer 38

Nefes kesen süperyatlar, çevreci seri üretim tekneler, solar panelli yarış tekneleri ya da küçük polyester motoryatlar... Vripack tasarımcılarının çizgileriyle suya kavuşan birbirinden farklı bu projelerin ortak yanı geçmişin deneyimini, geleceğin hayalleriyle buluşturuyor olması. Hollandalı tasarım stüdyosunun kurucusu Dick Boon ve 10 yıldır Vripack'i yöneten yeni nesil tasarımcıların yarattığı bu harman, en zorlu rotalarda bile güvenle seyreden yatlar ortaya çıkarıyor.

YAZI: AYŞEGÜL BAKIŞ

Dick Boon her şeyin başlangıcını, "Çocukluğumdan bu yana, kendimi bildim bileli tekneler çizerim, nasıl başladı dersiniz inanmıyorum" diye anlatıyor. Kaynağı belli olmayan tutkusunun geliştiğini, teknik çizimler yapabildiğini görünce fark ediyor. Önce bir yelken kulübünde çalışıyor,

ardından eğitim teknesi tasarlayıp kulüpte onu inşa ediyor. 1961'de kendi firmasını kurmaya karar veriyor. İlk yıllarda tekne inşa işine girmek isteyen bir müşterisiyle işbirliği yapıyor. Müşterisinin o yıllarda sahibi olduğu firmanın adıyla (Consultancy Bureau for Packing Materials, kısa adı Vripack) tekne

üretmeye başlıyor. Firma sahibi birkaç yıl sonra ölüyor ancak o yıllardaki kısıtlı imkanlarla antetli kağıtlar, broşürler ve faturalardaki firma ismini değiştirmek Boon'a çok pahalı gelince Vripack ismiyle devam ediyor.

İşte bu mütevazı hikayeden 7.400 tasarıma imza atan bir Hollanda



Dick Boon





Mare-N



Mare-N



Doggersbank 1525 MY (1977)



Doggersbank Offshore (1985)

efasasésıođıoydMkakanınızası olarak adlandırılan Doggersbank'ın 1525 MY modeli 1977 yılında kompozit malzemeden üretilen ilk yat oluyor.

Hikayenin devamını ve Vripack'ın ilk dönemini Dick Boon'dan dinleyelim.

Yat sektörünün geleceği için öngörüleriniz nelerdi ve bunlar gerçekleşti mi?

1961 yılında bu sektörde çalışmaya başladığımdan beri tersaneler hep geleneksel bakış açısını savundu, ben de ilk günden itibaren hep yenilikçi fikirlerle geldim.

1963'te 'baş aşağı inşa' adını verdiğim yöntemi savundum. Birkaç yıl içinde 15 metre altındaki tüm Vripack tasarımları bu yöntemle inşa edilmeye başladı. 70'lerin ikinci yarısında daha büyük tekneler bu şekilde yapılıyordu. Günümüzde 30 metre ve üzeri yatlar bile bu şekilde üretiliyor.

Bilgisayar sisteminin sektöre girmesiyle birlikte metal teknelerin yapımında kullanılan kesim dosyaları tersanelerin inşa süresini %30 azalttı ve maliyetleri düşürdü. 2010 yılında Vripack 'akıllı kit' adını verdiği yöntemle daha verimli bir inşa yöntemi sunmaya başladı. Bu yöntemin getirdiği üç boyutlu mühendislik süreci sayesinde metal parçaların üretim saatleri azalıyor,

standart profiller CNC ile değişiyor, inşacılar parçaları daha çabuk, hatasız ve tam ölçüleriyle bir araya getirebiliyor. Sonuçta yat daha ucuza daha çabuk inşa ediliyor.

Benim sevdiğim ve en başarılı tasarımı olan Turmoil, ABD'nin Palmer Johnson Tersanesi'nde 1994 yılında üretilmeye başladı. 46 metrelik Turmoil, ABD'de o güne kadar tamamen alüminyumdan üretilen en büyük motoryattı. Alüminyum sayesinde dünyanın en başarılı yatı bile denebilir belki de; birkaç kez dünya turu yaptı, Nova Scotia Alaska'ya kuzey rotasında ulaşan ilk yat; 500.000 deniz mili ile bilinen en çok uzun yol kat eden yat oldu. Diğer çelik modellerin hepsinden daha güçlü olduğunu ispatladı. 1997'de *The Wood Report* dergisine alüminyum ve çelik motoryatları kıyaslayan bir makale yazmıştım. İki tipte elliser modelini inceleyerek alüminyumun gövde malzemesi olarak %30 daha hafif, %30 oranında daha az motor gücüne ihtiyaç duyan, düşük yakıt tüketimi ve boya masrafı sebebiyle daha ekonomik bir seçim olduğunu yazdım. Yat sektörünün bu konudaki fikrini değiştirmesi biraz zaman aldı.

Aynı yıl, dergide yazdığım başka bir makalede ise dizel elektrikli tahrik sistemi ile geleneksel tahrik sistemini karşılaştırdım. O dönemde çoğu deplasman süperyat geleneksel sistemi kullanıyordu. Makalede 50 metrelik alüminyum bir yatta iki sistemin karşılaştırmasını yaptım: Teknik detayları ayrıca yazmıyorum sonuçta geleneksel sistemin en önemli artıları daha ucuz ve yaygın olmasıydı. Eksileri ise üç makine (iki ana işletici ve bir jeneratör) çalıştırmak zorunda olması, 13 knot'ta makinelerin hafif yük sorunu yaşamasıydı. Yine teknik detayları geçerek elektrik dizel sistemin sonuçlarını incelersek artılardan uzun bir liste yapabiliriz: Bir ana işleticinin tüm pervanelere ve bow thruster'a güç vermesi; makine ömrünün uzun olması; daha az duman ve gürültü; yakıt ekonomisi; hızlı kontrol, yüksek manevra kabiliyeti vb... Eksiler ise sistemin daha

pahalı ve ağır olması.

Bir müşteri çok sessiz (hiç hidrolik olmadığı için motor sesi de nerdeyse olmuyor) ve manevra kabiliyeti yüksek, 30 metre üzeri deplasman süperyat istiyorsa dizel elektrikli tahrik sistemi en iyi seçim. Ancak tüm avantajlarına rağmen bu şekilde yatların üretilmeye başlaması yıllar aldı. Geçen on yılda Vripack üç yat, bir de balıkçı teknesini bu sistemle donattı. Bunlardan Dinamiç Yachts'ı GT115 modeli, 2018 Boat International tasarım ve yenilikçilik ödülünü kazandı.

1961 yılından bu yana yat sektörünü şekillendiren gelişmeler nelerdi?

90'ların başında bilgisayarların sektöre girişi; yuvarlak karinalı araçları tasarlamak için Autoyacht, basık karina planlarında Autoplex, üretim çizimlerinde Autocad gibi programların kullanılması ve e-postanın iletişimi hızlandırması hem Vripack hem de çalıştığımız tersaneler için önemli dönüm noktaları oldu.

Deplasman, ağırlık merkezi ya da planın hidrostatik data hesaplamaları bütün bir gün alıyordu. Şimdi saniyeler içinde yapılıyor. Gövde plakalarının kesimi de aynı şekilde günler alırken şimdi birkaç saatte tamamlanıyor. Örneğin eskiden çizimleri ABD'ye göndermek en az dört gün sürüyordu, şimdi e-posta gönder tuşuna bastığınız anda tersanede oluyor.

Kendi teknemiz Mare-N'i tasarlamak zor muydu? Zorlu bir müşteri miydiniz?

Zor değildi çünkü en başından ne istediğimi biliyordum. Bu çok uzun bir liste ama özetleyeyim: 30'ların tugboat'larının gövde şekline sahip klasik motoryat, aynı zamanda Fransız Kanalları'nda seyre uygun olmalıydı. Bir çiftin her deniz koşulunda ekibe ihtiyaç duymadan kullanabileceği, kolay abranabilen, dar yerlerden geçebilecek bir tekne istedim. Kolay yanaşma ve kullanım için hemzemin ana güverte; beyaz zeminlerle bölünen maun kaplama klasik iç mekanlar, baş tarafta geniş bir ana kamara tasarladım.

Mayıs 2003'ten itibaren karımla birlikte yaptığımız gece seyirlerinde devamlı kaptan köşkünde olduğumuz ve diğer gecelerde karaya kıçtan bağlandığımız için ana kamaranın baş tarafta olmasının ne kadar doğru bir seçim olduğunu gördük. Ancak ekiple okyanus geçecekseniz, bu yerleşim doğru değil.

Genelde alüminyum taraftarı olmama rağmen, gövde ve üst bina alüminyum olduğunda kamara ve banyoların dümen mahallinin altında konumlandığı bir yerleşim planı, Fransız kanallarının gerektirdiği 3,5 metrelik yükseklik ile bir araya gelmiyordu. Bu yüzden Mare-N çelik gövdeli bir tekne.

Teknemin iç mekan ve ahşap kaptan köşkü, Tuzla'da RMK Marine'de yapıldı. O dönemde mock-up sistemde deneyimleri yoktu. Bu sistem için ayrı bir binada çalışıldı. Vripack'ten her ufak detayla ilgili çizimler yollandı ve RMK harika bir iş çıkardı. 2001'de konteyner ile inşa edilenler Hollanda'ya getirildi.

Aynı binada Murat Vargı'nın 121 feet motoryatı Jasmin'in iç mekanı yapılıyordu. Üç-dört haftada bir, her iki teknenin inşası ve Mustafa Koç'un teknesi Caressa K'nın planlarını konuşmak için İstanbul'a geliyordum.

Mare-N'in yüksek kalitesinin ardında yatan gizli formül şu: Tersaneye çok bilgi ver, detaylı çizimler yolla ki ne inşa ettiklerinden ve ne beklendiğinden emin olsunlar.

Sonuç olarak sorunuzun cevabına gelirsek, kendim için zorlu bir müşteri olmadığını düşünüyorum. Çünkü yılların deneyimiyle ne istediğimi, tersanenin beklentilerimi tam olarak anlayabilmesi için tasarıma nasıl yansıtacağımı biliyordum. Uzun istek listem detaylı bir tasarıma dönüştüğü sürece bir sorun ya da zorluk anlamına gelmiyordu.

Bu yüzden tavsiyem; ne istediğini bilmek ve bunu tasarıma yansıtmaktır çünkü kimse kafanızın içindeki fikirleri anlayamaz. Bu hazırlık aşamasına daha çok vakit ayırmak anlamına geliyor ama inanın buna değiyor, sonuçta size daha çok zaman, para kazandırıyor ve üretim aşamasındaki gerginliklerden kurtarıyor.

Türkiye kıyılarında çok seyir yapmışsınız, en sevdiğiniz yerler nereleriydi?

Selimiye'deki Sardunya Restoran, Fethiye Yacht Classic Hotel, Göcek'te Özcan Restoran.

İkinci dönem

Bugün seksen yaşındaki Dick Boon'un 10 yıl önce emekli olmasının ardından Vripack yeni nesil tasarımcılarla yoluna devam ediyor. Kreatif direktörler Marnix J. Hoekstra ve Bart M. Bouwhuis, firmanın yeni dönemini "Dünyayı keşfet, evinde hisset" sözleriyle özetliyor. Hoekstra, şekil ve işlev arasındaki eğlenceli etkileşimin yeni nesil yatların çizgisini belirlediğini ifade ediyor.

Skeçlerden tekne sahibinin sanal gerçeklik uygulamasıyla teknenin içindeymiş gibi dolaşabildiği günlere geldik. Geleceğin neler getireceğini düşünüyorsunuz?

Denizcilik sektöründe gelecekte daha da fazla teknolojik yeniliğin teknelere



Marnix J. Hoekstra



Bart M. Bouwhuis

uyarlanması sonucu müşterilerimize daha da harika 'yüzen evler' yaratabilmeyi hayal ediyoruz. Bununla birlikte inşa edildiklerinde görünüşleri yüksek teknolojiyle donatılmış uzay istasyonları gibi değil, düşük teknolojiyle donatılmış sıcak ve samimi evler gibi olacaktır.

Vrithinking adını verdiğiniz ve yeni nesil tekne sahiplerine fikir vermeyi hedefleyen bir ekibiniz var. Bu yeni nesil tekne sahipleri kimler ve nasıl tekneler istiyorlar?

Vrithinking, bizimle çalışan tasarımcı ve mühendislerimizden oluşuyor. Bu ekip çalıştıkları vaktin bir kısmını (yaklaşık %20 kadar) küresel tüketici talepleri ve ihtiyaçları üzerine çalışmak için kullanıyor. Bu eğilimlerin yeni nesil tekne sahiplerini tanımlayacağını düşünüyoruz ve bu bilgiyi açık bir platform olan www.vrithink.com adresinde de paylaşıyoruz.

Yeni neslin eğilimlerine baktığımızda tasarımda şeffaflık ve ürünlere ruh katmak gibi konuların en güncel talepler olduğu görülüyor. Buna bir örnek vermem gerekirse; şu anda dünyayı dolaşacak bir keşif yatının (explorer) içini tasarlıyoruz. Bu yatta New York'taki antrepolardan çıkma yenilenmiş meşe döşemeler kullanıyoruz. Ve bu döşeme tüm yata farklı bir ruh katıyor; sebebi de meşede çizikler, yarıklar, birilerinin el yazısı gibi detayların olması. Bunları düzeltmiyoruz, elbette ahşabı pürüzsüz hale getiriyoruz ancak aslında olan izlerin kaybolmasına izin vermiyoruz. Yaşanmışlığını, birilerinin onun üzerinde yürüdüğünü, çalıştığını ve hikayelerini attığınız her adımda siz de hissedebiliyorsunuz.

3D baskı tekniğinin tekne tasarım ve inşasını nasıl etkileyeceğini düşünüyorsunuz?

3D baskı tekniğinin tekne inşasını ve tasarımları çok ciddi şekilde etkileyeceğini düşünüyoruz. Biz de bu teknikle ilgili sık sık denemeler yapıyoruz. Dürüst olmak gerekirse sık sık da başarısız sonuçlar alabiliyoruz. Tasarım ofisimizde bir 3D printer var ve yakın

zamanda biyo dönüştürülebilir kompozit malzemelerle bazı parçalar basma denememiz printer'ın kafasını yakarak bir servete mal oldu. Ancak bu sayede ne yapmamız gerektiği ile ilgili yeni dersler çıkardık. Bana göre yapılabilecek en büyük hata, başarısızlıklar sebebiyle '100 metre bir yat 3D printing ile yapılamaz' gibi bir çıkarımda bulunmak. Bu oldukça sığ ve cahilce bir düşünce olur. Şu anda Vrithinking olarak 3D printing yöntemiyle ev inşa eden bir firmaya destek veriyoruz. 24 saatten kısa sürede 90 bin euro'dan daha az maliyetle sıfırdan ev inşa edilebiliyor. Biz bunları konuşurken projenin prototipi tamamlanıyor.

Süperyatlardan sonra aynı tasarım eğilimlerini seri üretim teknelerde de görüyoruz. Vripack tasarımı Bavaria E40'ta bu tarz uygulamalar var mı? Kişiyi özel yatlardan sonra seri üretilecek bir tekne tasarlamak zor muydu?

Beklediğinizden daha kolay olduğunu söyleyebilirim. Bunun nedeni Vrithinking aracılığıyla otomotiv sektörü başta olmak üzere müşteri taleplerini yakından takip etmemiz. Kişiyi özel üretimlerdeki süreci bu tarz teknelere uyarlıyoruz. Farkı hedef müşteri kitlesinin kim olduğunu belirlemek ve tekneyi kullanacak tekne sahibini hayal etmek zorunda olmamız. Bavaria E40'ta hedefimiz belliydi: aile odaklı charter teknesi olmalıydı. Bu hayali müşterinizi tasarımın odak noktasına koyduğunuzda geri kalan her şeyi kişiyi özel yatlardaki tasarım prensipleriyle yapabiliyorsunuz, tek farkı bu tekneden birçok adette üretilmesi. Vripack bunu çok iyi yapabiliyor. Çünkü stüdyomuzda sadece tasarımcılar değil mimar ve mühendisler de bulunuyor. Tasarım ilk adımlarından itibaren mühendisler tarafından kontrol edildiği için inşa sırasında çok büyük maliyetlere sebep olacak tasarım hatalarına izin verilmiyor.

Kazandığınız ödüllerle ilgili olarak "Ödüller tasarımcı ve inşa eden açısından tatmin edici olmasının yanında tekne sahibinin tutkusuna



Güney Amerikalı sahibinin talepleri doğrultusunda sahil evi atmosferinde tasarlanan M5'in iç mekanlarında bunu yansıtacak ahşap, taş ve tekstiller kullanılması için yoğun bir çalışma yapıldı. Kitesurf gibi doğa sporları tutkunu yat sahibi, spor salonunda yoga yapmak, kış güvertede kahvaltısını etmek istiyordu. Marnix Hoekstra'ya göre iç tasarımı şekillendiren açık ve koyu renkler ile onlar arasındaki eğlenceli geçişler

ve tekne inşa zanaati ile yatçılığın zengin tarihine yaptığı katkıya değer vermek anlamına geliyor" diyorsunuz. Vripack yatçılığın zengin tarihine nasıl bir katkıda bulundu?

Bunun değerlendirmesini size bırakıyorum. Öncelikle yatçılığın zengin tarihinde bir iz bırakmanın çok başlarında olduğumuzu söyleyebiliriz. Bizim bakış açımız her zaman çok güvenle denize çıkabileceğiniz ama size evinizde gibi hissettirecek yatlar inşa etmek. Okyanus

geçmek için yaptığımız teknelerin seyir defterlerine bakarsanız zorlu Kuzeybatı Geçidi gibi çok az teknenin geçebildiği bölgede güvenle seyrettiklerini görürsünüz.

Tasarımlarımızdan beş tanesinin bu harika yolculuğu tamamlamış olması bizim için çok gurur verici. Hepsi misafirlerini güvenle limana ulaştırırken evlerindeymiş gibi hissettirmeyi başarmıştır. Gelecekte de bunu yapmaya devam etmek istiyoruz.



M5

Tasarım ve inşa sürecinde ekibinizle nasıl bir görev paylaşımınız var?

Oldukça bütünsel olan tasarım süreci, size daha önce bahsettiğim tasarımcı, mimar ve mühendislerin proje ekip masasının etrafında oturarak yürüttüğü bir çalışma. Günlük toplantılar yaparak sürecin hangi noktasında olduklarına dair birbirlerini bilgilendiriyor ve harika bir tasarım ortaya çıkarmak için herkes katkıda bulunuyor.

Tavan yüksekliğinin yetersiz olduğu mekanlar, klima ve boruları için yeterli alan bulunmaması sebebiyle verimli çalışmayan ve gürültülü bir soğutma sistemine mahkum olmak gibi çokça görülen hatalara Vripack tasarımlarında karşılaşmazsınız. Çünkü ilk günden itibaren müşterimize ve teknesine bütünsel bir bakış açısıyla yaklaşırız.

Sizi en çok ne tip projeler heyecanlandırıyor?

Gerçekten çevre dostu bir yat tasarlamak bence en tartışmalı ve zorlu konulardan biri. Müşterilerimizden de her geçen gün bu yönde talepler alıyoruz ancak henüz bulunan çözümler oldukça sığ ve günün sonunda da gerçek anlamda çevre dostu olduğunu söylemek çok zor. Bu konu hakikaten büyük mücadele gerektiriyor ve çevreci yaklaşımlar isteyen müşterilere her zaman açığız.

Zor müşterileri sevdiğinizi söylüyorsunuz, bize en zor müşterinizi ve projeyi anlatır mısınız?

Zor müşterileri, daha doğrusu bizi daha iyisini yapmak için zorlayan müşterileri sevmemin sebebi, onlarla kolayca uzlaşamazsınız. Bu da kendi tasarımınıza aşık olmaktan sizi alıyolar ki olabilecek en kötü şeylerden biridir. Tabii ki tasarımınızı savunmalı ama ona aşık olmamalısınız. Çünkü aşık olduğunuzda gözünüz onun güzelliği dışında bir şey görmemeye başlar.

Tasarımınızı mantık çerçevesinde ve deneyimlerin ışığında savunmalısınız. Zorlayan müşteriler, her zaman küçük balonunuza iğne batırır ve sizi daha da iyi tasarımlar yapmaya, yaptıklarınızın

PORTRE ■

arkasında durmaya mecbur eder. Bunlardan biri; başlangıçta değil ama sonunda hakikaten çok güzel olan ve kendine aşık eden Wajer 38'i söyleyebilirim. Müşteri, ilk üç başlangıç

tasarımımızı tamamen reddetti ve tekrar tekrar en baştan başlamamızı istedi. Bu başınıza geldiğinde gerçekten her şeyi silmeli ve müşterinizin isteklerini daha iyi anlamalı ve yeni bir tasarımla

karşısına çıkabilmelisiniz. Sonuçta ortaya çıkan teknenin daha önce tasarlanan üç halinden çok daha iyi olduğunu da söylemeliyim.

Dick Boon'dan bayrağı devralmak gibi zor bir görevin altından nasıl kalkıyorsunuz?

Hâlâ bunu başarmak için çalıştığımızı söyleyebilirim. Bay Boon emekli olduktan sonra yatıyla Türkiye kıyılarında gezmek yerine seksen yaşını aştığı halde her sabah işe geldiği ve rehberliğinden, deneyimlerinden faydalanabildiğimiz için kendimizi çok şanslı hissediyoruz. Bizler de her gün onun bilgi birikimine ulaşmak için çabılıyor; seksen yaşında onun seviyesine gelebilmeyi ve bir sonraki nesil Vripack ortaklarını izleyebilmeyi diliyoruz.

Uzun zamandır bu kadar iyi hazırlanmış röportaj sorularıyla karşılaşmadığımı belirterek sözlerimi bitirmek istiyorum. Ortağım Bart M. Bouwhuis (kreatif direktör) ve kendi adıma bu konuda sizi tebrik ediyorum. ⚓

Kuzeylerde bir yer

Günümüze kadar Kuzeybatı Geçidi süperyatla dokuz kez geçilebildi ve bunlardan beşi Vripack tasarımıydı. Ayrıca bu geçişi 2001 yılında başarıyla tamamlayan ilk süperyatın da Vripack imzası taşıyan Turmoil olduğunu belirtmek gerekiyor. Bu seyri yapan diğer Vripack tasarımları: Dione Sky (2010-Batı rotası), Beothuk (2012-Batı rotası), Latitude (2014-Batı rotası, 2015-Doğu rotası).



Latitude

Vripack, Türkiye'de inşa edilen projeleri anlatıyor

MY Sevil (Mart 1976): Uğur Mengencioğlu için 27,50 metre motoryat yaptık. Denize inerken bir kurban kesilmişti ve bunun iyi şans getireceği söylenmişti. Bunca yıl sonra hâlâ denizde olduğu ve hâlâ sahibi değişmediği için şansın ondan yana olduğunu söyleyebiliriz. O yıllarda tasarladığımız en büyük yattı. Sevil, 2008-2009'da bakım onarımdan geçti.

Caressa K: Turmoil'in inşası sırasında aynı yerde 120 feet alüminyum yelkenli yapılıyordu. Teknenin kaptanı, Dick Boon'dan üretim sürecinde tavsiye almaya başladı. Boon, bir süre sonra teknenin sahibinin Rahmi M. Koç olduğunu öğrendi ve Koç tarafından yemeğe davet edildi. Bu yemek, uzun soluklu bir iletişimin ve 2002'de 121 feet'lik trawler Caressa K'nın inşasına varan sürecin başlangıcı oldu. 2005'te Fort Lauderdale Boat Show'da Caressa K, 32-43 metre arasında en iyi süperyat seçildi.

Jasmin (2000): Ofisimizi ziyaret eden Murat Vargı, duvardaki 85 metrelik iki bacalı expedition model motoryatın tasarımını çok beğendi ve bunun daha küçük boyda olup olamayacağını sordu. Birkaç hafta sonra 37 metrelik teknenin genel planı ortaya çıkmıştı. 2000 Mayıs ayında RMK Tersanesi'nde inşasına başlandı.

Private Lives (Şu anki adı RH3):

2001 sonbaharında Jasmin'in benzer çizgilerine sahip 37 metrelik bir motoryat siparişi verildi. Private Lives adını taşıyan bu yat da kızkardeşi gibi RMK'da inşa edildi.

E&E (2008): Murat Vargı için yeni bir yat tasarladık; 42 metrelik expedition model yatın adı Vargı'nın kızı ve torunlarının ismine ithafen E&E oldu. İnşa Tuzla'daki Çizgi Yat'ta yapıldı.

Braveheart (Ocak 2010): Faruk Kutay tarafından sipariş verilen Braveheart, Vripack trawler serisinin 19,40 metrelik versiyonu. Bu yatın Vripack'ın çelik gövde ve alüminyum üst binadan yapılan tasarımlarından farkı, ahşap epoksi olması. Bu yat da Tuzla'da Evadne Yat'ta inşa ediliyor.

Rock (2017): Evadne Yat ile farklı bir proje de Ali Şayakçı'nın sipariş ettiği Rock. Farklı bir explorer arayışında olan Şayakçı, tasarımcının SUV yat tabir ettiği yaklaşıma ilk görüşte aşık olduğunu söyledi.

Rapsody (Yeni adı Da Vinci): Dick Boon'un tasarladığı ahşap-epoksi 8,65 metrelik motoryat Atalay Yat'ta bir seri olarak inşa edilmeye başladı. Önce Rapsody adıyla, 2002'den itibaren de Da Vinci adıyla yapılan serinin ahşap-epoksi dışında polyster farklı modelleri de var. Şimdiye kadar 38 adet Da Vinci 29, 8 adet Da Vinci 32, 18 adet Da Vinci 34 ve iki adet Da Vinci 38 suya indirildi.

