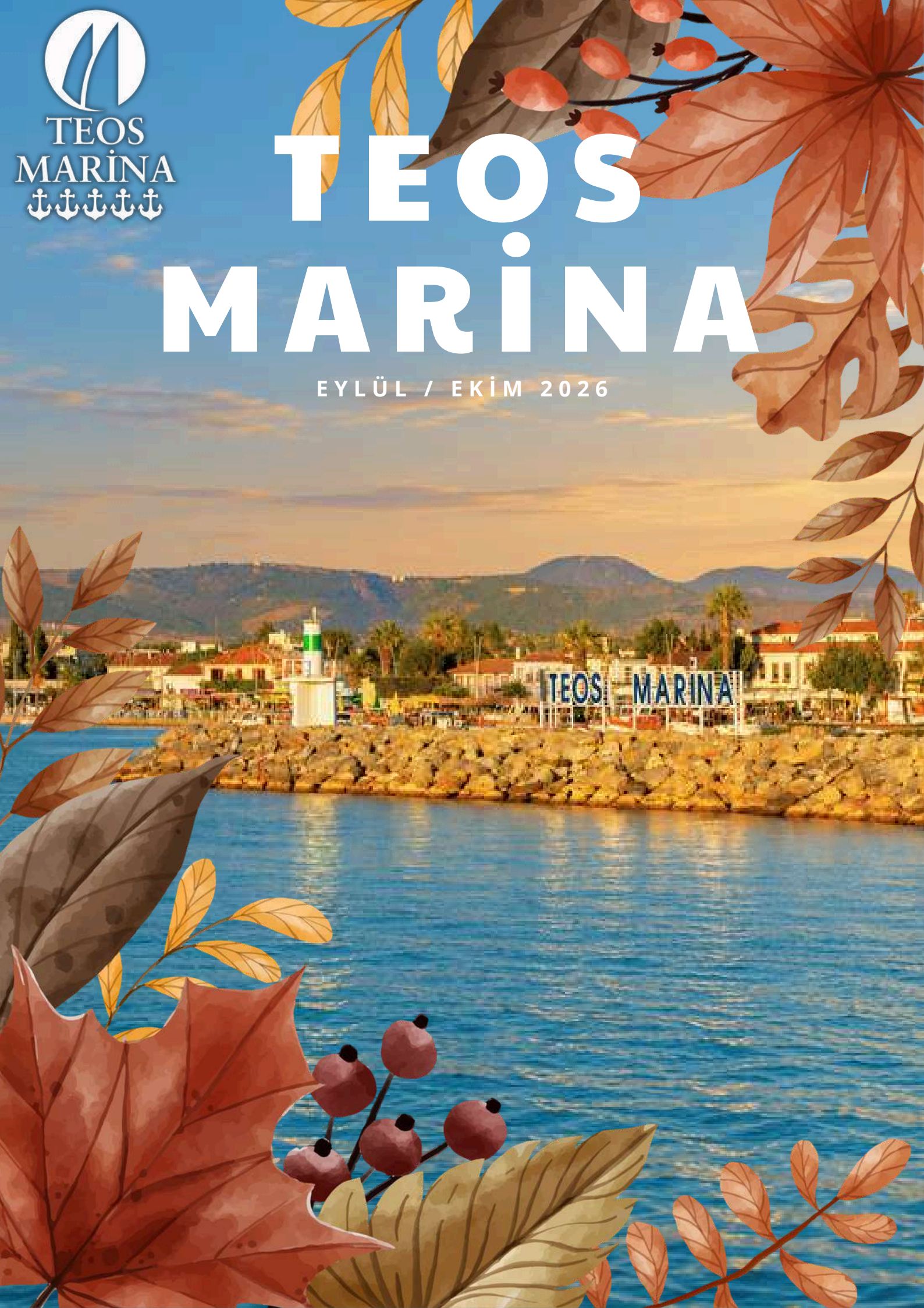
TEOS MARİNA

TEOS MARİNA

EYLÜL / EKİM 2026





6

YÖNETİCİDEN MESAJ

Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü'den okurlara mesaj var!

18

MARİNADAN MAVİ HABERLER

Sektörel haberleri ve Teos Marina'daki gelişmeleri yakından takip edin.

45

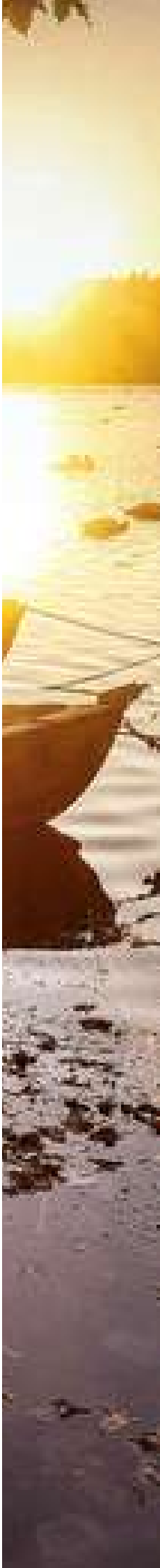
GÜVERTEDE YENİ NE VAR?

Denizcilik dünyasında dikkatimizi çeken üç yeni teknoloji ve tasarım çözümü. Kullanım kolaylığı, güvenlik, enerji verimliliği ve tekne konforu açısından gerçekten ne sunduklarına bakıyoruz.

56

ORKİNOSUN PEŞİNDE: TUTKUDAN DAHA FAZLASI

Açık denizde geçen uzun saatler, hazırlığın görünmeyen emeği, ekip içindeki sessiz anlaşmalar ve bekleyişin kendine özgü gerilimi... Sportif balıkçılığa yalnızca avın büyüklüğünden değil; bilgi, rekabet, sorumluluk ve denizle kurulan ilişki üzerinden bakıyoruz.





61

KAPTANLIK YAPAY ZEKÂYA DEVREDİLİR Mİ?

Tekneler çevrelerini algılayabiliyor, rota önerebiliyor ve bazı manevraları kolaylaştırabiliyor. Ancak bir tekneyi yönlendirmekle bir yolculuğun sorumluluğunu üstlenmek aynı şey değil. İşte akıllı sistemlerin gerçekten yapabildikleri, henüz yapamadıkları ve yeni teknoloji çağında kaptana düşenler.

70

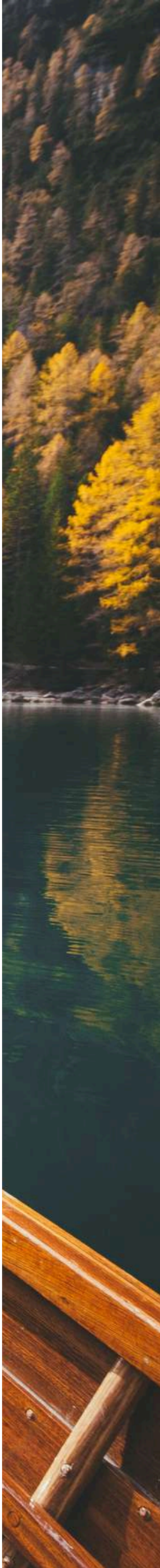
İZMİR İÇİN ETKİNLİK VAKTİ

Yalnızca İzmir'e, yalnızca İzmirlilere özel Kasım ve Aralık ayı etkinlikleri burada!

72

CANNES, CENOVA, BODRUM: 2026 BOAT SHOW SEZONU BİZE NE SÖYLÜYOR?

Bir boat show'u yalnızca yeni tekne modellerinin sıralandığı büyük bir vitrin olarak görmek mümkün. Fakat asıl ipuçları teknelerin boylarından çok kullanım biçimlerinde, iç mekânlarda, enerji çözümlerinde, üreticilerin hangi müşteriyi aradığı ve hangi sorulara cevap vermeye çalıştığında saklı. Cannes, Cenova ve Bodrum'a yan yana baktığımızda 2026 yatçılığının yalnızca ne ürettiğini değil, nereye doğru evrildiğini de daha iyi görebiliyoruz.





86

SÜRPRİZLİ ÇOCUK KÖŞESİ!

89

TEKNE SAHİPLİĞİ DENİZCİLİĞİN ŞARTI MI?

İngiltere'de yatçılık yayınları artık "pay-as-you-go sailing" (yelken yaptıkça öde) kavramını tartışıyor; kulüp üyelikleri, ortak kullanım sistemleri ve tekneye sahip olmadan düzenli denize çıkmanın yolları çoğalıyor. Türkiye'de ise denize açılmanın yolu hâlâ büyük ölçüde iki seçeneğin çevresinde şekilleniyor: tekne satın almak ya da charter yapmak. Oysa bu ikisinin arasında, yeni yeni görünür olmaya başlayan geniş bir alan var.

95

YATÇI BAĞLAMA YERİ Mİ SATIN ALIYOR, DENEYİM Mİ?

Bir yatçının marinadan beklediği ilk şey hâlâ değişmedi: teknesini güvenli biçimde bağlayabilmek, ihtiyaç duyduğunda elektrik ve suya ulaşmak, gerektiğinde teknik destek bulmak. Fakat bugün bunlar iyi bir marinanın ayırt edici özellikleri olmaktan çok, hizmetin başlangıç noktası sayılıyor. Özellikle Akdeniz'de bağlama fiyatları yükselirken, yat sahibinin ödediği bedelin karşılığını nasıl değerlendirdiği de değişiyor. Marina artık yalnızca bir ponton ve birkaç teknik üniteden ibaret değil; tekne sahibinin karaya çıktığı anda başlayan bütün deneyimin parçası.



101

ASTROLOJİ DOSYASI

Yılın son iki ayına, gökyüzünün sembolik diliyle bakıyoruz. İlişkiler, gündelik yaşam, tamamlanmayı bekleyen işler ve yeni yıla taşımak istediklerimiz üzerine on iki burç için Kasım–Aralık yorumları.

116

TEKNEDEKİ MUTFAĞIM

Havalar serinledikçe tekne mutfağında sıcak, doyurucu ama hazırlığı zahmetsiz tariflerin zamanı gelir. Uzun alışveriş listelerine, çok sayıda tencereye ya da saatler süren hazırlıklara gerek yok; iyi birkaç malzeme çoğu zaman yeterlidir.
Bu sayıda mantar, ıspanak ve parmesanın eşlik ettiği tek tava gnocchi hazırlıyoruz. Krema kullanmadan, gnocchi'nin kendi nişastasıyla kıvamlanan sosu sayesinde hem hafif hem de oldukça tatmin edici.
Yaklaşık yirmi dakikada hazırlanan, serin bir akşamda teknede sofraya koymak için ideal bir tarif.



Yöneticiden Mesaj

FARUK GÜNLÜ
Teos Marina Genel Müdürü

Değerli Denizci Dostlarımız,

Yaz bitti, marinada iş bitmedi!

Eylülün ilk günlerinde konserleri, turnuva hazırlıklarını ve yazdan kalan hareketliliği konuşuyorduk. Ardından okullar açıldı, hava serinledi, çarşı sakinleşti. Bu yıl mevsim değişikliğini biraz hızlı yaşadık. Bizim gündemimiz de kışlama hazırlıklarına, bakım işlerine ve önümüzdeki sezon yapılacaklara döndü.

Marinaya bugünlerde geldiğinizde yazın kalabalığını bulamayabilirsiniz. Ama bu, bizim için işlerin bittiği anlamına gelmiyor. Misafirlerimiz daha çok dışarıdayken hizmetin aksamaması için ertelediğimiz bazı işleri şimdi ele alıyoruz. Bir yandan da sezonu değerlendiriyoruz: Neyi iyi yaptık, nerede zorlandık, gelecek yıl neyi farklı yapmalıyız?

Ben yılın bu dönemini biraz da bunun için seviyorum. Yoğunluğun içinde fark edip not aldığımız konulara dönme, ekip arkadaşlarımızla daha ayrıntılı konuşma fırsatı buluyoruz. Yazın memnun kaldığımız işleri de aksayan noktaları da unutmadan çalışmaya devam ediyoruz.

Dünyanın biraz sakinleşmesine hepimizin ihtiyacı var

Dünyadaki savaşlar, İsrail'deki seçim gündemi, ABD'deki ara seçim yarışı ve Avrupa'da, özellikle Fransa'da devam eden protestolar... Haberleri takip ederken insanın içini rahatlatan bir gelişmeye rastlaması giderek zorlaşıyor. Savaşın yanında hayat pahalılığı, eğitim ve kamu hizmetleriyle ilgili kaygılar da insanların gündeminde.

Siyasetçiler seçimleri kazanmanın hesabını yaparken insanların daha güvenli, daha öngörülebilir bir hayat beklentisinin geri planda kalmamasını diliyorum. Hangi ülkede yaşarsak yaşayalım, çocuklarımızın geleceğini düşünürken biraz daha umutlu olmak istemiyor muyuz?

Bunların hiçbirini görmezden gelerek yaşamıyoruz. Ama her gün aynı kaygıları konuşmakla da bir yere varamıyoruz. Kendi payıma, elimden gelen işi iyi yapmaya, birlikte çalıştığım insanların emeğine sahip çıkmaya ve bulunduğum yere faydalı olmaya devam etmek istiyorum. Zor zamanlarda bu çabayı sürdürmenin ayrıca önemli olduğuna inanıyorum.

İndirim oranına bakarken hizmeti de konuşalım

14–18 Ekim tarihlerinde Bodrum Boat Show'daydık. Tekne sahipleri, kaptanlar ve sektör temsilcileriyle bir araya geldik; denizde ve karada konaklamayı, bakım hizmetlerini ve kışlama seçeneklerini konuştuk. Fuarlarda kendi hizmetlerimizi anlatmak kadar, insanların beklentilerini dinlemeyi de önemsiyorum.

Son dönemde marinaların farklı kampanyaları, indirimleri ve konaklama avantajları daha çok gündeme geliyor. Tekne sahiplerinin seçenekleri karşılaştırmasını son derece doğal buluyorum. Hepimizin bütçesini daha dikkatli kullandığı bir dönemde fiyatı önemsizmiş gibi anlatmak gerçekçi olmaz.

Bizim de kampanyalarımız var. Fiyatlarımız gibi kampanyalarımız da tüm şeffaflığı ile her zaman web sayfamızda. Sanırım tüm fiyatlarını tüm gerçekliği ile web sayfasında yayınlayan ve birebir uygulayan ülkemizdeki tek marinayız. Ancak Teos Marina'da önceliğimiz, başka bir indirim oranının üzerine çıkmaktan çok, yatçının ödediği bedelin karşılığını her gün alması ve aldığı hizmetin ödediği bedele değdiğini hissetmesi.

Teknenize geldiğinizde ihtiyaç duyduğunuz teknik desteğe ulaşabiliyor musunuz? Bir sorun yaşadığınızda kiminle konuşacağınızı biliyor musunuz? Ailenizle geçirdiğiniz zamanda kendinizi rahat hissediyor, marinadan ayrılırken teknenizi gönül rahatlığıyla bırakabiliyor musunuz?

Ben marina seçerken bunların da fiyat kadar konuşulması gerektiğini düşünüyorum.

Bu sonbaharda kısa süreli konaklamasının ardından memnun kalıp yıllık sözleşmeye geçen misafirlerimiz oldu. Marinayı gezip hizmetlerimizi gördükten sonra bizi tercih eden tekne sahiplerimiz de aramıza katıldı. Bizim için bunlar, hizmete verdiğimiz emeğin karşılığını gösteren kıymetli örnekler.

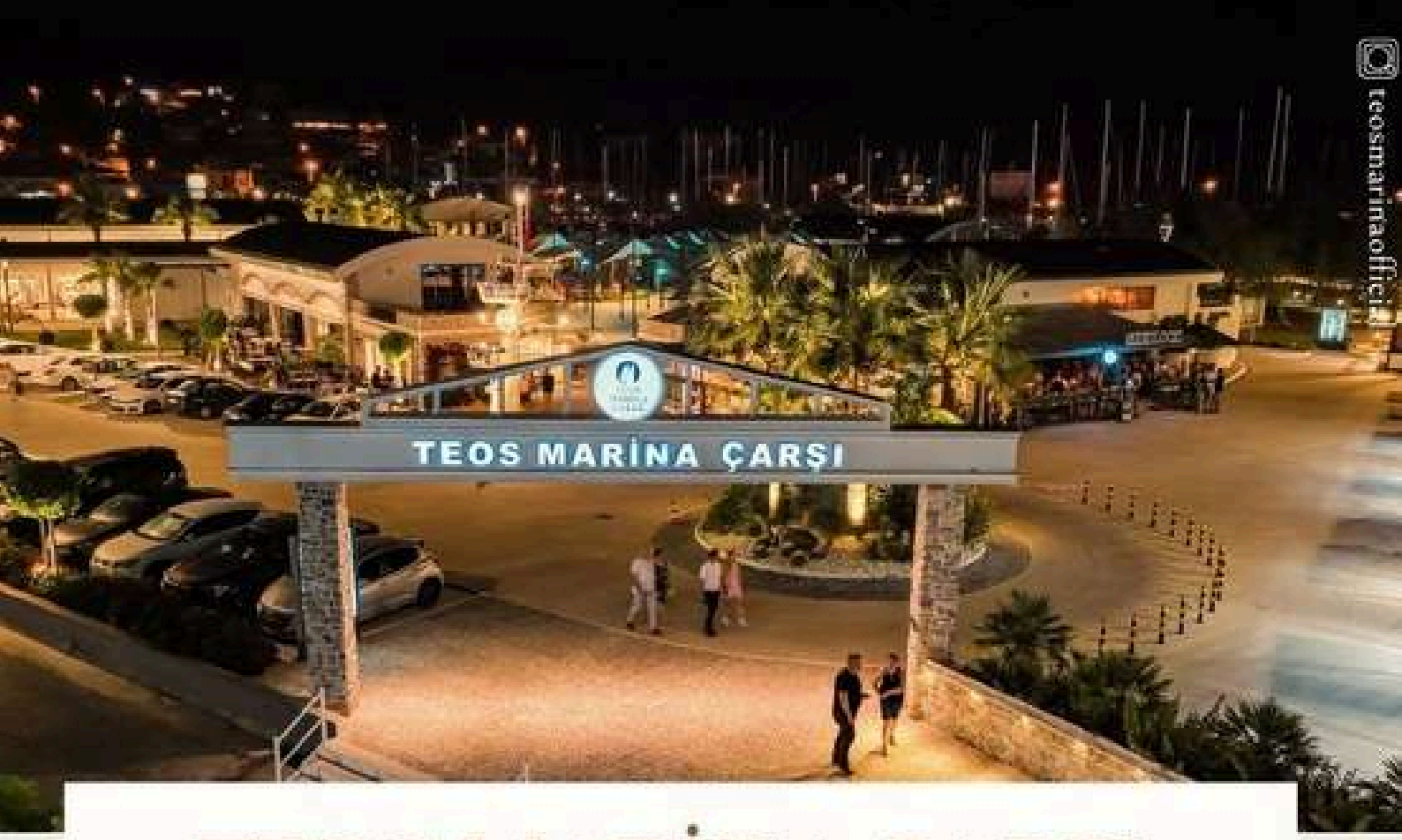
Teos Marina'da konfor dediğimiz şeyin içinde, temiz ve düzenli ortak alanlar kadar tekne sahibinin zamanını boşa harcamamak da var. İhtiyacını anlayan bir ön büro, manevrasında yardımcı olan deniz ekibi, bakım işini görüşebileceği teknik atölyeler var. Teknesinden çıktığında yürüyerek ulaşabildiği çarşı, yemek yiyebileceği işletmeler ve Sığacık'ın günlük hayatı var.
İndirim, tercih yapmayı kolaylaştırabilir. Biz, misafirimizin buraya geldikten sonra da kararından memnun kalması için çalışıyoruz.

Hava sertleşmeden hazırlığımızı yaptık

İstanbul'da ekim ayında yaşanan şiddetli yağışlar ve su baskınlarını üzüntüyle takip ettik. Evleri, iş yerleri ve günlük hayatları zarar gören herkese geçmiş olsun. Kısa sürede gelen yoğun yağışın bir şehri nasıl zorlayabildiğini gördük.
Denizle uğraşanlar bilir; kötü havaya hazırlık, hava bozduktan sonra başlamaz.
Marinamızdaki tonozların, bağlantı kilitlerinin ve zincirlerin kış ve fırtına sezonu öncesindeki bakımlarını yaptık. Bunlar çoğu misafirimizin görmediği, ancak teknesini bize bırakırken güvendiği altyapının önemli parçaları. Bizim için suyun altında kalan bir bağlantının durumu, iskele üzerinde görünen düzen kadar önemli.
Hava raporlarını da günlük olarak takip ediyor, beklenen koşullara göre gerekli önlemleri alıyoruz. Tekneniz marinadayken her hava uyarısında "Acaba orada durum nasıl?" diye kaygılanmanızı istemiyoruz. Siz uzaktayken de buradaki takibi sürdürüyoruz.

Aklınız sürekli teknede kalmasın. Biz işimizin başındayız.

Elbette seyre çıkacağınız zaman güncel deniz hava tahminlerini ve uyarıları kontrol etmeniz gerekiyor. Marinadaki takibimiz, kaptanın seyir öncesi hazırlığının yerine geçmez. Bizim için tekneniz burada bağlıyken onunla ilgilenen profesyonel bir ekibin bulunduğunu bilmeniz ve kafanızın rahat olması önemli.
Sizden ricamız da kış boyunca ulaşabileceğimiz iletişim bilgilerinizin güncel olması ve teknenize özgü dikkat etmemizi istediğiniz bir konu varsa ekibimize bildirmeniz. Denizde ya da karada kışlama planınızı yaparken bakım ihtiyaçlarınızı da şimdiden teknik atölyelerimizle birlikte değerlendirmenizi öneririm.



teosmarinaoficial

TEOS MARİNA ÇARŞI







İzmir'in yanı başında alışveriş, yeme-içme ve eğlenceyi
5 Altın Çıpa kalitesinde deneyimleyin.

www.teosmarina.com

TEOS
MARİNA

Tuna Masters Teos'ta 11. yılı geride bıraktık

10–13 Eylül tarihlerinde Tuna Masters Teos'a 11'inci kez ev sahipliği yaptık. İki yarış gününün sonunda PHANTOM-X, 912 puanla Teos ayağının Overall şampiyonu oldu. Urlalı TERAPIA ekibi ise 166 kilogramlık orkinos avıyla "En Büyük Balık" ödülünü kazandı. Dereceye giren ekipleri ve turnuvaya katılan tüm sporcuları kutluyorum.
Benim için turnuvanın güzel taraflarından biri de ayrılan teknelerden gelen teşekkürlerdi. Telsizden seslenenler, ofise uğrayıp ekibimize teşekkür edenler oldu. Günlerce süren hazırlığın ardından bunları duymak insana iyi geliyor.
Böyle bir organizasyonda yalnızca yarışmacılarla ilgilenmiyorsunuz. Marinada günlük hayatına devam eden diğer misafirlerimizin de aynı hizmeti almalarını sağlamanız gerekiyor. Deniz ekibinden güvenliğe, ön bürodan teknik servis ve temizliğe kadar bütün arkadaşlarımız bu dengeyi korumak için çalıştı. Her birine teşekkür ediyorum.



Son konseri yaptık, ardından biraz da biz dinlendik

Bu yıl altı ücretsiz konserle buluştuğumuz yaz programını, 10 Eylül'de Reyhan Karaca konseriyle tamamladık. Son akşam da alan kalabalıktı, keyifler yerindeydi. Yaz boyunca gelip bizimle şarkı söyleyen herkese teşekkür ederim.
Konserlerin ardından aklımda yalnızca sahne kalmıyor. Ailesiyle gelen çocuklar, yıllardır aynı konserlerde karşılaştığımız yüzler, yemeğini bitirip alana geçen misafirlerimiz de kalıyor. İnsanların bir akşamı birlikte ve ücret ödemeden güzel geçirebilmesine katkıda bulunmaktan memnunum.
Yoğun sezonun ardından ekibimizle geleneksel tekne turumuzu da yaptık. Bu kez başkalarının seyir hazırlığına yardımcı olmak yerine birlikte denize çıktık, yedik, içtik, yüzdük ve biraz da dinlendik.
Yaz boyunca hafta sonu, bayram, konser ve turnuva demeden çalışan arkadaşlarımla iş dışında zaman geçirmek benim için önemli. Aynı masada oturmak, sohbet etmek, birlikte gülmek de ekip olmanın bir parçası. Sezonun yorgunluğunu bir günde tamamen atmak mümkün değil elbette; ama hepimize iyi geldi.

Panolarımıza bu kez biraz dikkat, biraz da oyun astık

Marina Çarşı bölgesinde dolaşırken reklam panolarındaki yeni afişlerimizi fark ettiniz mi?

Birinde "Rüzgâr çöpçü değil" diyoruz. Bir diğerinde balıkların çöp atmadığını hatırlatıp soruyoruz: Peki bu çöpler denize nereden geliyor? Masada bırakılan bir peçeteye, yere atılan bir izmarite ya da rüzgâra kapılan bir poşete başka gözle bakılmasını istiyoruz.

Her reklam panosu bir şey satmak zorunda değil. Bazen kısa bir cümleyle alışkanlıklarımızı hatırlatması, bazen de çocukların merakını uyandırması yeterli.

Bu nedenle afişlerimiz yalnızca çevre uyarılarından oluşmuyor. Bir teknede saklı nesneleri bulmaya, suyun altındaki canlıları keşfetmeye çağıran görseller de var. Çocukların anne babalarıyla birlikte bakıp konuşabilecekleri, marina gezisine küçük bir oyun katabilecek afişler hazırladık. Deniz sevgisinin böyle küçük meraklarla da gelişebileceğini düşünüyorum.

Bu çalışmanın ortak cümlesi şu: "Fark et. Fark ettir. Yaşama değer kat."

Bir çocuğun deniz çayırını merak etmesi, bir yetişkinin elindeki ambalajı masada bırakmak yerine çöp kutusuna götürmesi bizim için anlamlı. Marina içinde güzel vakit geçirirken çevremizdeki hayatı da biraz daha dikkatli görmemizi istiyoruz.

Aynı dönemde LÖSEV'e destek olmak için reklam panolarımızın bir bölümünü ücretsiz tahsis ettik. Elimizdeki imkânları yalnızca kendi işlerimizi duyurmak için değil, faydalı çalışmaların görünürlüğünü artırmak için de kullanmayı önemsiyoruz.





Mavi Bayrağımızı teslim aldık, günlük işlerimize devam ettik

15 Eylül'deki denetimin ardından 2026 Mavi Bayrağımızı teslim aldık. Emeği geçen ekip arkadaşlarıma teşekkür ederim. Bu bayrağın marinada dalgalanmasından memnuniyet duyuyoruz; arkasındaki çalışmaların düzenli biçimde sürmesini de aynı derecede önemsiyoruz.

Sezon sonunda teknik ekibimizin gündeminde ortak alan onarımları, izolasyon çalışmaları, haberleşme ve geçiş sistemlerinin kontrolleri vardı. Çarşıdaki bankların onarımından yangın ekipmanlarının bakımına kadar, günlük kullanımda fark yaratacak işleri ele aldık.

Elektrikli araçla gelen misafirlerimiz için Beefull'un marina içindeki AC şarj istasyonu da devreye alındı. Hizmetlerimize eklenen bu kolaylığın hayırlı olmasını diliyorum.

Her iyileştirme büyük bir açılış gerektirmiyor. Bazen onarılmış bir bank, bazen düzgün çalışan bir bağlantı, bazen de ihtiyaç duyduğunuz anda kullanabildiğiniz bir hizmet günlük hayatı kolaylaştırıyor. Bizim işimizin önemli bir kısmı da bu ayrıntılarla uğraşmak.





TEOS MARİNA

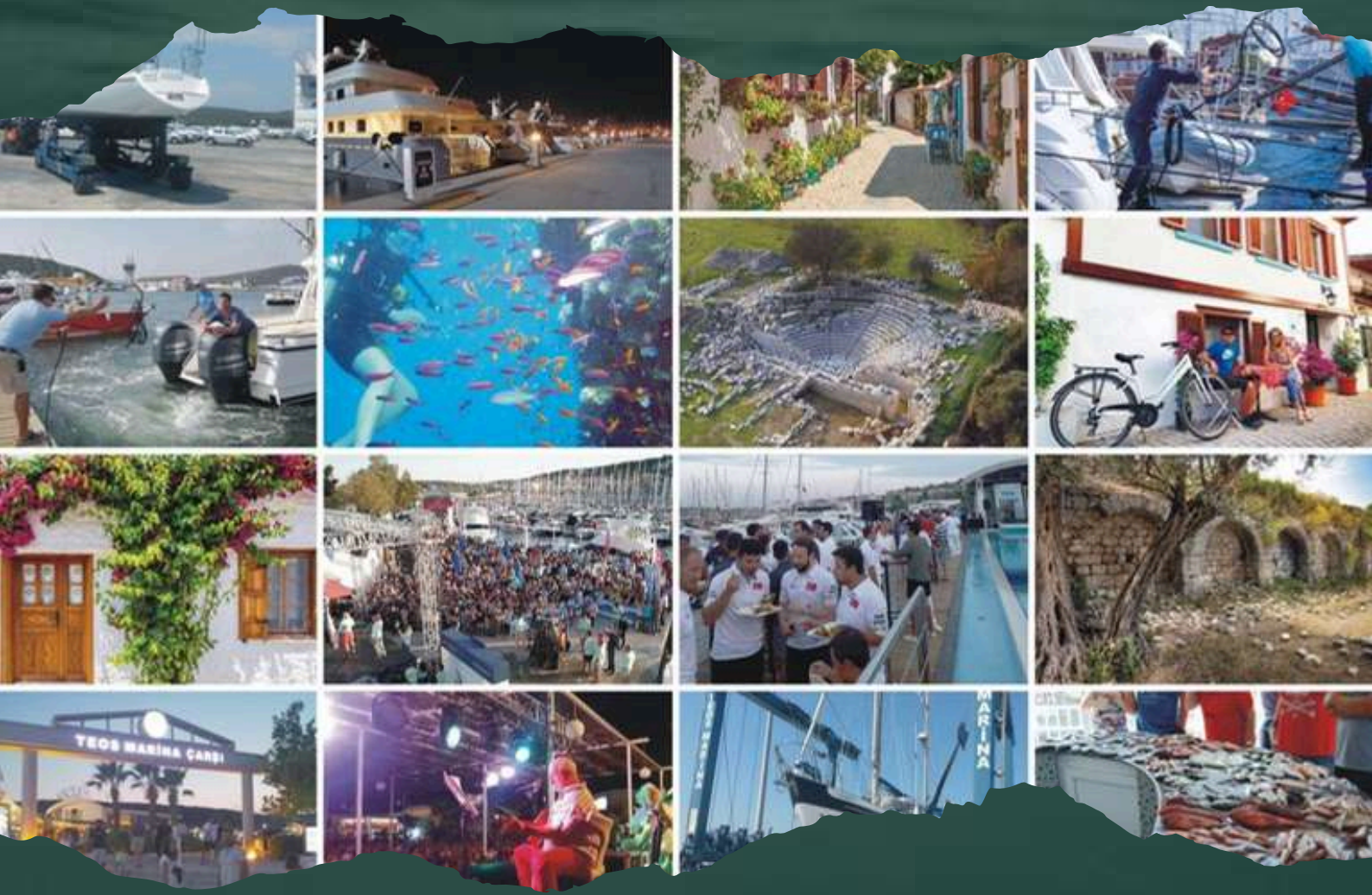
Samos hattının ardından, Sığacık'ta sonbahar

Eylül sonu itibarıyla feribot hattımızda yıl içinde toplam 47.500 yolcu giriş-çıkış hareketi kaydedildi. Bu, tekil ziyaretçi sayısı değil; gidiş ve dönüşlerin birlikte oluşturduğu hareket. Sezonun ardından bu tabloya bakarken yalnızca terminaldeki işi değil, Sığacık'taki konaklama, yeme içme ve alışverişle bağlantısını da değerlendiriyoruz.

Yazın yoğunluğunu geride bırakırken Sığacık'a gelmek için sebeplerimiz bitmiyor. Hatta kalabalıktan hoşlanmayanlar için şimdi daha güzel bir zaman olabilir.

Teknenizde yapılacak bir işi bahane edip gelin. Sonra hemen dönmeyin. Çarşıda kahvenizi için, Kaleiçi'nde yürüyün, güzel bir sofraya oturun. Yazın aceleyle geçip gittiğiniz bir yere bu kez biraz vakit ayırın. Denizle geçirilen zamanın tamamının seyirde geçmesi gerekmiyor.

Ben Sığacık'ı yalnızca yazın yüzülen koylarıyla değil, buradaki gündelik hayatıyla da seviyorum. Tanıdık yüzlerle karşılaşmayı, esnafla sohbet etmeyi, yürüyerek bir yere ulaşabilmeyi... Misafirlerimizin bu bölgeyle kurduğu bağda bunların da payı olduğuna inanıyorum.



Yeni sezon için çalışırken...

Bir sezonu daha geride bırakırken bizi tercih eden tekne sahiplerimize, misafirlerimize, çarşı işletmelerimize ve bütün çalışma arkadaşlarıma teşekkür ediyorum. Memnuniyetinizi duymak kadar, geliştirmemiz gereken konuları öğrenmek de bizim için önemli. Görüşlerinizi bizimle paylaşmaya devam edin.

Ekim ayının benim için ayrı bir anlamı da Cumhuriyet Bayramı. Cumhuriyetimizin 103. yılını kutlarken Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ve yol arkadaşlarını saygı ve minnetle anıyorum. Cumhuriyete sahip çıkmanın, kendi sorumluluk alanımızda dürüstçe çalışmakla, bilime önem vermekle, emeğe saygı göstermekle ve yaptığımız işi her yıl biraz daha iyi yapmakla da ilgili olduğuna inanıyorum.

Önümüzdeki aylarda sizleri marinada ağırlamaya, teknelerinizle ilgilenmeye ve yeni sezon için çalışmaya devam edeceğiz.

Sığacık'a gelmek için gelecek yazı beklemeyin. Bir kahveye de bekleriz.

Hepinize sağlıklı, huzurlu ve güvenli bir sonbahar diliyorum.

Yine bizden mavi haberlerle, birbirinden düşündürücü eşsiz makalelerle, röportajlarla dopdolu bir içerik sizleri bekliyor.



Eğer dergimizin ilerleyen sayılarında görmek istediğiniz içerikler varsa veya bu yayına reklam vermek isterseniz, yayın editörümüz Pınar TEZER ile 📧pinar.tezer@teosmarina.com adresi üzerinden iletişime geçebilirsiniz.

E-posta kutularınızı sık duyurularla doldurmamak için özen gösteriyoruz.
Bu e-dergimizle sizlere yalnızca iki ayda bir ulaşıyoruz.

Ancak anlık gelişmeleri, etkinlikleri ve güncellemeleri kaçırmamak için sosyal medya hesaplarımızı takip etmenizi öneririz:

📸 Instagram: @teosmarinaofficial
💼 LinkedIn: teosmarina
📘 Facebook: teosmarina
▶️ YouTube: teosmarina

2026 yazının kalan bölümünün
tüm denizciler, tekne sahipleri, kiracılarımız, misafirlerimiz, çalışanlarımız ve bölgemiz için güvenli, keyifli, bereketli, müzikli, temiz ve huzurlu geçmesini diliyorum.



FARUK GÜNLÜ
Teos Marina Genel Müdürü

Tüm sayılarımıza web sayfamızdan ulaşabilirsiniz.



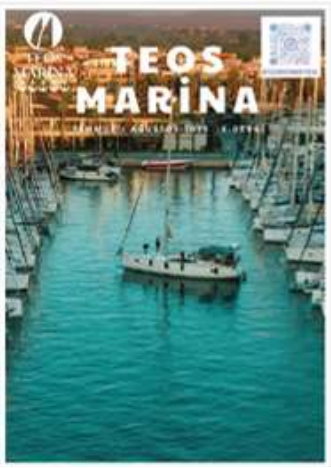
Binlerce üyesi olan Teos Marina E-dergi'ye ücretsiz abone olmak çok kolay!

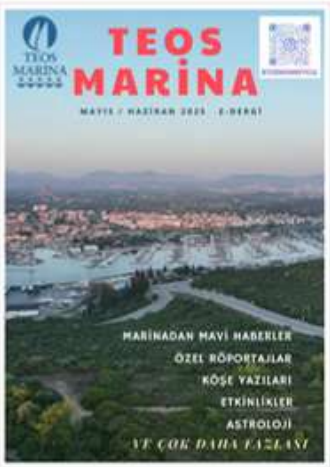
E-dergimizin sonunda bulunan "Subscribe" (Abone Ol) seçeneğine tıklayıp iletişim bilgilerinizi girerek abone olabilir

Veya

Instagram @teosmarinaofficial adresimizi ziyaret ederek bio'daki linke tıklayın!

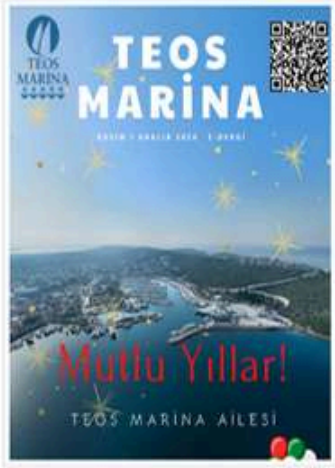


















TEOS MARİNA'DAN

MAVİ HABERLER



TEOS MARİNA 2026 MAVİ BAYRAĞINI ALDI: SIĞACIK'TA ÇEVRE STANDARDI BİR KEZ DAHA TESCİLLENDİ

Teos Marina, 2026 yılı Mavi Bayrak denetimlerini başarıyla tamamlayarak uluslararası çevre ve hizmet standartlarını karşıladığını bir kez daha belgeledi. Marina yönetimi, Mavi Bayrak'ı yalnızca bir ödül değil; deniz temizliği, atık yönetimi, güvenlik, kaynakların sorumlu kullanımı ve çevre bilincinin yıl boyunca sürdürüldüğü bir işletme anlayışının sonucu olarak değerlendiriyor.

Teos Marina, 2026 Mavi Bayrağını teslim aldı. Böylece Sığacık'taki marina, çevre yönetimi ve sürdürülebilir deniz turizmi alanındaki standartlarını yeni sezonda da sürdürdüğünü ortaya koydu.

Mavi Bayrak programında marinalar; çevre yönetimi, atıkların doğru biçimde toplanması ve ayrıştırılması, güvenlik uygulamaları, kullanıcıların bilgilendirilmesi ve çevre eğitimi gibi birçok başlık altında değerlendiriliyor. Denetimlerin her yıl tekrarlanması, bayrağın kalıcı bir unvandan çok, süreklilik isteyen bir kalite göstergesi olmasını sağlıyor.

Teos Marina yönetimi de bu nedenle Mavi Bayrak'ı yalnızca gönderde görünen bir sembol olarak ele almıyor.

Marinada sürdürülebilirlik; günlük operasyonun içinde, çoğu zaman görünmeyen uygulamalarla karşılık buluyor. Atıkların doğru şekilde yönetilmesi, denize ulaşabilecek kirliliğin önlenmesi, su ve enerji kullanımında dikkatli davranılması, ortak alanların temizliği ve güvenlik prosedürlerinin sürekli işler durumda tutulması bu yaklaşımın temel unsurları arasında yer alıyor.

Teos Marina'nın sosyal medya paylaşımında da bu anlayış, "Bir bayrağın rengi maviyse, arkasında oldukça fazla yeşil vardır" sözleriyle ifade edildi.

Marina yönetimi, sürdürülebilirliği dönemsel bir kampanya değil, yılın 365 günü korunması gereken bir standart olarak gördüklerini vurguluyor.

Sığacık gibi denizle günlük hayatın iç içe geçtiği bir bölgede bu yaklaşım, marina sınırlarının ötesinde de anlam taşıyor. Tekne sahipleri, ziyaretçiler, bölge halkı ve deniz turizmi işletmeleri aynı kıyıyı ve aynı ekosistemi paylaşıyor.

Teos Marina'nın 2026 Mavi Bayrağı da bu nedenle yalnızca kurumsal bir başarı olarak değil, yıllardır sürdürülen çevre hassasiyetinin doğal bir sonucu olarak değerlendiriliyor. Marina için asıl hedef ise bayrağı göndere çekmekten çok, temsil ettiği standardı yıl boyunca aynı titizlikle korumaya devam etmek.



TUNA MASTERS HEYECANI 11'İNCİ KEZ TEOS MARİNA'DA YAŞANDI

Teos Marina'nın ev sahipliğinde Sığacık açıklarında gerçekleştirilen StafuPro Tuna Masters TEOS 2026, iki gün süren mücadele ve coşkuyla tamamlandı. PHANTOM-X teknesi ekibi 912 puanla Teos ayağının Overall şampiyonu olurken, Urlalı TERAPIA 166 kilogramlık avıyla "En Büyük Balık" ödülünü kazandı. Teos Marina Müdürü Faruk Günlü, 11 yıldır Tuna Masters heyecanına ev sahipliği yapmaktan mutluluk duyduklarını belirterek organizasyonun kusursuz tamamlanmasında emeği geçen Teos Marina ekibine teşekkür etti.

Tuna Masters 2026'nın ilk ayağı StafuPro Tuna Masters TEOS, Teos Marina'nın ev sahipliğinde Sığacık açıklarında gerçekleştirildi. Türkiye sportif balıkçılık takviminin önemli organizasyonlarından biri olan Tuna Masters'a 11 yıldır ev sahipliği yapan Teos Marina, bu yıl da yarışmacıları, tekneleri ve organizasyon ekibini Sığacık'ta ağırladı.

İki yarış günü boyunca ekipler, Sığacık Körfezinde gerçekleşen bluefin orkinos avında hem Teos ayağının şampiyonluğu hem de sezon sonunda belirlenecek Tuna Masters of the Year unvanı için mücadele etti.

İLK GÜNÜN LİDERİ PHANTOM-X

Turnuvanın ilk yarış gününe PHANTOM-X teknesi ekibi damga vurdu. Ekip, yakaladığı 152 kilogramlık bluefin orkinosla tartının zirvesine çıktı.

Bluefin orkinos için uygulanan kilogram başına 6 puan üzerinden PHANTOM-X'in avı 912 puan değerine ulaştı. İlk günün sonunda PHANTOM-X liderliği alırken, VENOM V 77,8 kilogramlık, BAD TRIP ise 61,65 kilogramlık bluefin orkinosla günün öne çıkan diğer ekipleri oldu. PHANTOM-X'in ilk gün elde ettiği 912 puan, ikinci yarış gününün ardından da Overall liderliğini korumasını sağladı.

TURNUVANIN EN BÜYÜĞÜ URLALI TERAPIA'DAN

İkinci yarış gününde ise StafuPro Tuna Masters TEOS 2026'nın en ağır bluefin orkinosu tartıya geldi. Urlalı sporcular Anıl Bircan, Erim Eruz ve Orkun Boyacıoğlu'ndan oluşan TERAPIA ekibi, yakaladığı 166 kilogramlık bluefin orkinosla turnuvanın en büyük avına imza attı.

996 puanlık değere ulaşan bu av, TERAPIA'ya "En Büyük Balık" ödülünü getirdi. Turnuva kuralları gereği bu kategoride ödül kazanan av Teos Overall klasmanına dahil edilmezken, elde edilen 996 puan Tuna Masters of the Year hesabında değerlendirilmek üzere ekibin sezon puanına yazıldı.

PHANTOM-X TEOS ŞAMPİYONU

İki yarış gününün tamamlanmasının ardından StafuPro Tuna Masters TEOS 2026'nın Overall klasmanı da kesinleşti. Volkan Önterlikçi, Hüseyin Çelimli, Bora Güler ve Taha Başata'dan oluşan PHANTOM-X ekibi, 152 kilogramlık bluefin orkinostan elde ettiği 912 puanla Overall şampiyonu oldu.

Rıza Berk Akın, Tugay Güneş, Deniz Çetin ve Vahdet Cevizci'nin yer aldığı SHADOWFIN ekibi, iki yarış gününün sonunda ulaştığı 716 puanla Overall ikinciliğini elde etti.

Gökhan Plana, Burak Tanrısever, Tayfun Paşaoğlu ve Semih Yeşilyurt'tan oluşan PLANA ekibi ise ikinci yarış gününde tartıya getirdiği 42,4 ve 54,4 kilogramlık iki bluefin orkinosun katkısıyla toplam 581 puana ulaşarak Overall klasmanını üçüncü sırada tamamladı.

Birinci ve ikinci yarış gününde çok sayıda bluefin orkinos tartıya getirilmesine rağmen ilk 3 e giremedi, FISHERMEN ve TUNA VORTEX ekipleri avlarını kurallar çerçevesinde kayıt altına alarak puanlı "release" uygulamasıyla yeniden denize bıraktı.

Turnuvanın "En Büyük Balık" ödülü 166 kilogramlık bluefin orkinosla TERAPIA ekibin olurken; Bekir Kasapoğlu, Tolga Saç, Acar Yılmaz ve Cem Karatepe'den oluşan FRIENDSHIP ekibi Jüri Özel Ödülü'ne değer görüldü.

ÖDÜLLER TEOS MARİNA'DA SAHİPLERİNİ BULDU

Yarışların tamamlanmasının ardından Teos Marina'da gerçekleştirilen ödül töreninde dereceye giren ekiplere ödülleri takdim edildi.

Overall üçüncüsü PLANA'nın ödülünü Didem Demirsarn (AİATA), Overall ikincisi SHADOWFIN'in ödülünü DEPAR Motor'dan Vidal İtkin verdi. StafuPro Tuna Masters TEOS 2026 Overall şampiyonu PHANTOM-X ekibinin ödülünü ise Teos Marina Müdürü Faruk Günlü takdim etti.

Turnuvanın en ağır avını gerçekleştiren TERAPIA ekibine "En Büyük Balık" ödülü StafuPro'dan Burak ve Merve Akkurt tarafından verildi.

GÜNLÜ: "11 YILDIR BU HEYECANA EV SAHİPLİĞİ YAPMAKTAN MUTLULUK DUYUYORUZ"

Teos Marina Müdürü Faruk Günlü, turnuvanın ardından yaptığı değerlendirmede Tuna Masters'ın artık Teos Marina'nın yıllık etkinlik takviminin köklü organizasyonlarından biri haline geldiğine dikkat çekti. Günlü, şunları söyledi:

"StafuPro Tuna Masters TEOS'u bu yıl da başarıyla tamamlamanın mutluluğunu yaşıyoruz. Tuna Masters heyecanına 11 yıldır Teos Marina olarak ev sahipliği yaparak ortak oluyoruz. Her yıl Sığacık'ta yeniden buluşmak, aynı heyecanı paylaşmak ve sportif balıkçılığın güçlü ekiplerini marinamızda ağırlamak bizim için çok kıymetli.

Böylesine kapsamlı bir organizasyonun başarıyla gerçekleşmesinin arkasında ciddi bir hazırlık ve güçlü bir ekip çalışması bulunuyor. Yarışmacı teknelerin marinaya gelişinden bağlama operasyonlarına, saha düzeninden güvenliğe, teknik hizmetlerden organizasyon süresince ihtiyaç duyulan desteğe kadar pek çok noktada ekip arkadaşlarımız büyük bir özveriyle görev yaptı. Turnuva boyunca canla başla ve büyük bir profesyonellikle çalışan tüm Teos Marina ekibine özellikle teşekkür ediyorum.

TEOS MARİNA'DAN

MAVİ HABERLER

Ödül gecesinde kazananları alkışladık. Ödüllerini verdik. Ama kazanan sadece onlar değildi. Bazıları şanslıydı balık yakaladı. Bazıları en büyük balığı kaçırdı. Bazıları da şanssızlıktan balık yakalayamadı. Bence bu turnuvaya katılan herkes kazandı. Heyecanlandı. Eğlendi. Yeni dostluklar kurdu. Yeni anılar biriktirdi. Sonuçta dostluk kazandı.

Organizasyona katılan tüm sporcuları, dereceye giren ekipleri ve Tuna Masters'ın gerçekleşmesine katkı sağlayan herkesi kutluyorum. Teos Marina olarak deniz kültürünü ve denizle kurulan bağı güçlendiren organizasyonlara ev sahipliği yapmayı önemsiyoruz. 11 yıldır sürdürdüğümüz bu birlikteliğin önümüzdeki yıllarda da aynı heyecanla devam etmesini diliyorum."







TEOS MARİNA'DAN BODRUM BOAT SHOW'DA KONFORLU MARİNACILIK VURGUSU

Bodrum Boat Show'da yat sahipleri ve sektör temsilcileriyle buluşan Teos Marina, Sığacık'ın bağlama, bakım-onarım ve kışlama olanaklarını tanıttı. Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü, yat turizminde kalıcı büyüme için yalnızca tekne satışına değil, satış sonrasında devam eden marina, teknik hizmet ve insan kaynağı zincirine de odaklanılması gerektiğini belirtiyor.

Teos Marina, 14–18 Ekim tarihlerinde Bodrum Limanı'nda düzenlenen Bodrum Boat Show'a katıldı. Bu yıl ikinci kez gerçekleştirilen ve tekne üreticilerini, distribütörleri, denizcilik ekipmanları firmalarını, marina işletmecilerini ve deniz severleri bir araya getiren fuarda Teos Marina, kendi standında ziyaretçilerini ağırladı.

Marina standında yat sahipleri ve kaptanlar; denizde ve karada bağlama seçenekleri, teknik hizmetler, kışlık bakım olanakları ve Sığacık çevresindeki seyir rotaları hakkında bilgi alabiliyor. Fuar katılımında özellikle, teknenin bağlama ve bakım ihtiyaçlarıyla sahibinin karadaki yaşamını birlikte ele alan marina hizmet anlayışı öne çıkıyor.

Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü, Bodrum Boat Show'un sektörün farklı uzmanlık alanlarını tekne sahipleriyle aynı ortamda buluşturmasının önemli olduğunu belirterek, yat turizminde satış sonrasındaki hizmet kalitesinin de en az tekne kadar belirleyici hâle geldiğine dikkat çekti.

"Bir yat fuarında yeni tekneler doğal olarak ilginin merkezinde. Ancak o teknelerin nerede bağlanacağı, bakımının nasıl yapılacağı, kış aylarını hangi koşullarda geçireceği de satın alma kararının önemli bir parçası. Bodrum Boat Show bize bu ihtiyaçları tekne sahipleriyle doğrudan konuşma imkânı veriyor. Türkiye'nin yat turizmindeki rekabet gücünü artırmak için satışın ardından gelen hizmet zincirini de güçlendirmeliyiz. Tekne sahibi, karşısında güvenebileceği bir işletme ve ihtiyaç duyduğunda ulaşabileceği yetkin bir ekip bulabilmeli."

TEOS MARİNA'DAN

MAVİ HABERLER









BAĞLAMADAN KIŞLAMAYA, TEKNİK HİZMETTEN GÜNLÜK YAŞAMA

The Yacht Harbour Association'ın 5 Altın Çıpa derecesine ve Mavi Bayrak ödülüne sahip Teos Marina, denizde 480, karada 80 tekne kapasitesiyle hizmet veriyor. Emniyetli bağlama sistemi, kılavuz bot ve dalgıçlık hizmetleri; 24 saat güvenlik, yangın ikaz ve söndürme sistemleriyle destekleniyor.

Marinanın çekek sahasında 75 ton kapasiteli tekne kaldırma vinciyle çekme-atma işlemleri gerçekleştiriliyor. Teknik servis atölyelerinde motor, elektrik-elektronik, boya, polyester, ahşap, döşeme ve branda gibi farklı uzmanlık alanlarında bakım-onarım hizmetleri sunuluyor. Böylece tekne sahipleri sezon hazırlıklarıyla kışlık bakım ihtiyaçlarını aynı noktada karşılayabiliyor.

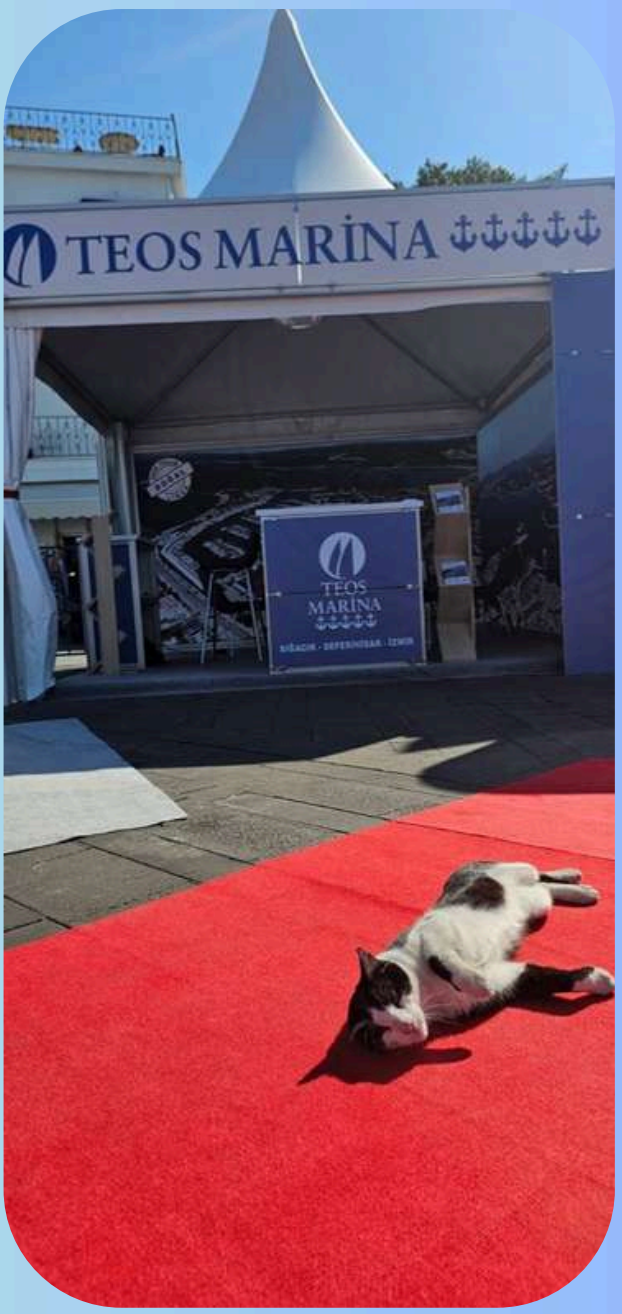
Günlü, marina kalitesinin yalnızca altyapıyla değil, hizmetin sürekliliği ve güven duygusuyla ölçüldüğünü vurguladı:

TEOS MARİNA'DAN

MAVİ HABERLER

“Marinacılıkta kalite, tekne sahibi uzaktayken de aynı sorumlulukla çalışabilmektir. Bakımlı bir altyapı, işini bilen bir ekip, açık iletişim ve verilen sözün takibi; güven bunların bir araya gelmesiyle oluşuyor. Teos Marina’da önemsediğimiz, misafirimizin her gelişinde bu güveni yeniden bulması. Teknesine ayırabildiği zamanı işlemler ve belirsizliklerle tüketmeden, denizde ve sevdikleriyle değerlendirebilmesi için çalışıyoruz.”








www.teosmarina.com
Teknenizle Ege Denizi'nde pırıl pırıl koyları,
yöresel lezzetleri, tarihi ve sanatı
5 Altın Çıpa kalitesinde deneyimleyin.
İzmir'in Yanı başında
Pırıl Pırıl Koylar
Alışveriş
Yeme & İçme
Deneyimli Teknik Atölyeler
TEOS
MARİNA





SIĞACIK'TA MARİNA HİZMETİ YEREL YAŞAMLA BÜTÜNLEŞİYOR

Teos Marina, korunaklı doğal liman konumunu Sığacık'ın yerel yaşamıyla birleştiriyor. İzmir kent merkezine yaklaşık 40, Adnan Menderes Havalimanı'na 50 kilometre mesafede bulunan marina; Sığacık Kalesi, Teos Antik Kenti ve çevredeki koylara erişim olanağı sunuyor. Restoran, kafe ve mağazaların bulunduğu Teos Marina Çarşı ise tekne sahiplerinin yanı sıra bölge halkı ve ziyaretçiler için de açık bir buluşma alanı oluşturuyor.

Atık su ve sintine suyu alımı, atık motor yağlarının toplanması, katı ve kontamine atıkların yönetimi gibi çevresel hizmetler de marinanın günlük işletme düzeninin bir parçasını oluşturuyor.

Yat turizminin bölge ekonomisiyle ilişkisine de değinen Günlü, marina faaliyetlerinin yalnızca yaz sezonuyla sınırlı düşünülmemesi gerektiğini söyledi:

"Yat turizmini on iki aya yaymayı konuşurken teknenin bütün yıl seyirde olmasını kastetmiyoruz. Kışlama, bakım-onarım, teknik istihdam ve tekne sahiplerinin bölgeyle devam eden ilişkisi de bu ekonominin içinde. Sığacık'ta misafirlerimizin kasabanın hayatına katılmasını, yerel işletmeleri tanımasını önemsiyoruz. Bir marinanın başarısını, çevresinde oluşmasına katkı verdiği ekonomik ve sosyal değerle de değerlendirmek gerekir. Elbette bütün bunları mümkün kılan denizi, koyları ve yerel dokuyu koruma sorumluluğunu unutmadan."

Teos Marina, 2027 yılı boyunca deniz turizminin nabzını tutmaya; sektördeki yenilikleri, iş birliklerini ve yeni eğilimleri yakından izlemeye devam edecek. Yurt içinde ve yurt dışında düzenlenen boat show'larda yer alarak hem denizcilik sektörünün farklı paydaşlarıyla buluşmayı hem de Teos Marina'nın Sığacık'taki hizmet yaklaşımını daha geniş bir coğrafyada anlatmayı sürdürecek.

TEKNEDE ZAMAN GEÇİRİRKEN OTOMOBİLİNİZ ŞARJDA!

TEOS MARİNA'DA YATÇILARA ÖZEL BEEFULL ŞARJ İSTASYONU HİZMETE AÇILDI

Teos Marina, tekne sahipleri ve misafirlerine sunduğu hizmetleri geliştirmeye devam ediyor. Marina içinde hizmete açılan Beefull Araç Şarj İstasyonu ile elektrikli araç kullanıcılarına konforlu ve pratik bir çözüm sunuluyor.

Yeni şarj istasyonu, tekne sahiplerinin marina ziyaretleri sırasında araçlarını güvenle şarj edebilmelerine imkân tanıyor. Böylece Teos Marina, deniz yaşamını modern ulaşım alışkanlıklarıyla buluşturan altyapı yatırımlarına bir yenisini daha eklemiş oldu.

Elektrikli araç kullanımının giderek yaygınlaştığı günümüzde, marina içinde ve marina girişindeki otopark bölgesinde yer alan şarj noktaları hem sürdürülebilir ulaşımı destekliyor hem de teknesi Teos Marina'da bulunan yatçılar için önemli bir kolaylık sağlıyor.

Teos Marina, çevreye duyarlı hizmet anlayışı ve misafir odaklı yatırımlarıyla yalnızca denizde değil, karada da yaşamı kolaylaştıran çözümler sunmayı sürdürüyor.



TEOS MARİNA'YA
Bağlanmaktan Korkma!



GÜNLÜKTE YARISI BİZDEN!

-%50



3 İLE 15 GÜN ARASINDA DENİZDE KONAKLAMALARDA PREMIUM MARİNA DENEYİMİ

YARI FİYATINA!



50 METRE VE ÜSTÜ TEKNELERDE YILLIK KONAKLAMADA %50 İNDİRİM FIRSATI!



MEGA YAT İNDİRİMİ

-%50



MEGA YAT İNDİRİMİ

-%40



40 İLE 50 METRE ARASI TEKNELERDE YILLIK KONAKLAMADA %40 İNDİRİM FIRSATI!



30 İLE 40 METRE ARASI TEKNELERDE YILLIK KONAKLAMADA %30 İNDİRİM FIRSATI!



MEGA YAT İNDİRİMİ

-%30



20 İLE 30 METRE ARASI TEKNELERDE YILLIK KONAKLAMADA %20 İNDİRİM FIRSATI!



MEGA YAT İNDİRİMİ

-%20



YILLIK KARA KONAKLAMADA ÜCRETSİZ 30 GÜN DENİZDE KONAKLAMA, ÇEKME, ATMA & ALT YIKAMA BİZDEN!



YILLIK KARAPARK KAMPANYASI

30 GÜNÜ DE DENİZDESİN!



1 EKİM – 30 NİSAN ARASI MİNİMUM 90 GÜNLÜK DENİZDE KONAKLAMALARDA %40 İNDİRİM FIRSATI!



DENİZDE KIŞLAMA İNDİRİMİ

-%40



KARADA KIŞLAMA İNDİRİMİ

-%40



1 EKİM – 30 NİSAN ARASI MİNİMUM 90 GÜNLÜK KARADA KONAKLAMALARDA %40 İNDİRİM FIRSATI!



12 AY DEĞİL, 15 AY KONAKLA!



150 M² ÜZERİ TEKNELERE
YILLIK SÖZLEŞMEDE
3 AY KONAKLAMA
HEDİYE!

+90 GÜN



100 M² – 150 M² ARASI TEKNELERE YILLIK SÖZLEŞMEDE 1 AY KONAKLAMA HEDİYE!

+30 GÜN



12 AY DEĞİL, 13 AY KONAKLA!



YILLIK KONAKLAMA SÜREN ARTTIKÇA, %20'YE VARAN İNDİRİM KAZANMA İMKÂNI YAKALA!

-%20

SADAKAT İNDİRİMİ





7 GÜN KARADA ÜCRETSİZ KONAKLA!

ÇEKME & ATMA HİZMETİ ALAN TEKNELERE 7 GÜN KARADA KONAKLAMA

ÜCRETSİZ!





ANLAŞMALI YELKEN KULÜBÜ İNDİRİMİ

-%5



CRUISING ASSOCIATION, YACHTSPORT-CLUB DEUTSCHLAND , TRANS-OCEAN, SWEDISH CRUISING ASSOCIATION, LITTLE SHIP CLUB, OCEAN CRUISING CLUB ÜYESİ TEKNE SAHİPLERİNE TÜM KONAKLAMALARINDA %5 İNDİRİM!



TEKNENE DENİZDE UYGUN YER BULANA KADAR KARADA KAL, BU SIRADA SIĞACIK KOYLARINI GEZMEKTEN MAHRUM KALMA.



HOP, KARADA! HOP, DENİZDE!

GÜVERTEDE YENİ NE VAR?

Denizcilik dünyasında 2026'da öne çıkan üç yeni teknoloji. Kullanım kolaylığı, güvenlik, enerji yönetimi ve güverte konforu açısından gerçekten ne sunduklarına bakıyoruz.



01

KUMANDA CEBİNİZDE, TEKNE SİZİ DE TAKİP EDİYOR

RAYMARINE RCU-1

Raymarine, Mart 2026'da tanıttığı RCU-1 ile Evolution otopilot sistemlerini kablosuz bir kumanda ile daha özgür ve güvenli hale getiriyor. Kompakt ve sağlam yapısıyla tasarlanan RCU-1, güvertede dilediğiniz noktadan otopilotu kontrol etmenize olanak tanıyor.

"Point and Go" özelliği sayesinde, kumandayı gitmek istediğiniz yöne doğrultarak rotayı ayarlayabiliyorsunuz. Bu, özellikle manevra sırasında ya da dar sularda pratik ve sezgisel bir kullanım sunuyor.

RCU-1'i diğer kablosuz kumandalardan ayıran asıl yenilik ise Solo Sailor Mode. Kumandayı takan kişi denize düşerse veya Bluetooth bağlantısı kesilirse, sistem bunu bir adam denize düştü durumu olarak algılayabiliyor ve tekneyi kendi kendine rüzgâra döndürerek yavaşlatabiliyor. Çünkü tek başına seyreden bir denizci için tehlike sadece denize düşmek değil, teknenin ondan uzaklaşmaya devam etmesi.

RCU-1, can yeleklerinin veya güverte güvenlik prosedürlerinin yerini almaz; ancak tek başına seyreden denizciler için önemli ve akıllı bir ek güvenlik katmanı sunar.

Kaynak: Raymarine, Mart 2026

> *"Asıl yenilik, tek başına seyreden denizci için düşünülmüş güvenlik senaryosunda."*



ONLARIN YERİ ÇARESİZLİK DEĞİL, YAŞAMDIR.



TEOS MARİNA

Sokak hayvanları yalnızca korunmayı değil; güvenli yaşam alanlarını, düzenli tedaviyi, temiz suyu ve iyi bakım koşullarını hak ediyor.

Bir canı gerçekten korumak, barınaklarda iyi koşullarda sağlıklı, güvenli ve onurlu bir yaşam sunabilmektir.

Sessiz kalma. Görmezden gelme.

Daha iyi bakım, daha iyi yaşam koşulları ve gerçek merhamet için ses ol.

GÖR.
Fark et, anlamaya çalış.

SES OL.
Konuş, paylaş, duyur.

SAHİP ÇIK.
Destek ol, sahiplen.



02

MOTOR ÇALIŞIRKEN ELEKTRİĞİ KİM YÖNETİYOR?

ARCO ZEUS OMEGA

ARCO Marine'in 2026'da öne çıkan yeni sistemi Zeus Omega, alternatör regülasyonunu daha sade ve daha akıllı bir yapıyla yeniden kurguluyor. Sistem, alternatör yanına yerleştirilen sürücü modülü ile akü grubuna yakın konumlanan kontrol modülünü tek bir iletişim hattında buluşturuyor.

Bu yaklaşımın asıl değeri, yüksek elektrik talebi olan teknelerde kurulum karmaşasını azaltması. Kablo yükünü hafifletiyor, montaj süresini kısaltıyor ve çok motorlu ya da yüksek çıkışlı şarj sistemlerinde daha temiz bir mimari sunuyor.

Zeus Omega'nın dikkat çeken yönlerinden biri de bir kontrol modülüyle birden fazla alternatör sürücü modülünü yönetebilmesi. Hall Effect akım ölçümü ve modern tekne elektrik altyapılarıyla entegrasyon kabiliyeti, onu yalnızca güçlü değil, aynı zamanda daha akılcı bir enerji yönetimi çözümü hâline getiriyor.

Buradaki yenilik, yalnızca daha fazla elektrik üretmekte değil; üretilen enerjiyi daha düzenli, daha okunabilir ve daha yönetilebilir bir sisteme dönüştürmekte yatıyor.



> *Asıl yenilik, karmaşık kablolamayı neredeyse tek hat mantığına indirmesinde.*

Kaynak: ARCO Marine / IBEX 2026


TEOS
MARİNA

03

BİR SEYİR FENERİ NEDEN KABLOSUZ GÜÇ İSTER?

SCANSTRUT WIRELESS POWERED NAVLIGHT

Teknelerde direk ya da kıç fenerlerinde en sık karşılaşılan sorunlardan biri, zamanla yıpranan ve korozyona uğrayan elektrik bağlantıları. Scanstrut'ın 2026'da tanıttığı Wireless Powered Navlight, tam da bu küçük ama can sıkıcı problemi hedef alıyor.

Sistem, klasik metal temas noktaları yerine kablosuz güç aktarımı kullanan bir yapı üzerine kurulu. Kapağı açıp direği yerine yerleştirdiğinizde güç bağlantısı temas yüzeyleri üzerinden değil, kapalı ve korumalı bir sistem üzerinden sağlanıyor.

Sonuç, daha az bakım, daha az korozyon riski ve ihtiyaç anında daha güvenilir çalışan bir seyir feneri. Üstelik ürün, Perko LED all-round ışıkla 2 deniz mili görünürlük sunuyor ve kullanım mantığı olabildiğince yalın kalıyor: aç, yerleştir, kullan.

Bazen yenilik büyük ekranlarda değil, yıllardır normal kabul edilen küçük bir sorunu sessizce ortadan kaldıran tasarım kararlarında saklı.



> *Gerçek yenilik, görünmeyen bir sorunu ortadan kaldırmasında: korozyon.*




TEOS
MARİNA
DOĞA
BİZE AİT DEĞİL;
BİZE
EMANET.
Bugün yere bıraktığımız her atık,
yarının denizine, toprağına
ve nefesine karışıyor.
Çöpünü doğru yere at,
tüketimini azalt,
yaşadığın çevreyi koru.
KORU.
AZALT.
SAHİP ÇIK.

Sonbaharda denize çıkmak, yazdan farklı bir hazırlık gerektiriyor. Günler kısalıyor, hava daha hızlı değişebiliyor. Teknolojik donanımlar seyri kolaylaştırsa da iyi bir yolculuğun başlangıcı hâlâ doğru planlama ve denizcilik bilgisi.

SONBAHARDA SEYİR: ROTADAN ÖNCE HAVA

Yazın alıştığımız uzun ve sakin günler geride kalırken denizde yeni bir dönem başlıyor. Koylar tenha, limanlar daha sakin. Ancak sonbahar seyri, değişen rüzgârları, kısalan gün ışığını ve hava tahminlerini daha dikkatli değerlendirmeyi gerektiriyor. İyi hazırlanmış bir rota, mevsimin sunduğu güzelliklerden güvenle yararlanmanın ilk adımı.

Sonbaharda sabah saatlerinde sakin görünen bir deniz, öğleden sonra bambaşka koşullar sunabilir. Yaz aylarında kolaylıkla tamamlanan kısa bir seyir bile gün ışığının azalması ve değişken hava nedeniyle daha ayrıntılı planlama isteyebilir.

Bugün modern teknelerde meteorolojik verileri takip etmek oldukça kolay. Elektronik haritalar, mobil uygulamalar ve güncel hava tahmin sistemleri; rüzgârın yönünü, dalga yüksekliğini ve beklenen değişimleri önceden görmemize yardımcı oluyor. Ancak farklı kaynakları karşılaştırmak ve yerel koşulları hesaba katmak hâlâ kaptanın sorumluluğunda.

Özellikle Ege kıyılarında kıyı şekilleri, burunlar ve adalar arasında rüzgârın etkisi değişebilir. Haritada kısa görünen bir mesafe, karşıdan gelen dalga ve rüzgâr nedeniyle beklenenden uzun sürebilir. Bu yüzden varış saatini hesaplarken yalnızca teknenin hızına güvenmemek gerekir.

Sonbaharın güzel tarafı ise denize daha sakin bir zamanda çıkabilmek. Yazın kalabalık olan koylarda demirlemek, küçük limanlarda vakit geçirmek ve kıyıları farklı renkler içinde görmek ayrı bir keyif.

Belki de bu mevsimde iyi denizciliğin en önemli göstergesi, ne kadar uzağa gidildiği değil, ne zaman yola çıkılacağının ve gerektiğinde ne zaman limanda kalınacağının doğru belirlenmesidir.


TEOS
MARİNA
TEOS
MARİNA

ELEKTRONİK GÖZCÜNÜN GÖRDÜKLERİ



SEA.AI, termal ve optik kameralardan gelen görüntüleri yapay zekâyla işleyerek su yüzeyindeki nesneleri algılamayı, sınıflandırmayı ve ekibi uyarmayı amaçlıyor. Üreticinin verdiği örnekler arasında küçük tekneler, şamandıralar ve sudaki insanlar bulunuyor. Aynı açıklamalarda yoğun yağmur, kalın sis ve yüksek dalgaların algılama performansını azaltabileceği de belirtiliyor.

Bu sınırları bilmek, sisteme duyulan güveni zayıflatmaz; doğru yere yerleştirir. Bir kameranın insanın gözünden kaçan bir nesneyi fark edebilmesi değerlidir. Bundan, her nesneyi her koşulda göreceği sonucu çıkmaz.

Ekranda beliren bir işaretin ardından hâlâ yapılacak işler vardır. Uyarının ne anlama geldiği anlaşılacak, çevredeki diğer bilgilerle birlikte değerlendirilecek, uygun karşılık verilecektir. Tehlikenin işaretlenmesiyle durumun bütünüyle kavranması arasında bir mesafe bulunur.

Bunu teknolojiye karşı insan sezgisini savunan romantik bir tartışmaya çevirmek de gereksiz. İnsan yorulur, dikkati dağılır, yanlış yorumlayabilir. Ek bir algılama aracı tam da bu nedenle yararlı olabilir. Mesele, hangisinin kusursuz olduğunu seçmekten çok, birbirlerinin eksiklerini nasıl tamamlayacaklarını anlamak.

> *“Mesele, hangisinin kusursuz olduğunu seçmekten çok, birbirlerinin eksiklerini nasıl tamamlayacaklarını anlamak.”*



HARİTADAKİ DÜZGÜN ÇİZGİ

Bir rota önerisi, karmaşık bir yolculuğu tek çizgiye indirir. Ekranın temizliği, planın da aynı ölçüde kesin olduğu izlenimini verebilir. Oysa çizginin arkasında kullanılan veriler ve varsayımlar vardır.

Garmin’in Auto Guidance kılavuzu, sistemin elektronik harita bilgilerine dayandığını; bu bilgilerin engellerden ve dipten yeterli açıklığı garanti etmediğini açıkça söylüyor. Önerilen güzergâhın görsel gözlemlerle ve gerçek seyir kosullarıyla karşılaştırılması isteniyor.

HARİTADAKİ DÜZGÜN ÇİZGİ

Bir de "iyi rota"nın ne olduğu sorusu var. En kısa mesafe, her ekip için en uygun yol olmayabilir. Yolculuğun karanlığa kalmasını istemeyen bir aileyle, aynı mesafeyi deneyimli bir ekiple geçen teknenin öncelikleri farklıdır. Sisteme bu beklentiler aktarılmadıysa, onların dikkate alındığını varsayamayız.

Diyelim ki ekranda önerilen yol, planladığınız süreye uyuyor. Fakat ekipten biri kendini iyi hissetmiyor, siz de beklediğinizden yorgunsunuz. Bu noktada rota hesabı hâlâ teknik olarak doğru olabilir; yolculuğun bütünü için verilecek karar değişmiştir.

Kaptanlığın görünmeyen tarafı burada ortaya çıkar. Bazen iyi karar, eldeki imkânlardan daha fazlasını çıkarmak yerine planı sadeleştirmektir. Bunu yapabilmek için teknenin dışındaki koşulları kadar içindekileri de bilmek gerekir.



HER DÜZGÜN CEVAP GÜVENİLİR DEĞİLDİR

Tekneye entegre bir algılama sistemiyle, günlük hayatta kullandığımız sohbet asistanını da birbirinden ayırmalıyız. İkisine de "yapay zekâ" diyoruz; fakat verileri, görevleri ve hata biçimleri aynı değil.

Bir sohbet asistanı, kullanım kılavuzundaki kavramları açıklamak veya bir uzmana sorulacak soruları hazırlamak için yararlı olabilir. Ancak akıcı bir cevap, doğrulanmış bilgi anlamına gelmez. NIST'in üretken yapay zekâ risk çerçevesi, yanlış içeriğin kendinden emin biçimde sunulmasını temel risklerden biri olarak ele alıyor.

Denizcilikte bunun karşılığı ciddi: Koordinat içeren bir metin, sırf kesin göründüğü için seyir planına dönüşmemeli. Bir geçidin uygunluğu, bir demir yerinin güvenliği veya güncel bir kısıtlama, güvenilir kaynaklardan ayrıca doğrulanmalı.

Aynı dikkat, insanın kendi kanaati için de geçerli. Teknolojiye kuşkuyla yaklaşıp yıllar önce edinilmiş bir bilgiyi hiç kontrol etmemek, daha sağlam bir muhakeme sayılmaz. Amaç, tek bir kaynağa kayıtsız şartsız inanmak değil; farklı bilgileri karşılaştırabilmek.

> *"Koordinat içeren bir metin, sırf kesin göründüğü için seyir planına dönüşmemeli."*

Kontrolü geri almak da öğrenilecek bir iş

> *Teknoloji, bu bütünün parçası olarak düşünülmeli; diğer gözlemleri gereksiz kılan bir yetki gibi değil.*

Bir sistem uzun süre sorunsuz çalıştığında, ne yaptığını izlemeyi bırakmak mümkün. NIST, otomatik çıktılara aşırı dayanmayı da insan–yapay zekâ etkileşiminin riskleri arasında değerlendiriyor.

Teknede bunun üzerinde düşünmek için büyük bir arıza beklemeye gerek yok. Kullanılan modun ne yaptığı, hangi veriye ihtiyaç duyduğu ve hangi koşulda devreden çıkacağı biliniyor mu? Bir uyarı geldiğinde kullanıcı onu anlayabiliyor mu? Kontrolü yeniden üstlenmesi gerekirse uygulanacak işlem tanıdık mı?

Yeni donanımla birlikte bu soruların da tekneye gelmesi gerekiyor. Özelliği çalıştırabilmek, onu gerektiği gibi kullanabildiğimiz anlamına her zaman gelmez.

Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları'nın beşinci kuralı, görme ve işitmenin yanı sıra koşullara uygun bütün mevcut imkânlarla yeterli gözcülük yapılmasını öngörüyor. Teknoloji, bu bütünün parçası olarak düşünülmeli; diğer gözlemleri gereksiz kılan bir yetki gibi değil.

Bugün burada ele aldığımız ürünler, kaptanlığın belirli işlerini destekliyor. Gelecekte yetenekleri değişebilir; mevcut bir ürünü ise ileride yapabilecekleriyle değil, bugün doğrulanmış işlevleriyle değerlendirmek gerekir.

Bir tekne sahibi için bunun pratik karşılığı, yeni sistemi kullanmaya başladığı ilk günlerde ortaya çıkar: Kılavuz açılır, uygun koşullarda denemeler yapılır, alarmlar ve kontrol geçişleri öğrenilir. Donanım alışverişinin en az fotoğrafı çekilen kısmıdır belki bu. Ama birkaç ay sonra ihtiyaç duyulacak bilgi, çoğunlukla o sırada kazanılır.



Açık denizde geçen uzun saatler, hazırlığın görünmeyen emeği, ekip içindeki sessiz anlaşmalar ve bekleyişin kendine özgü gerilimi... Sportif balıkçılığa yalnızca avın büyüklüğünden değil; bilgi, rekabet, sorumluluk ve denizle kurulan ilişki üzerinden bakıyoruz.



ORKİNOSUN PEŞİNDE

ORKİNOSUN PEŞİNDE:

TUTKUDAN DAHA FAZLASI

Açık deniz balıkçılığını yalnızca yakalanan balıkla anlatırsanız, günün büyük bölümünü hikâyeden çıkarmış olursunuz. Bekleyişi, hazırlığı, ekip içindeki uyumu, yanlış çıkan tahminleri… Oysa tutkuyu besleyenlerin önemli bir kısmı tam da bu saatlerde saklı. Rekabetin heyecanıyla denizdeki sorumluluğun birbirine değdiği yerde.

Balıkçılıkla ilgilenmeyen biri, gün sonunda ilk olarak ne yakalandığını sorabilir. Cevap "Hiçbir şey" olduğunda, ikinci soruyu tahmin etmek zor değildir: "Bütün gün ne yaptınız?"

Bu soruya cevap vermek, balıkçılığı anlatmanın da başlangıcı sayılabilir. Çünkü sonuç alınamayan bir gün, birbirinden tamamen farklı yaşanmış olabilir. Hazırlıksız çıkılmış, hiçbir şey anlaşılmadan dönülmüştür. Ya da ekip iyi çalışmış, kullanılan yöntemler karşılaştırılmış, bir sonraki çıkış için yeni sorular oluşmuştur.

İkisi de dışarıdan aynı görünür: Balık yoktur.

Orkinos peşinde geçirilen zamanı ilginç kılan, sonucun bütünüyle satın alınamaması ve önceden kesinleştirilememesidir. Donanım seçebilirsiniz, hazırlığınızı geliştirebilirsiniz, tecrübeli insanlarla çalışabilirsiniz. Yine de günün nasıl biteceğini sipariş edemezsiniz. İş hayatında her şeyi programlamaya alışmış biri için, bu belirsizlik başlangıçta tahammül edilmesi zor, zamanla da vazgeçilmesi güç bir deneyime dönüşebilir.



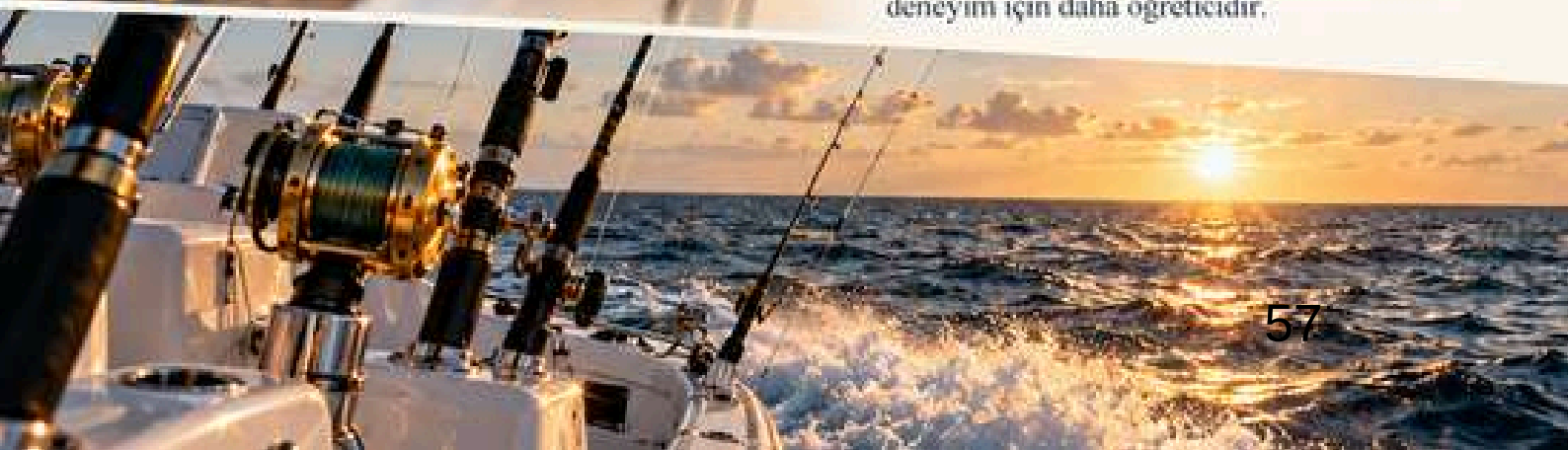
BEKLEMEKLE OYALANMAK ARASINDAKİ FARK:

İyi bir av gününün hazırlığına yalnızca ekipman üzerinden bakmamak gerek. Ne kadar süre denizde kalınacağı, koşullar değişirse ne yapılacağı, görevlerin nasıl paylaşılacağı da konuşulmalıdır. Özellikle bir turnuvada, puan arayışı bu kararların önüne geçtiğinde sportif amaçla denizcilik sorumluluğu arasında gerilim doğabilir.

Bunun yanında bir de dikkatin kullanımı var. Aynı yerde neden kalınıyor? Yöntem neden değiştirildi? Önceki seferin bilgisi, bugünkü duruma gerçekten uyuyor mu? Bekleyiş, bu sorularla dolduğunda boş zaman olmaktan çıkar.

Kayıt tutmak da burada işe yarayabilir. Yalnızca başarılı avları hatırlamak yerine sonuç alınamayan çıkışları da not etmek, kişisel deneyimi daha dürüst bir çerçeveye yerleştirir. Böyle kayıtların kurumsal karşılığına İngiltere'deki izinli mavi yüzgeçli orkinos yakala-bırak programında rastlanıyor: Tekne sahiplerinden seyir ve av verilerini bildirmeleri isteniyor; bilgiler sezonun izlenmesinde kullanılıyor. Bu, Türkiye'deki bir uygulamanın tarifi değil, sportif faaliyetin kayıtla nasıl ilişkilendirilebildiğine dair bir örnek.

Bir av defterinin en ilginç satırı bazen yakalanan balığın ölçüsü olmayabilir. Saatlerce neden yanlış yerde beklendiğini fark ettiğiniz not, sonraki deneyim için daha öğreticidir.





TEOS
MARİNA



ORKİNOSUN PEŞİNDE

KAMIŞI BİR KİŞİ TUTAR

Balıkla mücadele eden kişi, doğal olarak dikkatin merkezindedir. Fakat iyi bir ekibin katkısını yalnızca o ana indirgemek güç. Hazırlığın düzeni, teknenin yönetimi, görevlerin birbirine karışmaması ve gereksiz telaşın önlenmesi, aynı çalışmanın parçalarıdır.

Yine de takım çalışması, herkesin istediği anda müdahale edebilmesi anlamına gelmez. IGFA'nın kuralları, avcının balıkla mücadelesindeki yardım sınırlarını ayrıntılı olarak tanımlar; kamışa, makineye veya misinaya başka bir kişinin müdahalesi, izin verilen istisnalar dışında, rekor değerlendirmesini geçersiz kılabilir. Her turnuvanın kendi talimatı ayrıca okunmalıdır.

Bu ayrıntıların sporla ilgisi büyüktür. Çünkü değerlendirilen yalnızca sonucun büyüklüğü değil, sonuca hangi koşullarda ulaşıldığıdır. Aynı nedenle, balığı yakalamak için mümkün olan her yöntemin sportif ölçütler bakımından eşdeğer sayılması beklenemez.

Teknede iyi anlaşan insanların başarısı da sürekli konuşmalarında aranmaz. Kimin ne yapacağını önceden bildiği bir düzen, heyecan yükseldiğinde kıymetlenir. Bir aksaklık yaşandığında ise ekip hakkında başka bir şey öğrenilir: Hata hemen birine mi yükleniyor, yoksa neyin değiştirilebileceği mi konuşuluyor?



MÜCADELE BİTİNCE SORUMLULUK BİTMİYOR:

Sportif balıkçılığı severek anlatmak, canlı üzerindeki etkisini tartışmanın dışında bırakmayı gerektirmez. Özellikle yakala-bırak uygulamasında, balığın yüzerek uzaklaşmasıyla her şeyin sorunsuz tamamlandığını varsaymak doğru olmaz.

İrlanda açıklarında on mavi yüzgeçli orkinosun sensörlerle izlendiği, 2022'de yayımlanan bir araştırma, salımdan sonraki yüzme davranışında saatler boyunca değişiklikler görülebildiğini ortaya koydu. Küçük bir örneklemden bütün avlar için sonuç çıkarılamaz; çalışma, yine de gözümüzün önünden ayrılan balığın hikâyesinin orada sona ermediğini gösteriyor.

Buradan çıkan pratik sorumluluk, balıkla temasın ve salım sürecinin türün ihtiyaçlarına uygun, yetkin kişilerce yürütülmesi; görüntü alma isteğinin gereksiz gecikmeye yol açmamasıdır. Bir faaliyetin adında "sportif" bulunması, etkilerini kendiliğinden ortadan kaldırmaz.

Türkiye'de de mavi yüzgeçli orkinos avcılığının ayrı bir düzenleme çerçevesi bulunuyor. Bakanlığın 2026 uygulama talimatı, amatör-sportif av kapsamında yakalanan orkinoslar için kayıt ve bildirim sürecini düzenliyor; bu balıkların ticarete konu edilemeyeceğini belirtiyor. Güncel av şartları, ilgili tebliğ ve yetkili birimlerden doğrulanmalıdır.

Bütün bunlar balıkçılığın heyecanını sonradan eklenmiş tatsız ayrıntılar gibi görülmemeli. Tutkunun sürdürülebileceği zemini oluşturuyorlar.

Günün sonunda teknede yine uzun uzun konuşulur belki. Kaçırılan bir fırsat, iyi verilen bir karar, değiştirilmesi gereken bir hazırlık… Balık tutulmamış olsa da konuşacak çok şey kalmışsa, "Bütün gün ne yaptınız?" sorusunun cevabı da yavaş yavaş ortaya çıkmış demektir.

KAPTANLIK YAPAY ZEKÂYA DEVREDİLİR Mİ?



TEKNELER ÇEVRELERİNİ ALGILAYABİLİYOR, ROTA ÖNEREBİLİYOR VE BAZI MANEVRALARI KOLAYLAŞTIRABİLİYOR. ANCAK BİR TEKNEYİ YÖNLENDİRMEKLE BİR YOLCULUĞUN SORUMLULUĞUNU ÜSTLENMEK AYNI ŞEY DEĞİL. AKILLI SİSTEMLERİN BUGÜN GERÇEKTEN NELER YAPABİLDİĞİNE, NEREDE TÖKEZLEDİĞİNE VE BÜTÜN BU TEKNOLOJİNİN KAPTANLIK PRATİĞİNİ NASIL DEĞİŞTİRDİĞİNE YAKINDAN BAKALIM.

Bir marinada modern bir motoryatın yanaşmasını izlemek, denizcilikte son on yılda yaşanan değişimi anlamak için oldukça iyi bir başlangıç olabilir.
Tekne rıhtıma yaklaşırken kaptan uzun uzun dümen çevirmiyor. Elindeki joystick'i küçük hareketlerle kullanıyor; sistem teknenin yönünü koruyor, rüzgârın bordaya yaptığı baskıyı telafi etmeye çalışıyor. Joystick bırakıldığında tekne bulunduğu yerde kalabiliyor. Dışarıdan bakan biri için, yıllarca tecrübe gerektirdiğini düşündüğümüz bir manevra şaşırtıcı ölçüde sakin görünebilir.
Volvo Penta'nın Assisted Docking sistemi bu yaklaşımın güncel örneklerinden biri. Üretici sistemi yarı otomatik olarak tanımlıyor. Kaptan hâlâ teknenin nereye ve ne hızla hareket edeceğini belirliyor; sistem ise verilen komutu daha hassas uygulamaya, rüzgâr ve akıntının etkisini dengelemeye yardımcı oluyor.
Dolayısıyla kaptan ortadan kalkmış değil. Yaptığı işin bir kısmı elektronik sistem tarafından üstlenilmiş durumda.
Aslında bugün teknelerde "yapay zekâ" başlığı altında konuştuğumuz yenilikleri anlamanın en iyi yolu da buradan geçiyor. Çünkü otomasyon, yapay zekâ ve otonomi çoğu zaman aynı şeymiş gibi anlatılıyor; oysa aralarında önemli farklar var.

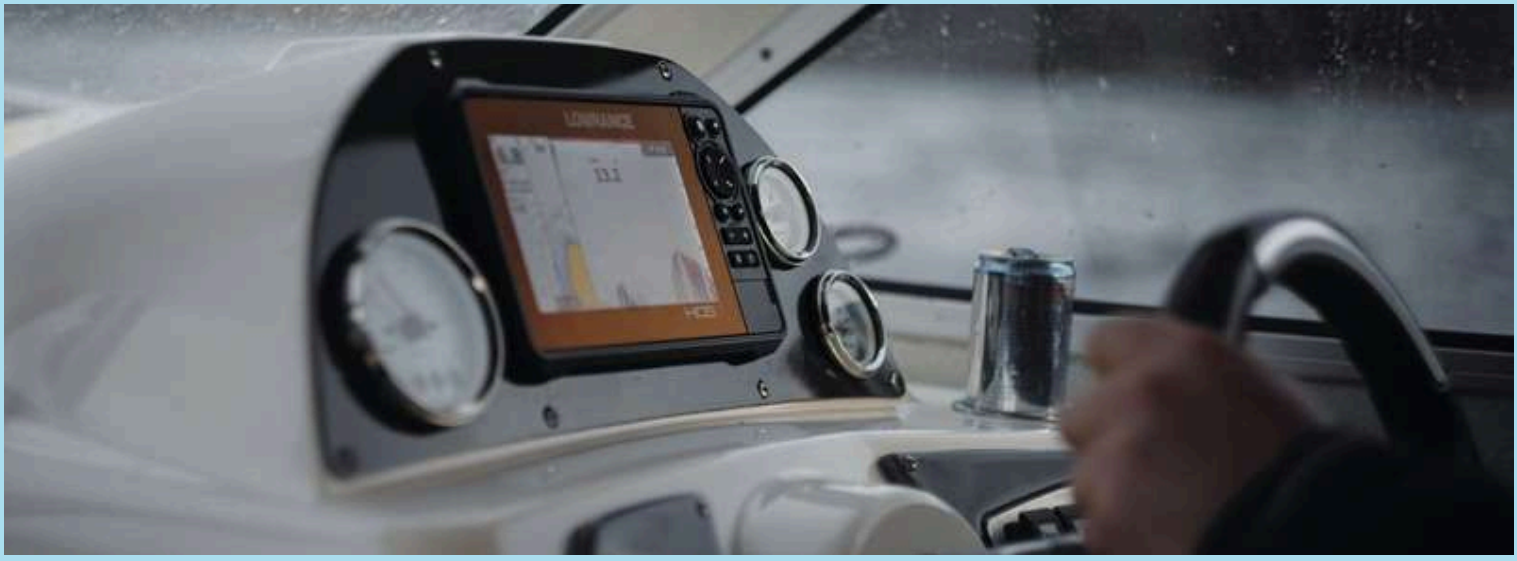


HER AKILLI SİSTEM YAPAY ZEKÂ DEĞİL

Otopilot yıllardır teknelerde.
Belirlenen başı koruyor, dümen hareketlerini sürekli düzeltiyor ve uzun seyirlerde ciddi bir iş yükünü kaptanın üzerinden alıyor. Dinamik konumlandırma sistemleri GPS ve hareket sensörlerinden gelen verileri kullanarak tekneyi belirli bir noktada tutabiliyor. Elektronik haritalar teknenin su çekimi ve geçiş yüksekliği gibi bilgilerden yararlanarak bir rota önerebiliyor.
Bunların tamamını yapay zekâ olarak adlandırmak doğru olmaz.
Yapay zekânın denizde daha görünür hâle geldiği alanlardan biri çevrenin algılanması. Burada yalnızca sensörlerden veri toplamak yeterli değil; sistemin gördüğü görüntünün ne anlama geldiğini de ayırt etmesi gerekiyor.
SEA.AI bunun iyi örneklerinden biri.
Sistem, optik ve termal kameralardan gelen görüntüleri analiz ederek küçük tekneleri, şamandıraları, suya düşmüş kişileri ve çeşitli yüzer cisimleri algılamaya çalışıyor. Radarın veya AIS'in her zaman kolayca göremediği küçük hedeflere karşı ek bir gözcü görevi üstlenmesi amaçlanıyor.
Burada asıl yenilik kameranın kendisi değil. Yazılımın görüntünün içinden anlam çıkarmaya çalışması.
Üstelik bu sistemlerin gelişimi oldukça somut sorunlar üzerinden ilerliyor. SEA.AI'ın 2026'da yayımladığı yazılım güncellemelerinden biri, yüksek dalgalarda kırılan dalga tepelerinin gerçek bir cisim sanılarak yanlış alarm üretmesini azaltmaya odaklanıyordu.
İnsan gözünün bir bakışta "dalga" diye tanımladığı görüntüyü makine için güvenilir biçimde ayırmak, göründüğünden daha zor bir iş.
Bu da bizi önemli bir noktaya getiriyor: Elektronik sistem çevredeki bir hedefi fark edebilir, ancak o hedefle ilgili ne yapılacağına karar vermek başka bir aşama.

TEKNE ARTIK ÇEVRESİNİ “GÖREBİLİYOR”

Denizde gözcülük, kaptanlığın en eski işlerinden biri.
Ufuk taranır. Işıklar izlenir. Hareket eden cisimler fark edilir. Gece, yağmurda veya uzun seyirlerde bunun ne kadar yorucu olduğu denize çıkan herkesin bildiği bir gerçek.
Şimdi elektronik sistemler de bu işe katılıyor.
SEA.AI’ın Sentry ve Watchkeeper sistemleri, termal ve renkli kameralarla elde edilen görüntüleri yapay zekâ destekli görüntü işleme ile analiz ederek çevredeki nesneleri algılamaya ve sınıflandırmaya çalışıyor. Teknoloji, küçük tekneler, şamandıralar, yüzen cisimler ve sudaki insanlar gibi radar veya AIS tarafından her zaman kolayca fark edilmeyen hedeflere ek bir göz oluşturmayı amaçlıyor.
Buradaki gelişme yalnızca kameranın daha kaliteli olması değil.
Yazılımın, gördüğü şeyin ne olabileceğini anlamaya çalışması.
Üstelik sistemler hâlâ öğreniyor. SEA.AI’ın 11 Eylül 2026’da yayımladığı 4.3 yazılım güncellemesinde, kırılan dalga tepelerinin gerçek nesne sanılarak yanlış alarm üretmesinin azaltıldığı ve birbirine yakın birden fazla hedefin daha tutarlı biçimde takip edilmesinin geliştirildiği açıklandı. Ekim 2026’daki 4.4 sürümü ise tespit kayıtlarının sonradan incelenmesini kolaylaştıran yeni özellikler getirdi.
Bu, teknoloji hakkında önemli bir şey anlatıyor.
İnsan gözü “Bu bir dalga” diye kolayca geçebilir.
Makinenin ise dalga ile yarı batık bir cismi ayırabilmesi için çok sayıda örnek, sensör verisi ve doğru sınıflandırma gerekir.
Bir sistemin geliştirilmesi sırasında “dalga tepelerini daha az yanlış algılamaya başladık” denmesi, onun başarısız olduğu anlamına gelmez. Tam tersine, yapay zekâ teknolojisinin gerçek dünyada nasıl ilerlediğini gösterir: önce hatayı görür, sonra ayrımı daha iyi yapmayı öğrenir.
Fakat bu öğrenme sürecinin varlığı, kaptana başka bir sorumluluk yüklüyor.
Ekrandaki tespit, kararın kendisi değildir.



DİYELİM MAKİNE TEHLİKEYİ GÖRDÜ. PEKİ ŞİMDİ NE OLACAK?

Elektronik navigasyonda benzer bir rahatlık duygusu var.
Başlangıç noktasını seçiyorsunuz, varış yerini belirliyorsunuz ve birkaç saniye sonra ekranda düzenli bir rota çizgisi beliriyor.
Garmin Auto Guidance+ gibi sistemler teknenin su çekimi, yüksekliği ve harita verileri üzerinden önerilen bir güzergâh oluşturabiliyor. Dar geçişlerden kaçınabiliyor, bilinen engelleri hesaba katabiliyor.
İyi kullanıldığında oldukça yararlı.
Ama üreticilerin kendi uyarılarında da vurguladığı gibi, bu tür rotalar planlama desteği. Seyir sorumluluğunun yerine geçmiyor.
Çünkü elektronik harita bazı şeyleri bilir, bazılarını bilmez.
Derinliği bilir.
Teknenin yüksekliğini bilir.
Kıyı hattını bilir.
Fakat kaptanın ne kadar uyuduğunu bilmez.
Teknedeki bir kişinin kendini kötü hissettiğini bilmez.
Varış saatinin ekibi zorlayıp zorlamayacağını hesaba katmaz.
Kâğıt üzerinde uygun görünen bir seyir, o gün tekne üzerindeki insanlar için iyi bir seyir olmayabilir.
Bu nedenle rota planlamak yalnızca iki nokta arasındaki en uygun çizgiyi bulmak değildir. Yolculuğun tamamını değerlendirmektir.
Bazen daha uzun yolu seçmek gerekir.
Bazen planlanan liman değiştirilir.
Bazen de tekne hiç çıkmaz.



TEKNOLOJİ BİR ŞEYİ KOLAYLAŞTIRDIĞINDA NE OLUR?

Otomasyonun en ilginç taraflarından biri, zaman içinde insanın davranışını da değiştirmesi.
Bir sistem birkaç kez doğru çalıştığında ona daha fazla güveniyoruz. Onlarca kez doğru çalıştığında ise yaptığı işi kontrol etme ihtiyacımız azalabiliyor.
Bu yalnızca denizcilikte görülen bir durum değil. Havacılıkta ve diğer yüksek otomasyonlu alanlarda yıllardır tartışılıyor.
Denizde de benzer bir soru giderek daha önemli olacak.
Yanaşmaların çoğunu destek sistemiyle yapan bir kaptan, bir gün sistem devre dışı kaldığında aynı manevrayı ne kadar rahat yapar?
Uzun seyirlerin tamamına yakınını otopilotla geçiren biri, zor koşullarda saatlerce manuel dümen tutmak zorunda kaldığında teknenin davranışını ne kadar iyi hisseder?
Elektronik rota önerilerine alışan biri, sistem çalışmadığında alternatif güzergâhı ne kadar hızlı kurabilir?
Bunlar teknolojinin kullanılmaması gerektiğini gösteren sorular değil.
Aksine, teknolojinin nasıl kullanılması gerektiğini düşündüren sorular.
Otomasyonun en sağlıklı kullanımı muhtemelen insan becerisinin yerine geçmesi değil, onu desteklemesi.
Sistem çalışırken de ne yaptığını anlamak, zaman zaman manuel kullanım pratiğini sürdürmek ve mümkün olduğunda arızayı yalnızca teorik bir ihtimal olarak görmemek gerekiyor.
Çünkü denizde sorun çoğu zaman sistemin bozulmasıyla başlamıyor. Sorun, sistem bozulduğunda insanın artık ne yapacağını yeterince iyi hatırlamamasıyla büyüyor.



YAPAY ZEKÂNIN İKNA EDİCİ TARAFI

Son birkaç yılda denizcilik dünyasına yeni bir teknoloji daha girdi: üretken yapay zekâ.
Burada sözünü ettiğimiz şey teknedeki kameranın bir şamandırayı tanımasından farklı.
Chatbotlar ve benzeri sistemler rota araştırmasından meteorolojik bilgilerin açıklanmasına, bakım sorularından liman önerilerine kadar pek çok konuda cevap verebiliyor.
Bu araçların güçlü olduğu taraflardan biri dili kullanmaları.
Soruyu iyi anlıyorlar.
Bilgiyi düzenliyorlar.
Karmaşık bir konuyu birkaç paragrafta açıklayabiliyorlar.
Fakat tam da bu yüzden başka bir risk ortaya çıkıyor: Yanlış bilgi de son derece düzgün anlatılabiliyor.
Bir koordinatın güvenli bir tonla verilmesi, onun doğru olduğu anlamına gelmez.
Bir koyun uygun demir yeri olarak önerilmesi, oradaki güncel kısıtlamaların gerçekten kontrol edildiğini göstermez.
Meteorolojik bir yorumun akıcı olması, kullanılan verinin güncel olduğu anlamına gelmez.
Denizcilikte kaynak kontrolü bu nedenle önemini kaybetmiyor.
Elektronik harita, güncel hava bilgisi, Notice to Mariners, liman duyuruları ve üretici dokümanları hâlâ esas başvuru noktaları.
Yapay zekâ bunlara ulaşmayı kolaylaştırabilir, açıklayabilir, karşılaştırabilir.
Ama kritik kararda kaynağın kendisinin önüne geçmemeli.



KAPTANIN İŞİ NEREYE DOĞRU DEĞİŞİYOR?

Ticari denizcilikte bu tartışma çok daha ileri bir aşamaya ulaşmış durumda.
IMO'nun 2026'da kabul ettiği Maritime Autonomous Surface Ships Code, uzaktan yönetilen veya yüksek seviyede otomasyon kullanan ticari gemiler için uluslararası bir çerçeve oluşturuyor.
Bu düzenleme doğrudan gezi yatları için hazırlanmış değil. Ancak önemli bir yönü var: Geminin ne kadar otomatikleştiğinden bağımsız olarak insan sorumluluğunun nasıl korunacağı üzerinde duruyor.
Başka bir ifadeyle, denizcilik dünyası artık yalnızca "Makine bunu yapabilir mi?" sorusunu sormuyor.
"Makine bunu yaptığında sorumluluk kimde olacak?" sorusunu da tartışıyor.
Bu ayrım yatçılık için de giderek daha anlamlı hâle gelecek.
Tekneler daha fazla işi kendi başlarına yapabildikçe kaptanın rolü azalmak yerine başka bir yere kayabilir.
Eskiden daha çok fiziksel kontrol vardı.
Dümeni tutmak, motoru dinlemek, pusulayı izlemek, haritayı okumak.
Bunların hiçbiri ortadan kalkmış değil. Ancak yanlarına yeni görevler eklendi.
Sistemin hangi sensörden beslendiğini bilmek.
Bir alarmın neden çıktığını anlamak.
Otomatik moddan manuel kontrole nasıl geçileceğini bilmek.
Bir algoritmanın önerisinin hangi veriye dayandığını sorgulamak.
Ekranın gösterdiği şeyle denizde görülen şey uyuşmadığında hangisinin neden farklı olduğunu anlayabilmek.
Geleceğin kaptanı daha az şey bilmeyecek.
Muhtemelen farklı şeyleri birlikte bilmek zorunda kalacak.




TEOS
MARİNA

PEKİ KAPTANLIK GERÇEKTEN DEVREDİLEBİLİR Mİ?

Bugün baktığımızda kaptanın yaptığı pek çok işin teknoloji tarafından üstlenilebildiği açık.
Tekne rotayı tutabiliyor.
Konumunu koruyabiliyor.
Çevresindeki bazı hedefleri fark edebiliyor.
Yanaşırken rüzgârın etkisini telafi edebiliyor.
Rota öneriyor.
Yaklaşan engel karşısında düzeltici hareket yapabiliyor.
Birkaç yıl sonra bu liste çok daha uzun olacak.
Bir gezi teknesinin marinadan ayrılıp başka bir limana büyük ölçüde kendi kendine gitmesi artık bilimkurgu sayılmaz.
Ama kaptanlık yalnızca tekneyi bir noktadan diğerine götürmekten oluşmuyor.
Bir seyir sırasında verilen kararların önemli bölümü teknik kapasitenin sınırında değil, insanın ve koşulların sınırında alınıyor.
Tekne gidebilir durumda olabilir.
Ekip olmayabilir.
Hava seyir için kabul edilebilir olabilir.
Varış koşulları uygun olmayabilir.
Sistem “devam edilebilir” diyebilir.
Kaptan planı değiştirebilir.
Belki önümüzdeki yıllarda tekneyi bizden daha hassas kullanan sistemlerle seyredeceğiz. Hatta bazı manevralarda insanın müdahalesi, sistemin müdahalesinden daha kaba kalacak.
Bu durumda kaptanlığın değeri dümeni ne kadar iyi çevirdiğimizden çok, hangi bilgiyi ne kadar doğru değerlendirdiğimizde ortaya çıkabilir.
Teknoloji teknenin çevresini daha iyi görmemize yardım ediyor.
Rotayı daha hızlı hesaplıyor.
Hataların bir kısmını bizden önce fark ediyor.
Bütün bunların denizciliği daha güvenli hâle getirme ihtimali yüksek.
Fakat aynı teknolojinin bizi daha iyi kaptan yapıp yapmayacağı, onu nasıl kullandığımıza bağlı.
Dümen yavaş yavaş makineye geçebilir.
Sorumluluğun aynı hızla devredildiğini söylemek içinse henüz erken.

İzmir'de Etkinlik Zamanı!

Kasım 2026



KONSER

Simge Konseri

1 Kasım 2026

Gündoğdu Meydanı



FESTİVAL

Wildact Airport

5–8 Kasım 2026

Eski Urla Birgi Havalimanı



KONSER

Mabel Matiz

7 Kasım 2026

Bornova Aşık Veysel Açıkhava Tiyatrosu



ÇOCUK / MÜZİKAL

Ho Ho Ho! Müzikali

8 Kasım 2026

İstinyeArt %100 Performans Arena



TİYATRO

Romeo & Juliet

11 Kasım 2026

Urla Hakan Çeken Kültür Merkezi



KONSER

Ceylan Ertem – Biriktirdiklerim & Sezen Aksu Tribute

13 Kasım 2026

SoldOut Performance Hall



ÇOCUK

Miniyo Çocuk Şarkıları Konseri

14 Kasım 2026

Karşıyaka Ahmet Piriştina Kültür Merkezi



KONSER

Floydian Night (A Tribute to Pink Floyd)

14 Kasım 2026

Skaff PSM Alsancak

İzmir'de Etkinlik Zamanı!

Aralık 2026



KONSER / SENFONİK

Rammstein Symphonic Experience

1 Aralık 2026

Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi



KONSER

Cathedra Christmas Concerts

3 Aralık 2026

St. John Anglikan Kilisesi



KONSER

Gökhan Türkmen

4 Aralık 2026

SoldOut Performance Hall



KONSER

Birsen Tezer

4 Aralık 2026

Ooze Venue



KONSER

Blackbriar

5 Aralık 2026

SoldOut Performance Hall



ORKESTRA

Ne Prosto Orchestra

7 Aralık 2026

Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi



KONSER

Soner Sarıkabadayı

8 Aralık 2026

Bostanlı Suat Taşer Tiyatrosu



KONSER

Cem Adrian

10 Aralık 2026

Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi

CANNES, CENOVA, BODRUM

2026 BOAT SHOW SEZONU BİZE NE SÖYLÜYOR?



Bir boat show'u yalnızca yeni modellerin sıralandığı büyük bir vitrin olarak görmek mümkün. Oysa asıl hikâye çoğu zaman teknelerin boyunda ya da fuarın ziyaretçi sayısında değil; yaşam alanlarının nasıl kurgulandığında, üreticilerin hangi kullanım alışkanlıklarına cevap aradığında, hangi teknolojilerin görünmezleştiğinde ve marinaların birkaç yıl sonra hangi teknelere hizmet vermek zorunda kalacağında saklı. 2026 sezonunda Cannes, Cenova ve Bodrum'u yan yana koyduğumuzda, üç farklı ölçekteki organizasyonun aynı sektörün üç ayrı sorusuna cevap aradığını görüyoruz.



Boat show'larda insanın başı kolayca döner. Bir pontondan diğerine geçilir, birkaç saat içinde onlarca tekne gezilir, aynı boy sınıfında birbirine benzeyen salonlar, kıç platformlar, kokpitler ve kabinler görülür. Akşam olduğunda hafızada çoğu zaman birkaç etkileyici model, birkaç iyi fikir ve hayli yorgun ayak kalır.

Oysa fuarların asıl değeri biraz geri çekilip bakıldığında ortaya çıkıyor.
Hangi tekne daha büyüktü sorusunun yanına, üretici o fazladan alanı nereye harcadı sorusunu koyduğunuzda örneğin. Kabine mi, mutfağa mı, kıç platforma mı? Motor gücü artarken gürültü nasıl yönetilmiş? Teknenin elektronik sistemleri kullanıcıdan daha çok şey mi bekliyor, yoksa kullanıcının işini azaltmaya mı çalışıyor? Yelkenli, motoryat ve multihull tarafında büyüyen sınıflar hangileri? Bir teknenin yeni görünmesinin nedeni tasarımı mı, yoksa üzerinde kurulan yaşam fikri mi?

2026 sezonu bu sorular açısından özellikle zengindi. Cannes Yachting Festival 8–13 Eylül'de yaklaşık 56.600 ziyaretçiyi, 680 katılımcıyı ve 700 tekneyi ağırladı. Fuarın Innovation Route programı navigasyon ekipmanından sürdürülebilir ürünlere, yenilikçi teknelerden kurumsal sorumluluk girişimlerine kadar teknolojik değişimi ayrıca görünür kıldı.

Aradan üç hafta geçmeden Cenova'da 66. Salone Nautico Internazionale başladı. 1–6 Ekim tarihleri arasında 138.273 ziyaretçi geldi; 45 ülkeden katılımcılar, 1.000'in üzerinde tekne ve 215 yeni ürün bir araya geldi. Organizasyon boyunca 4.600'den fazla deniz testi yapıldı.

14–18 Ekim’de ise Bodrum Boat Show ikinci kez Bodrum Limanı’nda düzenlendi. Henüz genç bir organizasyon olmasına rağmen fuarın arkasında son derece yerleşik bir denizcilik coğrafyası var: Türkiye’nin önemli tekne üreticileri, brokerlar, charter şirketleri, ekipman markaları, marinalar, teknik hizmetler ve Ege’nin aktif yatçılık trafiği aynı bölgenin içinde zaten yaşıyor. Organizasyonun kendi verilerine göre ilk edisyon 25 bin ziyaretçi, 200 katılımcı, 250 tekne ve 500’ün üzerinde markayı bir araya getirmişti; 2026 edisyonu da 200’ün üzerinde tekne ve 500’ü aşkın marka hedefiyle düzenlendi.
Bu rakamları yan yana yazmak kolay. Ama Cannes, Cenova ve Bodrum’un değerini yalnızca büyüklük üzerinden okumak yanıltıcı olur. Çünkü üçü aynı işi yapmıyor.

CANNES VE CENOVA: AYNI DENİZİN İKİ FARKLI OKUMASI

Cannes Yachting Festival bugün uluslararası yatçılık takviminin en görünür başlangıç duraklarından biri. Yeni sezon modellerinin, dünya prömiyerlerinin ve büyük markaların aynı anda ortaya çıktığı bir sahne olması, fuarı özellikle yat satın alma davranışını okumak açısından değerli kılıyor.
Büyük bir markanın bir sonraki modeli için hangi alandan fedakârlık ettiğine Cannes’da dikkatle bakmak, bazen bir pazar araştırması okumaktan daha öğretici olabilir.
Örneğin son yıllarda teknelerin kıç tarafındaki değişim artık göz ardı edilemeyecek kadar belirgin. Yüzme platformları büyüyor, bordalar açılıyor, kokpit ile deniz arasındaki eşik azalıyor. İç ve dış mekân daha kolay birbirine bağlanıyor. Mutfak bazı teknelerde salonun arka köşesinden çıkıp yaşam alanının merkezi hâline geliyor.
Bunların hiçbiri yalnızca estetik karar değil.
Teknenin kullanım süresi değişiyor. Demirde geçirilen zaman artıyor. İnsanlar tekneyi yalnızca bir yerden başka bir yere ulaşmanın aracı olarak değil, günün önemli bölümünün geçirildiği bir yaşam alanı olarak kullanıyor. Dolayısıyla tasarım da seyir sırasında geçirilen saatlerden çok, varıldıktan sonra başlayan hayata yatırım yapıyor.



Cannes’ın güçlü yanı bu değişimi çok sayıda marka üzerinde aynı anda gözlemleme imkânı vermesi. Farklı üreticiler birbirinden bağımsız biçimde aynı çözümü tekrar etmeye başladığında bunun yalnızca tasarım modası olup olmadığını sorgulamak mümkün oluyor.
Fuarın büyüklüğü aynı zamanda disiplin gerektiriyor. 700 teknenin bulunduğu bir alanda “hepsini göreceğim” yaklaşımı, çoğu zaman gerçekten önemli olanı görmeyi zorlaştırıyor. Cannes bu nedenle önceden çalışılması gereken bir fuar. Benzer boydaki üç tekneyi yalnızca gezmek yerine aynı kullanıcının ihtiyacına neden üç farklı cevap verdiklerini karşılaştırmak çok daha verimli.

Cenova’ya gelindiğinde bakış biraz değişiyor.

Cenova Boat Show’un geçmişi 1962’ye uzanıyor. İlk Cenova edisyonu 30 bin metrekare civarında bir alanda başlamıştı; bugün organizasyon karada ve suda çok daha büyük bir endüstriyel ekosistemi temsil ediyor.

Bu tarihsel devamlılığın fuarın karakterine etkisi var. Cenova yalnızca tekne görmek için değil, teknenin arkasındaki sanayiyi anlamak için de gidilecek yerlerden biri.

Motorlar, elektronik sistemler, enerji çözümleri, komponentler, güverte ekipmanları, malzemeler, aksesuar üreticileri ve servis teknolojileri, teknenin kendisi kadar görünür.
2026 verileri bu açıdan özellikle dikkat çekici. Fuarda multihull sayısı bir önceki yıla göre yüzde 28 artmış; farklı segmentlerdeki en büyük üç teknenin ortalama boyu da yüzde 14,1 yükselmişti.

Bu iki veri tek başına gelecek tahmini yapmaya yetmez. Ama marina yöneticisinin not defterine yazması gereken rakamlar bunlar.
Çünkü fuardaki tekne boyunun büyümesi yalnızca üreticinin meselesi değil.
Bir süre sonra o tekneler marinalara gelecek.





Katamaranların sayısı artıyorsa daha geniş bağlama alanları gerekecek. Daha büyük yatların payı yükseliyorsa ponton kapasitesinden elektrik altyapısına, manevra alanlarından travel lift ihtiyacına kadar birçok hesap değişebilir.

Cenova'nın 4.600'den fazla deniz testine ev sahipliği yapması da önemli. Bir tekneyi pontonda görmekle denizde kullanmak arasında ciddi fark var. Görüş açısı, gürültü, titreşim, dümen tepkisi, hızlanma ve gövdenin dalgayla ilişkisi katalogda anlaşılabilecek şeyler değil.

Bu nedenle Cannes ile Cenova'yı karşı karşıya koymak yerine yan yana okumak daha anlamlı.

Cannes daha çok şu soruyu sorduruyor: Yeni yatçı ne istiyor?

Cenova buna ikinci bir soru ekliyor: Endüstri bu talebi nasıl üretiyor?




TEOS
MARİNA



2026’DA YATÇININ BEKLENTİSİ NEREYE GİDİYOR?

“Yeni yatçı” ifadesini kullanırken dikkatli olmak gerekiyor. Birkaç fuardan yola çıkıp yepyeni bir müşteri tipi doğduğunu söylemek kolay fakat fazla kesin olur.

Değişen şey daha çok beklentilerin ağırlığı.

Örneğin kullanım kolaylığı artık teknedeki teknoloji sayısından daha önemli hâle geliyor.

Bir dönem büyük ekranlar, çok sayıda kontrol paneli ve görünür elektronik ekipman bir teknenin teknolojik seviyesini anlatıyordu. Şimdi daha ileri sistemlerin büyük bölümü ters yönde hareket ediyor: teknoloji daha fazla çalışıyor ama kullanıcı daha az uğraşıyor.

Joystikle yanaşma yardımcıları, otomatik konum tutma, daha gelişmiş enerji yönetimi, tek ekranda birleşen sistemler, uzaktan izleme ve sensör altyapıları bunun parçaları.

Lüks kavramı da buna paralel olarak değişiyor.

Lüks yalnızca pahalı malzeme kullanmak değil; karmaşık bir şeyi kullanıcı için basit hâle getirmek.

Sessizlik de bunun içine giriyor.

Bir jeneratörün daha az duyulması, klima sisteminin daha az titreşim yaratması, batarya kapasitesinin demirde uzun süre motor çalıştırmadan yaşamaya imkân vermesi, ilk bakışta büyük bir salon kadar etkileyici görünmeyebilir. Ama teknenin üzerinde üç gün geçirdiğinizde yaşam kalitesini daha fazla etkileyebilir.

Enerji tarafındaki değişim de marinalar açısından özellikle izlenmeye değer.

Tekneler üzerindeki elektrikli ekipman sayısı arttıkça marinadan beklenen enerji kalitesi de değişiyor. Daha yüksek güç ihtiyacı, daha istikrarlı kıyı elektriği, şarj çözümleri ve enerji yönetimi birkaç yıl içinde “ek hizmet” olmaktan çıkıp standart beklenti hâline gelebilir.

Aynı durum dijital sistemler için geçerli.

Tekne sahibi artık yalnızca marinadayken teknesinin durumunu öğrenmek istemiyor. Batarya, sintine, sıcaklık, kıyı elektriği veya güvenlik sistemlerinin uzaktan izlenmesi yaygınlaştıkça marina ile tekne arasındaki ilişkinin de dijitalleşmesi kaçınılmaz.

Dolayısıyla boat show’da görülen teknoloji, marina kapısında bitmiyor.

Teknenin beklentisi marinaya taşınıyor.

İç mekân tarafında ise biraz daha farklı bir dönüşüm var. Her boşluğu kabine dönüştürmek yerine ortak yaşam alanlarını büyüten tekneler dikkat çekiyor. Bunun arkasında yalnızca tasarım tercihi değil, teknenin kullanılma biçimi var.

Bir tekne sahibinin sorusu eskiden daha kolaylıkla “Kaç kişi konaklar?” olabilirken bugün “Gün boyunca altı kişi nerede oturur, yemek yer, denize girer, dinlenir?” sorusu daha fazla önem kazanıyor.

Kabin sayısı hâlâ değerli.

Ama kullanılmayan kabin yerine her gün kullanılan birkaç metrekareyi tercih eden müşteri de giderek daha görünür.

Multihull’lardaki büyüme de bu perspektiften okunabilir. Cenova’nın 2026’da sergilenen multihull sayısındaki yüzde 28’lik artışı açıklaması, bu sınıfa yönelik ilginin fuar alanında da belirginleştiğini gösteriyor.

Katamaranın popülerliği marina açısından ise farklı bir denklem.

Aynı uzunluktaki monohull ile aynı bağlama alanını istemiyor.

Dolayısıyla üreticinin satış başarısı, birkaç yıl sonra marina işletmecisinin kapasite planına dönüşebiliyor.

Boat show’lara yalnızca satış tarafından bakıldığında bu bağlantı kolayca kaçıyor.



Su bir anda süt gibi bulanırsa durup düşünürüz. Martılar belirli bir noktada toplanmışsa merak ederiz. Rüzgâr tahminden erken döndüyse rotayı yeniden değerlendiririz. Demir zinciri alıştığımızdan farklı ses çıkarıyorsa gece uykumuz hafifler. İskelede palamarcı “Bugün öğleden sonra burun biraz sertleşir” dediğinde, bazen en iyi hava uygulamasından daha dikkatli dinleriz. Çünkü denizde bilgi yalnızca veriden ibaret değildir.

Bir de yılların biriktirdiği o küçük cümleler vardır:

“Buraya çok içeriden girme, sığlık uzar.”

“Bu koy poyrazda iyi ama gece lodos alır.”

“Şu kayanın açığını sevmez tekneler.”

“Sabah çıkarsan su cam gibi olur.”

“Dönüşte burun biraz döver, şaşırma.”

Bu cümleler haritada yazmaz. Ama bazen harita kadar değerlidir.

Denizciliğin güzel yanı da burada. En gelişmiş teknolojiyle en eski sezgi aynı güvertede buluşur. Bir elimiz chartplotter’da, bir gözümüz ufukta, kulağımız rüzgârda, aklımız hava tahmininde, içimizde de hafif bir “Acaba?” duygusu vardır. O “acaba” kötü bir şey değildir. Hatta iyi denizciliğin en sağlıklı reflekslerinden biridir. Çünkü denizde fazla emin olmak, çoğu zaman tehlikenin başlangıcıdır.

Uluslararası denizcilik kurallarında da bu yüzden gözcülük hâlâ temel bir sorumluluktur. IMO’nun çarpışmayı önleme kurallarındaki Rule 5, her teknenin her zaman görerek, işiterek ve mevcut koşullara uygun tüm araçları kullanarak uygun gözcülük yapması gerektiğini vurgular. Yani kural aslında bize çok sade bir şey söyler: Ekranına bak, ama başını da kaldır.



BODRUM'UN KENDİ ROTASI

Bodrum Boat Show'u Cannes ve Cenova'yla aynı ölçekte karşılaştırmak doğru olmaz.
Bir tarafta altmış yılı aşmış bir organizasyon, diğer tarafta yarım yüzyıla yaklaşan uluslararası bir fuar var. Bodrum ise 2026'da yalnızca ikinci edisyonunu gerçekleştirdi.
Bu farkı bir dezavantaj listesine çevirmek yerine, organizasyonun hangi kimliği kurabileceğini düşünmek daha verimli.
Çünkü Bodrum'un arkasında genç bir fuardan çok daha eski bir denizcilik kültürü bulunuyor.
Ahşap tekne üretimi, gulet, tirhandil, Mavi Yolculuk geleneği, charter sektörü, tersaneler, bakım-onarım işletmeleri, marinalar ve Ege kıyılarında dolaşan yoğun yat trafiği zaten mevcut.
Fuar bunların üzerine geliyor.
Bu nedenle Bodrum için en cazip yol, Cannes'ın daha küçük bir benzerini oluşturmak olmayabilir.
Bodrum'un kendine ait bir nedeni olmalı.
Bir yabancı yat sahibi neden Bodrum Boat Show'a gelsin?
Bir broker neden takvimine Bodrum'u eklesin?
Bir marina yöneticisi neden birkaç gününü burada geçirsin?
Bir yabancı basın mensubu neden Cannes ve Cenova'nın ardından Türkiye'ye gelsin?
Bu soruların cevabı yalnızca tekne sayısında aranırsa rekabet zor.
Ama Bodrum ziyaretinin içine Türk tekne üretimini, refit altyapısını, charter pazarını, marinaları, geleneksel tekne kültürünü ve aktif Ege yatçılığını birlikte görmek girerse çok daha ayırt edici bir teklif ortaya çıkıyor.
Bodrum Boat Show'un katılımcı profili de zaten bunun altyapısını taşıyor: megayat ve motoryattan yelkenli ve katamarana; gulet ve tirhandilden motor, ekipman, charter, brokerlık, sigorta ve marinacılık hizmetlerine uzanan geniş bir alan tanımlanmış durumda.
Buradan sonraki gelişim yalnızca daha fazla marka ve tekne getirmekle ölçülmek zorunda değil.
Uluslararası fuarların gücünü oluşturan ikinci bir katman var: profesyonel görüşmeler.
Cenova 2026'da 35 ülkeden uluslararası alıcılarla gerçekleştirilen 580 B2B toplantıyı ayrıca raporladı.
Bu tür veriler çok şey söylüyor.
Çünkü ziyaretçi sayısı fuarın kalabalığını gösterir; nitelikli profesyonel görüşme sayısı ise fuarın sektör içinde nasıl çalıştığını göstermeye başlar.
Bodrum'un zaman içinde yabancı broker, charter şirketi, marina işletmecisi, yatırımcı, distribütör, basın mensubu ve profesyonel alıcılar için programlanmış görüşmeleri büyütmesi, uluslararası konumunu doğal biçimde kuvvetlendirebilir.


TEOS
MARİNA

Burada aceleye gerek yok.

İkinci yılında bir fuarın bütün bunları tamamlamış olması beklenmez.

Fakat hangi yönde büyüdüğü önemlidir.

Bodrum'un ayrıca başka fuarların kolayca üretemeyeceği bir avantajı daha bulunuyor: etkinlik bittiğinde denizcilik hayatı bitmiyor.

2026 Bodrum Boat Show 18 Ekim'de kapanırken The Bodrum Cup 19–24 Ekim tarihleri arasında devam etti. Yarışta 90 tekne ve yaklaşık 1.000 yelkenci yer aldı.

Bunu yalnızca takvim tesadüfü olarak görmek yerine daha geniş bir potansiyel olarak düşünmek mümkün.

Uluslararası bir ziyaretçi birkaç gün fuarda tekne ve ekipman inceleyip ardından aktif bir yelken organizasyonunun içine geçebiliyor.

Böylece Bodrum yalnızca "boat show'a gidilen şehir" olmuyor.

Denizcilik deneyiminin birkaç farklı biçiminin aynı hafta içinde yaşanabileceği destinasyona dönüşüyor.

Uzun vadede bunun kıymeti fuarın kendisinden bile büyük olabilir.



MARİNALAR BU FUARLARDAN NE OKUMALI?

Bir marina yöneticisinin boat show'a yalnızca diğer marinaların stantlarını görmek için gitmesi, fuarın en değerli kısmını kaçırmasına yol açabilir.

Çünkü marinaların geleceği, büyük ölçüde bugün üretilen tekneler tarafından belirleniyor.

2026'da Cannes ve Cenova'da gördüğünüz tekne birkaç yıl içinde pontonunuza bağlanacak.

Bu nedenle yeni modeller marina açısından bir çeşit erken uyarı sistemi gibi okunabilir.

Katamaranların sayısı artıyorsa, kaç bağlama yerinin bu gövde tipine uygun olduğu önem kazanır.

Tekne boyları büyüyorsa draft, ponton yükleri, manevra alanları ve çekek kapasitesi yeniden düşünülür.

Elektrikli ekipmanlar çoğalıyorsa kıyı elektriğinin kalitesi ve güç kapasitesi daha önemli olur.

Elektrikli tender ve kara araçları artıyorsa şarj altyapısı genişler.

Yeni nesil teknelerde dijital izleme standart hâle geliyorsa marina müşterisi de operasyonunu telefondan görmek isteyebilir.

Tekneler daha karmaşık hâle geldikçe teknik servisin niteliği de değişir.

Bir marinayı yalnızca bağlama yeri olarak tanımlamak giderek zorlaşıyor.

Bağlama, güvenlik, elektrik, su ve temel bakım hâlâ işin çekirdeğinde. Ama bunların çevresine teknik yetkinlik, enerji yönetimi, dijital hizmetler, iyi müşteri iletişimi, kışlama, refit erişimi, ulaşım ve yaşam deneyimi ekleniyor.

Boat show'larda görülen yeni yatçı profili bu nedenle marina işletmecisi açısından çok değerli.

Yeni tekne satın alan insan neyi önemsiyor?

Teknesinde hangi rahatlığa alışıyor?

Hangi teknolojiyi standart kabul ediyor?

Ne kadar hizmeti kendi yapmak istiyor, ne kadarını profesyonel destekten bekliyor?

Bir fuarın en önemli çıktısı bazen yeni müşteri kartviziti değil, bu soruların cevabı olabilir.

Aynı nedenle marina yöneticisinin fuarda yalnızca en pahalı teknelere bakması da yeterli değil.

Orta boy teknelerde tekrar eden çözümler çoğu zaman pazardaki gerçek yönü daha iyi gösterir.

45 feet sınıfında üç farklı üretici aynı kullanım alışkanlığına cevap veriyorsa orada dikkat edilmesi gereken bir değişim vardır.

Farklı markalar elektrik sistemlerini aynı yönde geliştiriyorsa altyapı ihtiyacı yaklaşıyor olabilir.

Multihull alanı birkaç yıl üst üste büyüyorsa bağlama kapasitesi tartışması artık teorik değildir.

Boat show bu şekilde gezildiğinde sergi olmaktan çıkar.

Marinanın beş yıllık yatırım planının bir parçasına dönüşür.

Cannes, Cenova ve Bodrum’un 2026 sezonunda yan yana getirilmesinin asıl değeri de burada.
Cannes uluslararası müşterinin neye baktığını güçlü biçimde gösteriyor.
Cenova üretim, teknoloji ve sanayinin bu talebe nasıl cevap verdiğini daha görünür kılıyor.
Bodrum ise Türkiye ve Doğu Akdeniz’in kendi denizcilik kültürü, üretimi, charter pazarı ve marina ağı üzerinden bu değişimin nasıl yerelleşebileceğini gösterme fırsatına sahip.
Bunların hiçbiri birbirinin alternatifi değil.
Aksine, aynı sektörün farklı katmanları.
Bir yat sahibi Cannes’da yeni teknesinin nasıl olabileceğini görebilir.
Cenova’da o teknenin arkasındaki teknolojiyi daha yakından anlayabilir.
Bodrum’da ise teknenin gerçek bir Ege yaşamının içinde nasıl yer bulduğunu görebilir.
Marina yöneticisi için üçünde de soru biraz farklıdır:
Bugün ne sergileniyor?
Yarın ne satılacak?
Ve birkaç yıl sonra benim pontonuma gelen tekne, benden ne isteyecek?
Belki boat show’ları gerçekten önemli kılan da tam olarak bu.
Geleceği kesin olarak göstermiyorlar.
Ama sektörün hangi geleceğe hazırlanmakta olduğunu, çoğu zaman herkesten biraz önce görünür hâle getiriyorlar.



RÜZGÂRI NASIL OKURUZ?

Çocuklar için denizde havayı anlama rehberi

Rüzgârı göremeyiz ama etkisini hemen fark ederiz. Bayrakların sallanışında, suyun üzerindeki dalgalarda, yelkenin doluşunda ve bulutların hareketinde hep onun izleri vardır. Denizciler için rüzgâr, yalnızca havayı değil, günü nasıl geçireceklerini de anlatır.

1 Bayrak bize ne söyler?

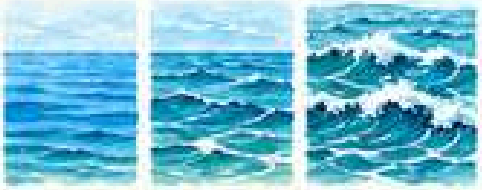
Bir bayrak aşağı doğru sarkıyorsa hava sakindir. Kumaş iyice açılıyor, hatta ses çıkarıyorsa rüzgâr güçlenmiş olabilir. Denizciler ilk ipuçlarından birini çoğu zaman bayrakta görür.



Hava sakin | Hafif rüzgâr | Güçlü rüzgâr

2 Suyun üstü neden değişir?

Rüzgâr arttıkça suyun yüzeyinde küçük kırışıklıklar oluşur. Sonra dalgacıklar belirir, köpükler görünmeye başlayabilir. Suyun rengi bile ışığa ve dalganın yönüne göre farklı görünebilir.



Sakin su | Hafif dalgacıklar | Daha güçlü dalgalar

3 Bulutlara dikkat

Bazı günler bulutlar hızla ilerler, bazı günler neredeyse yerinde durur. Bulutların yönü ve hızı, havadaki hareket hakkında fikir verir. Yine de en iyi gözlem, gökyüzüne ve denize birlikte bakınca yapılır.



Yavaş hareket eden bulutlar (genellikle sakin hava) | Hızla ilerleyen bulutlar (rüzgârın arttığının işareti olabilir) | Yüksek ve ince bulutlar (hava değişebilir)

4 Yelken neden şişer?

Rüzgâr, yelkenin iki yanında farklı basınç oluşturur. Bu fark teknenin hareket etmesine yardım eder. Yelkenli tekneler rüzgârı yalnızca karşılamaz; onu doğru kullanarak yol alır.



5 Küçük bir deney

Kâğıttan bir rüzgâr oku ya da ince şeritlerden bir rüzgâr çorabı yap. Balkonunda ya da bahçende güvenli bir yere as. Sonra gün boyunca hangi yöne döndüğünü gözlemle.



Bugün neleri gözlemleyebilirsin?

- ☐ Bayrağın yönü
- ☐ Bulutların hızı
- ☐ Dalga çizgileri
- ☐ Martıların uçuşu
- ☐ Yelkenlerin duruşu

Mini Deniz Notu

Aynı koyda sabah hafif olan rüzgâr, öğleden sonra güçlenebilir. Bu yüzden denizciler havayı gün içinde yeniden yeniden okur.

Sen de dene

Gördüğün üç rüzgâr işaretini defterine çiz ve hangisinin sana en çok şey anlattığını yaz.

GECE DENİZDE IŞIKLAR KONUŞUR

Fenerler ve seyir ışıkları bize ne anlatır?

Gece olunca deniz kararır ama bilgi kaybolmaz. Teknelerin ve fenerlerin ışıkları, yön bulmaya ve güvenli seyretmeye yardım eder. Renkler, yerler ve yanıp sönme biçimleri dikkatle bakana küçük ipuçları verir.



1 Deniz feneri ne işe yarar?

Deniz fenerleri kıyıların, girişlerin ve önemli noktaların görülmesine yardım eder. Uzaktan bakıldığında bir işaret gibi çalışır ve denizcilerin yön bulmasına destek olur.



2 Kırmızı ve yeşil ışık

Teknelerde kullanılan seyir ışıkları önemli bilgiler verir. Basit anlatımıyla, teknenin bir yanında kırmızı, diğer yanında yeşil ışık bulunur. Böylece gece yaklaşan bir teknenin yönü hakkında fikir edinilebilir.



3 Beyaz ışık ne anlatır?

Bazı durumlarda beyaz ışık, teknenin konumunu ve görünürlüğünü artırır. Gece denizde görülen her ışık aynı anlama gelmez; bu yüzden denizciler ışığın rengine ve yerine birlikte bakar.



4 Işıkların ritmi

Bazı fenerler sabit yanar, bazıları belli aralıklarla yanıp söner. Bu farklılıklar, denizcilerin bulundukları bölgeyi tanımasına yardımcı olabilir.



Sabit ışık
Sürekli yanar.



Sürekli yanıp sönen
Düzenli aralıklarla yanar.



Grup halinde yanıp sönen
Kısa kısa yanar, sonra ara verir.

5 Güvenli gözlem

Gece denizi izlerken yetişkinlerle birlikte olun. Işıkları tanımak eğlencelidir ama güvenlik her zaman önce gelir. İskelede koşmamak ve suya dikkat etmek gerekir.



Mini Eşleştirme

Kırmızı ışık →	teknenin yönü hakkında ipucu
Yeşil ışık →	
Fener ışığı →	kıyı işareti
Beyaz ışık →	görünürlük desteği

Bir Bakışta Gece Limanı



Gece Deniz Testi

1. Deniz fenerleri neden önemlidir?
2. Gece yalnızca ışığın rengine bakmak yeterli midir?
3. İskelede gece neden dikkatli olmalıyız?



Minik Kaptan Notu

Denizde ışıklar sessizdir ama çok şey anlatır. Gören göz için gece de bir harita gibidir.

CARETTA CARETTA'NIN UZUN YOLCULUĞU

Bir deniz kaplumbağasının yaşam döngüsü

DAHA TEMİZ DENİZLER DAHA GÜVENLİ YARINLAR

Bir deniz kaplumbağasının hayatı kumsalda başlar ama yolculuğu çok daha uzundur. Yıllar boyunca açık denizde büyür, farklı kıyılardan geçer ve zamanı geldiğinde yumurtlamak için yeniden uygun kumsallara döner. İşte sessiz ama olağanüstü bu döngünün ana durakları.

1 Yumurtadan çıkış

Dişi kaplumbağalar yumurtalarını kumsaldaki güvenli alanlara bırakır. Bir süre sonra yavrular kabuklarını kırarak dışarı çıkar ve denize ulaşmaya çalışır.

Biliyor musun?

Caretta caretta, Akdeniz'in en tanınan deniz kaplumbağalarından biridir. Onun yaşam yolculuğu hem denizde hem kıyıda güvenli alanlara ihtiyaç duyar.

2 İlk büyük koşu

Yavru kaplumbağalar için denize ulaşmak hayatın ilk zorlu sınavıdır. Martılar, yengeçler ve sıcak kumlar arasında hızla ilerlemeleri gerekir.



3 Açık denizde büyümek

Denize ulaşan yavrular uzun süre açık sularda yaşar. Zamanla güçlenir, beslenir ve yön bulmayı öğrenir. Deniz çayırları ile kıyı ekosistemleri onlar için çok değerlidir.

4 Geri dönüş

Yıllar sonra erişkin bir caretta caretta, yumurtlamak için yeniden uygun kıyılara dönebilir. Aynı bölgelere yönelmesi, bu canlıların şaşırtıcı yön bulma becerileriyle ilgilidir.

5 Biz nasıl yardımcı oluruz?

Yuvalama alanlarında çöp bırakmamak, gece sahilde güçlü ışık kullanmamak, deniz canlılarını rahatsız etmemek ve kıyıları temiz tutmak kaplumbağalar için büyük fark yaratır.



Yolunu Bul

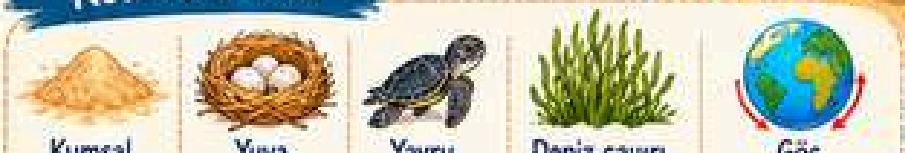
Yavru kaplumbağayı yuvadan denize ulaştıran bir mini labirent ekle.



Minik Doğa Sözü

Bir kumsalı korumak, sadece kumu değil; orada başlayacak hayatları da korumaktır.

Kelimelerimiz





TEKNE SAHİPLİĞİ DENİZCİLİĞİN ŞARTI MI?

İngiltere’de yatçılık yayınları artık “pay-as-you-go sailing” kavramını tartışıyor; kulüp üyelikleri, ortak kullanım sistemleri ve tekneye sahip olmadan düzenli denize çıkmanın yolları çoğalıyor. Türkiye’de ise denize açılmanın yolu hâlâ büyük ölçüde iki seçeneğin çevresinde şekilleniyor: tekne satın almak ya da charter yapmak. Oysa bu ikisinin arasında, yeni yeni görünür olmaya başlayan geniş bir alan var.



TEOS
MARİNA

Türkiye'de tekne sahibi olmak isteyen birinin önündeki ilk engel artık yalnızca teknenin satın alma bedeli değil. Bağlama yeri, yıllık marina gideri, sigorta, bakım, kışlama, motor ve donanım masrafları toplam maliyetin önemli bir bölümünü oluşturuyor. Bunların karşılığında teknenin yılda kaç gün kullanılabildiği sorusu ise ayrı bir hesap.



Özellikle aktif iş hayatındaki bir tekne sahibi için yılın tamamını denizde geçirmek mümkün değil. Hava koşulları, çalışma takvimi, aile düzeni ve bakım dönemleri düşünüldüğünde, teknenin marina içinde geçirdiği süre çoğu zaman seyirde geçirdiği süreden çok daha uzun.

Buna rağmen Türkiye'de yatçılığa giriş hâlâ ağırlıklı olarak sahiplik üzerinden düşünülüyor. Tekne almak istemeyen ya da buna henüz hazır olmayan biri için en görünür alternatif charter. Bir haftalık mavi yolculuk, birkaç günlük kiralama ya da kaptanlı bir tekneyle yapılan tatil denize erişim sağlıyor; fakat düzenli tekne kullanımıyla aynı ilişkiyi kurmuyor.

İngiltere'de Yachting Monthly'nin Ekim 2026 sayısında ele aldığı "pay-as-you-go sailing" (yelken yaptıkça öde) tartışması tam bu noktada ilginçleşiyor. Orada konu artık yalnızca tekne fiyatları değil. İnsanların denize çıkma biçiminin değişmesi ve yelken kulüpleriyle sektörün buna nasıl uyum sağlayacağı konuşuluyor.

Türkiye'de bunun birebir karşılığını aramak doğru olmaz. Bizde yelken kulüplerinin önemli bölümü eğitim, sportif faaliyet ve yarış tarafında güçlü; yetişkin bir yatçının kulüp filosundan düzenli olarak cruising teknesi rezervasyonu yaptığı İngiliz tipi sistem ise yaygın bir alışkanlık değil.

Fakat aradaki boşluk tamamen boş da değil.

TEKNENİN TAMAMINA SAHİP OLMAK GEREKİYOR MU?

Türkiye'de son yıllarda ortaya çıkan paylaşımlı sahiplik modelleri bunun ilk örneklerini veriyor.

OrtakTekne, bir teknenin belirli sayıda kişi tarafından resmî olarak satın alınması, kullanım sürelerinin paylaşılması ve bakım, marina, sigorta gibi işletme işlerinin merkezi olarak yönetilmesi üzerine çalışıyor. Şirketin kendi verilerine göre 2026 itibarıyla filosunda 35'ten fazla tekne ve 200'ün üzerinde aktif kullanıcı bulunuyor. Bir teknenin altıda bir hissesini alan kullanıcı yılda sekiz haftalık kullanım hakkına sahip oluyor; yıllık giderlerin de aynı orandaki bölümünü üstleniyor.

SeaClub da benzer biçimde altı kişilik ortak sahiplik modeli sunuyor. Kullanıcı teknenin bir bölümünün sahibi olurken marina, bakım, sigorta ve operasyon giderlerini diğer ortaklarla paylaşıyor.
Bunların charter'dan önemli bir farkı var. Kullanıcı yalnızca geçici bir kiracı değil; teknenin hissedarı. Buna karşılık teknenin bütün ekonomik yükünü de tek başına taşımıyor.

Türkiye açısından ilginç alan tam olarak burada başlıyor.

Çünkü tekne satın almak ile tekne kiralamak arasında uzun yıllar boyunca oldukça geniş bir mesafe vardı. Bir tarafta tam mülkiyetin özgürlüğü ve maliyeti, diğer tarafta birkaç günlük ya da haftalık kiralama bulunuyordu. Paylaşımlı sahiplik, bu iki uç arasında üçüncü bir kullanım biçimi yaratıyor.
Bunun kimler için anlamlı olabileceğini görmek zor değil.
Yılda altı-sekiz hafta tekne kullanabilecek, teknesinin belli bir standardın üzerinde olmasını isteyen fakat on iki aylık sabit gideri tek başına taşımayı gereksiz bulan biri için paylaşım rasyonel bir seçenek olabilir. Üstelik bakım organizasyonu, temizlik, teknik kontroller ve marina operasyonları profesyonel olarak yönetildiğinde, tekne sahipliğinin en fazla zaman alan taraflarının bir bölümü de ortadan kalkıyor.
Fakat Türkiye'de bu model henüz yatçılığın ana akımına dönüşmüş değil.
Bunda mülkiyet kültürünün de payı var. Tekne birçok kullanıcı için yalnızca denize çıkma aracı değil; kişisel alan. İstenildiği anda kullanılabilmesi, eşyaların teknede bırakılabilmesi, seyir planının başka biriyle koordine edilmemesi sahipliğin önemli avantajları arasında.
Paylaşım sistemi ise takvim, kullanım kuralları ve ortak karar alma gerektiriyor. Modelin iyi çalışması teknenin kalitesinden çok organizasyonun kalitesine bağlı. Bakım kararlarından kullanım haftalarının dağıtımına, hasar durumundan hisse satışına kadar pek çok konunun baştan açık biçimde düzenlenmesi gerekiyor.
Dolayısıyla maliyetin altıya bölünmesi tek başına yeterli değil. Kullanıcıların satın aldığı şey aynı zamanda düzgün işleyen bir yönetim sistemi.

TÜRKİYE'DE EKSİK OLAN ARA KADEME

Asıl dikkat çekici nokta paylaşımlı sahiplikten de geniş.
Türkiye'de amatör denizciliğe ilgi var, yelken eğitimi veren kurumlar var, charter sektörü güçlü, marinalar var ve giderek gelişen bir ikinci el tekne pazarı bulunuyor. Buna rağmen eğitim aldıktan sonra kendi teknesini satın almak istemeyen birinin düzenli olarak denize çıkmasını sağlayacak seçenekler hâlâ dağınık.
Bir kişi temel ve ileri seviye yelken eğitimi alabiliyor. Ardından yarış ekiplerine katılabilir, arkadaşlarının teknelerinde seyir yapabilir veya charter kiralayabilir. Fakat örneğin ayda iki hafta sonu kullanabileceği, bakımını ve bağlama giderini üstlenmek zorunda olmadığı bir cruising teknesine sistemli biçimde erişebileceği modeller çok daha sınırlı.
Bu eksiklik yalnızca kullanıcı açısından değil, sektör açısından da önemli.
Çünkü tekne satın alma eşiğini geçemeyen herkes denizcilik dünyasından çıkmak zorunda değil.
Bir insan birkaç yıl ortak tekne kullanabilir. Daha sonra kendi teknesini satın alabilir. Başka biri hayatı boyunca paylaşımlı sistemi tercih edebilir. Bir diğeri eğitimle başlayıp charter ve ortak kullanım arasında ilerleyebilir.
Bu kullanıcıların tamamı marina ekonomisinin içinde kalır.
Marinaya gelir, restoran ve mağazaları kullanır, ekipman satın alır, teknik servisle ilişki kurar, eğitim alır, farklı tekneleri tanır ve zaman içinde çok daha deneyimli bir yatçı hâline gelir.
Bu nedenle Türkiye'de yatçılığın büyümesini yalnızca daha fazla tekne satışı üzerinden düşünmek eksik kalabilir. Denize düzenli erişebilen insan sayısının artması da sektörün büyümesidir.
Burada marinaların da oynayabileceği bir rol var.
Paylaşımlı filo işletmeleri için uygun bağlama ve operasyon çözümleri, marina içinden çalışan eğitim tekneleri, belirli dönemlerde kullanılabilecek üyelik filoları ya da eğitimden bağımsız kullanıma geçişi kolaylaştıran iş birlikleri bugün Türkiye'de sınırlı görünen bu ara alanı büyütebilir.
Üstelik bunun marina açısından ayrı bir değeri var: henüz teknesi olmayan bir kullanıcıyla ilişkiyi çok daha erken aşamada kurabilmek.
Bugünün eğitim alan ya da ortak tekne kullanan denizcisi, birkaç yıl sonra marina müşterisi olabilir. Olmasa bile marina içindeki ekonomik ve sosyal hayatın düzenli kullanıcısı olmaya devam eder.

DENİZCİLİK SAHİPLİKTEN Mİ, KULLANMAKTAN MI GEÇİYOR?

Burada tekne sahipliğinin değerini küçümsemek gerekmiyor.
Kendi teknesini yıllarca kullanan kişinin teknesiyle geliştirdiği ilişki başka türlü kazanılması zor bir bilgi üretir. Motorun sesindeki küçük değişiklik, teknenin geri manevradaki davranışı, akülerin kapasitesi, donanımın zayıf noktaları zamanla öğrenilir. Bakımın kendisi de denizciliğin bir bölümüdür.

Fakat farklı tekneleri düzenli olarak kullanan birinin geliştirdiği deneyim de değersiz değildir. Yeni bir tekneye uyum sağlama, değişik sistemleri tanıma ve farklı gövde tiplerini kullanma becerisi başka türlü gelişir.
Bu nedenle tekne sahibi olup olmamak, iyi denizciliği ayıran çizgi olmaktan giderek uzaklaşıyor.

Türkiye açısından daha ilginç soru, tekne satın almaya henüz hazır olmayan insanların denizden kopmadan nasıl devam edebileceği.
Bugün bunun birkaç cevabı var; charter, eğitim, yarış ekipleri ve yeni gelişen ortak sahiplik modelleri. Fakat aralarında hâlâ doldurulabilecek önemli bir alan bulunuyor.

Yabancı pazarlarda tartışılan pay-as-you-go modeli Türkiye'ye aynı biçimde gelmeyebilir. Zaten gelmesi de gerekmiyor. Buradaki marina yapısı, charter kültürü, kullanım alışkanlıkları ve sahiplik anlayışı farklı.
Fakat temel fikir Türkiye için de geçerli: denize düzenli çıkabilmek ile bir teknenin tamamına sahip olmak aynı şey değil.
Aradaki mesafe küçüldükçe yatçılığa giriş de kolaylaşacaktır.



YATÇI BAĞLAMA YERİ Mİ SATIN ALIYOR, DENEYİM Mİ?

Bir marina seçerken yatçının ilk baktığı şeyler çok değişmiş değil. Limanın ne kadar korunaklı olduğu, bağlama sisteminin güvenliği, su ve elektrik altyapısı, teknik servis olanakları, çekek kapasitesi, ulaşım kolaylığı hâlâ kararın temelini oluşturuyor. Ancak benzer teknik standartlara sahip marinalar arasında tercih yapılmaya başlandığında, başka ayrıntılar devreye giriyor.



Bugün yat sahibi yalnızca teknesinin nereye bağlanacağını değil, o bağlama yerinin etrafında nasıl bir günlük hayat kurabileceğini de düşünüyor. Marinaya girişte aldığı destek, işlemlerin ne kadar hızlı yürüdüğü, teknik bir sorun çıktığında doğru kişiye ulaşıp ulaşamadığı, sosyal alanların düzeni, temizlik, güvenlik, otopark, yeme-içme, ulaşım ve bilgiye erişim aynı değerlendirmenin içine giriyor.

Bu değişim özellikle yüksek bağlama bedellerinin söz konusu olduğu destinasyonlarda daha görünür. Yatçı ödediği bedeli artık yalnızca teknenin boyu ve bağlama süresi üzerinden değerlendirmiyor. Verilen hizmetin ne kadar tutarlı, erişilebilir ve zahmetsiz olduğuna da bakıyor.

Marina sektöründe son yıllarda müşteri deneyiminin daha fazla konuşulmasının nedeni biraz da bu. Temel altyapı iyi olmak zorunda; fakat asıl fark, müşterinin marina içindeki günlük işlerini ne kadar kolay çözebildiğinde ortaya çıkıyor.

Bir tekne limana yaklaşırken kurulan telsiz iletişimi bunun parçası. Palamar ekibinin zamanında hazır olması da öyle. Resepsiyonda gereksiz tekrarların yaşanmaması, teknik bir talebin birkaç farklı kişiye yeniden anlatılmaması, bir kargonun doğru tekneye ulaşması, misafirin ulaşım ya da günlük ihtiyaçlar konusunda doğru bilgiye hızla erişebilmesi de aynı zincirin halkaları.

Tek tek bakıldığında bunların hiçbiri olağanüstü bir hizmet değil. Fakat müşteri deneyimi zaten çoğu zaman olağanüstü jestlerden değil, küçük işlerin doğru ve düzenli yapılmasından oluşuyor.

Yabancı bir limana gelen yatçı açısından bu daha da önemli. Şehri tanımıyor olabilir, hangi teknik servisin güvenilir olduğunu bilmiyor olabilir, yakıt saatlerini, marketi, transfer seçeneklerini ya da karadaki günlük ihtiyaçlarını araştırması gerekebilir. İyi bir marina bütün bunları müşterinin yerine yapmak zorunda değildir; fakat doğru bilgiye ve doğru kişiye ulaşmayı kolaylaştırabilir.
Son yıllarda marinalarda dijital hizmetlerin artmasının asıl değeri de burada ortaya çıkıyor. Online rezervasyon, ödeme, bağlama bilgileri, teknik servis talepleri, elektrik ve su kullanımı gibi işlemler ancak müşterinin zamanını gerçekten kazandırdığı ölçüde anlamlı. Teknoloji marina deneyiminin önüne geçmemeli; onu sadeleştirmeli.

ASIL HİZMET, SORUN ÇIKTIĞINDA GÖRÜLÜR

Marina deneyimini restoranlar, peyzaj ya da sosyal alanlarla sınırlamak kolay. Oysa yat sahibinin bir marina hakkındaki gerçek fikri çoğu zaman bir şeyler ters gittiğinde oluşur.

Motorun çalışmadığı, elektrik sisteminde beklenmedik bir sorun çıktığı, seyir öncesinde kritik bir parçanın değişmesi gerektiği ya da tekne sahibi uzaktayken acil bir müdahale gerektiği anlarda marina hizmetinin niteliği daha görünür hâle gelir.

Bu noktada teknik servis yalnızca destek hizmeti değildir. Marinaya duyulan güvenin doğrudan parçasıdır.

İyi bir teknik organizasyon, doğru ustayı bulmaktan ibaret değildir. Talebin düzgün kaydedilmesi, zamanlamanın açık olması, yapılan işin müşteriye anlaşılır biçimde aktarılması, maliyetin mümkün olduğunca önceden bilinmesi ve tekne sahibi şehir dışındaysa sürecin düzenli biçimde raporlanması gerekir.

Tekne sahibi için en yorucu durumlardan biri, aynı arızayı farklı kişilere tekrar tekrar anlatmaktır. Bunun yerine tek bir muhatabın işi takip etmesi, yapılan işlemlerin kayıt altında tutulması ve sürecin açık biçimde ilerlemesi hizmet algısını ciddi biçimde değiştirir.
Bu yüzden iyi marina işletmeciliğinde teknik servis ile müşteri ilişkileri birbirinden ayrı düşünülemez.

Tekne sahibi teknesinden uzaktayken de rahat olmak ister. Bağlama düzeninin kontrol edildiğini, hava koşullarında gerekli takibin yapıldığını, olağan dışı bir durumda kendisine ulaşılacağını bilmek ister. Bu güven duygusu, çoğu zaman fiziksel altyapı kadar değerlidir.





MARİNA OTEL DEĞİL, AMA HİZMET KÜLTÜRÜ VAR

Marina hizmetleri konuşulurken otelcilik dili sık kullanılıyor. Concierge, premium experience, lifestyle gibi kavramlar sektörün iletişiminde giderek daha görünür.

Fakat marinanın otel olmadığını unutmamak gerekir.

Yat sahibi kendi yaşam alanını yanında getirir. Teknesinde mutfağı, kamarası, banyosu ve kişisel düzeni vardır. Bu nedenle marina deneyimi, otel deneyiminin deniz üzerindeki kopyası değildir.

Bir yatçı için restoran çeşitliliği önemli olabilir; bir başkası sessizliği tercih eder. Kimi için teknik servis belirleyicidir, kimi için güvenlik ve temiz sosyal alanlar yeterlidir. Uzun süreli bağlama müşterisiyle iki gece kalan transit yatçı aynı hizmeti beklemez.

İyi marina işletmeciliği tam da burada zorlaşır. Tek tip müşteri yoktur.

Bu nedenle hizmet standardını yalnızca “daha fazla hizmet sunmak” olarak tanımlamak doğru olmaz. Asıl mesele, hangi müşterinin hangi hizmete gerçekten ihtiyaç duyduğunu anlamaktır.

Bir marina, her müşteriye aynı şeyi sunmak yerine farklı kullanım biçimlerini okuyabildiğinde daha güçlü olur. Uzun süreli tekne sahibiyle transit yatçının, kışlama yapan müşteriyle sezon içinde sık seyir yapan kullanıcının beklentileri birbirinden farklıdır.

Burada personelin rolü hâlâ çok önemli.

Dijital sistemler rezervasyon geçmişini, bağlama bilgilerini ve teknik talepleri kayıt altında tutabilir. Ancak müşterinin teknesinin tanınması, daha önce yaşadığı bir sorunun hatırlanması ya da teknik ekibin teknenin geçmiş bakımına hâkim olması farklı bir değer yaratır.

Uzun süre aynı marinayı kullanan yatçı için bu tanışıklık önemlidir. Teknesini her gelişinde yeniden anlatmak istemez. Aynı talebi farklı kişilere aktarmak istemez. Bir problem olduğunda kiminle konuşacağını bilmek ister.

Bu tanışıklık, hizmeti kişiselleştirmenin en doğal yoludur.





DENEYİM NEREDE BAŞLIYOR, NEREDE BİTİYOR?

Marina deneyimi çoğu zaman pontonda başlıyor ama orada bitmiyor.
Tekne sahibi marinaya geldiğinde karadaki yaşamla da ilişki kuruyor. Otopark, çarşı, restoranlar, market, sosyal alanlar, sahil yürüyüşü, ulaşım ve çevredeki günlük ihtiyaçlar marina kullanımının bir parçasına dönüşüyor.

Bu nedenle marina, yalnızca teknelerin bağlandığı teknik bir tesis olmaktan çıkıp küçük bir yaşam alanı hâline geliyor.

Ancak burada denge önemli.

Sosyal yaşam güçlü olabilir; fakat denizcilik altyapısı zayıfsa müşteri memnuniyeti kalıcı olmaz. Teknik hizmet iyi olabilir; fakat günlük kullanım gereksiz biçimde zorlaştırılıyorsa yine sorun yaşanır.

Yatçı için iyi marina, her şeyin en fazlasını sunan yer değildir.
İhtiyaç duyduğu şeylerin düzgün çalıştığı yerdir.

Bağlama güvenliyse, elektrik ve su sorunsuzsa, teknik servis erişilebilirse, personel işini biliyorsa, sosyal alanlar temiz ve düzenliyse, müşteri kendini rahat hisseder.
Hizmet standardı da tam burada şekillenir.
Bugün marina işletmeciliğinde rekabet yalnızca fiyat, hizmet çeşitliliği ya da konum üzerinden yürümüyor. Müşterinin marina içinde geçirdiği zamanın ne kadar kolay, öngörülebilir ve sorunsuz olduğu da giderek daha belirleyici hâle geliyor.
Yatçı hâlâ bir bağlama yeri satın alıyor.
Ama o bağlama yerini değerli kılan, etrafındaki düzenin ne kadar iyi çalıştığı ve güvenli oluşu.

Belki de 21. yüzyılda denizde özgürlük, artık hiç kimsenin nerede olduğumuzu bilmemesi değildir. Nerede, ne zaman ve ne ölçüde görünür olduğumuz konusunda söz sahibi olabilmektir. İnternete sahip olmak fakat her an çevrim içi olmak zorunda hissetmemek; tekneyi uzaktan izleyebilmek fakat yaşam alanını sürekli kayıt altındaki bir mekâna dönüştürmemek; güvenlik için veri üretmek fakat bu verinin kim tarafından, ne kadar süreyle ve hangi amaçla kullanıldığını sorgulamak...

Teknoloji ile mahremiyet arasındaki gerçek denge muhtemelen burada kurulacak.

Çünkü bugün denize çıktığımızda gökyüzünde uydular, güvertede sensörler, cebimizde telefonlar ve teknede internete bağlı sistemler bulunabilir. Teknik olarak geçmişte olduğumuzdan çok daha görünürüz. Fakat denizin insana verdiği özgürlük hiçbir zaman yalnızca görünmezlikten ibaret değildi.

Belki asıl özgürlük, başkalarının size ulaşamadığı bir yerde bulunmak değil; ulaşabilecekleri hâlde ne zaman erişilebilir olacağınıza kendiniz karar verebilmekti.

Eskiden denize çıkmak biraz kaybolmak demekti.

Bugün ise denizde mahremiyet, belki de kaybolabilmekten çok daha incelikli bir beceriye dönüşüyor: Bağlantının tam ortasında bile kendinize ait bir alan bırakabilmek.







KASIM & ARALIK'TA ASTROLOJİ NE SÖYLÜYOR?



Yükselen Koç

Kasım ve Aralık, bir süredir üzerinizde çalışan kimlik değişimini daha somut bir noktaya taşıyor. Satürn, Neptün ve Chiron Koç'taki 1. evinizde; dolayısıyla nasıl görünmek istediğinizden hayatın yükünü ne ölçüde taşımaya razı olduğunuza kadar pek çok kişisel konu yeniden tanımlanıyor. Özellikle Satürn ve Neptün'ün Aralık ortasında direkt harekete dönmesi, aylardır ağır ilerleyen bazı kararların yönünü belirginleştirebilir. Kendinizle ilgili bir konuda kararsızlık azaldıkça, dışarıdan gelecek onay da eskisi kadar önemli olmayabilir.

Kasımın ilk yarısında ortak para ve yakın ilişkiler öne çıkıyor. 9 Kasım Akrep Yeniayı 8. evinizde; kredi, borç, yatırım, vergi, miras veya eşin gelirleriyle ilgili yeni bir düzen kurulabilir. Merkür'ün 13 Kasım'da burada direkt harekete dönmesi geciken bir ödeme ya da finansal görüşmenin önünü açabilir. Bir gün sonra Venüs'ün 7. evinizde direkt olması ise ilişkiler açısından Ekimden beri süren belirsizliği azaltıyor. Bir birlikteliğin geleceği, eski bir ilişki ya da iş ortaklığı konusunda artık daha net konuşabilirsiniz.

24 Kasım İkizler Dolunayı 3. evinizde; sözleşmeler, eğitim, kısa yolculuklar, kardeşler veya önemli bir görüşme sonuç verebilir. 26 Kasım'da Mars'ın Başak'a geçmesiyle günlük temponuz belirgin biçimde hızlanıyor. İş yükünü artırırken bedeninizi ihmal etmeyin.

9 Aralık Yay Yeniayı yurtdışı, eğitim, seyahat ve hukuki konularda yeni bir sayfa açabilir. Jüpiter'in 13 Aralık'ta 5. evinizde retroya dönmesi ise aşk, çocuklar ve yaratıcı projelerde yazdan beri büyüyen bir konuyu yeniden değerlendirmenizi isteyecek. 24 Aralık Yengeç Dolunayı ev ve aile alanında yılın son kararlarından birini getirebilir.


TEOS
MARİNA



Yükselen Boğa

Kasım ve Aralık sizin için özellikle ilişkiler, ev ve maddi güvenlik ekseninde çalışıyor. Bir yandan Jüpiter'in Aslan'daki 4. ev yolculuğu ev, aile, yaşam alanı ve köklerle ilgili büyümeyi desteklerken diğer yandan Uranüs 2. evinizde para kazanma biçiminizi ve maddi güvenlik anlayışınızı değiştirmeye devam ediyor. Gelir düzeninizde son yılların alışkanlıklarına bağlı kalmak giderek zorlaşabilir; farklı çalışma modelleri ya da yeni kazanç kanalları daha ciddi biçimde gündeme gelebilir.

Kasımın en önemli konusu ilişkiler. 9 Kasım Akrep Yeniayı doğrudan 7. evinizde gerçekleşiyor. Mevcut bir ilişkide yeni bir karar alınabilir, yeni bir ortaklık başlayabilir veya uzun süredir konuşulan bir konu resmiyet kazanabilir. Merkür 13 Kasım'da yine bu alanda direkt harekete döndüğü için Ekim sonunda başlayan iletişim sorunları da çözülmeye başlayacak. Buna karşılık Venüs'ün 14 Kasım'da 6. evinizde direkt olması iş ortamı, çalışma düzeni ve günlük hayat içinde bozulan bazı dengeleri toparlayabilir.

24 Kasım İkizler Dolunayı doğrudan para alanınızda. Bir gelir, ödeme, ücret görüşmesi veya harcama kararı netleşebilir. Uranüs de burada retro olduğu için maddi konularda acele karar vermek yerine daha esnek bir yapı kurmak daha doğru olacaktır.

26 Kasım'dan itibaren Mars 5. evinize geçiyor; aşk, eğlence, çocuklar ve yaratıcı projelerde hareketli bir dönem başlıyor. Aralıkta 9 Aralık Yay Yeniayı ortak para, kredi, yatırım ve finansal paylaşım alanında yeni bir düzen getirebilir.

Satürn ve Neptün'ün Aralık ortasında 12. evinizde direkt harekete dönmesi ise daha sessiz fakat önemli. Uzun süredir taşıdığınız bir yükü, korkuyu veya kapanmamış meseleyi geride bırakmaya hazırlanabilirsiniz. 24 Aralık Yengeç Dolunayı bir görüşme, sözleşme, seyahat veya yakın çevrenizle ilgili gelişmeyi sonuçlandırıyor.



Yükselen İkizler

Son aylarda hayatınızın ritmi belirgin biçimde değişiyor. Uranüs artık sizin burcunuzda ve 1. evinizde ilerliyor; bu geçiş yalnızca dış görünüş veya davranış değişikliğinden ibaret değil. Önümüzdeki yıllarda yaşam biçiminiz, bağımsızlık ihtiyacınız ve başkalarının sizden beklediği rollerle ilişkiniz ciddi biçimde değişebilir. Kasım–Aralık bu uzun hikâyenin ilk işaretlerini daha görünür hâle getiriyor.

9 Kasım Akrep Yeniayı iş, günlük düzen ve sağlık alanınızda. Yeni bir çalışma biçimi, ekip değişikliği, görev dağılımı ya da günlük alışkanlıklarda düzenleme gündeme gelebilir. Merkür'ün 13 Kasım'da burada direkt olması, Ekim sonunda aksayan işlerin yeniden ilerlemesini kolaylaştıracak. 14 Kasım'da Venüs'ün 5. evinizde direkt harekete dönmesi ise aşk ve özel hayat açısından daha keyifli. Geçmişten biri yeniden gündeme gelebileceği gibi, devam eden bir ilişkide ne istediğiniz de daha anlaşılır hâle gelebilir.

24 Kasım İkizler Dolunayı doğrudan sizin burcunuzda. Bu nedenle ayın son haftası kişisel bir karar, ilişki, iş değişimi veya uzun süredir taşıdığınız bir mesele bakımından önemli olabilir. Kendinizi geri plana attığınız bir konuda daha görünür davranabilirsiniz.

26 Kasım'da Mars'ın 4. evinize geçmesi ev ve aile tarafını hareketlendiriyor; taşınma, tadilat, aile içi sorumluluklar veya evden çalışma düzeni gündeme gelebilir.

9 Aralık Yay Yeniayı ilişkiler alanınızda yeni bir başlangıç getiriyor. Yeni bir birliktelik kadar mevcut ilişkinin yeni bir aşamaya geçmesi de mümkün. Jüpiter'in 13 Aralık'ta 3. evinizde retroya dönmesi eğitim, seyahat, medya veya iletişim projelerinde bir miktar yavaşlama yaratabilir. 24 Aralık Yengeç Dolunayı ise para konusunda somut bir sonuç getiriyor.



Yükselen Yengeç

Kasım ve Aralıkta kariyerinizle özel hayatınız arasındaki denge daha fazla önem kazanıyor. Satürn ve Neptün Koç'taki 10. evinizde ilerlerken mesleki yönünüz, sorumluluklarınız ve toplum önündeki yeriniz birkaç yıldır olduğundan daha ciddi bir değişim geçiriyor. Aralık ortasında her iki gezegenin de direkt harekete dönmesiyle özellikle yazdan beri bekleyen bir kariyer kararı yeniden hareketlenebilir. Bir görevin kapsamı büyüyebilir; bazı Yükselen Yengeçler ise artık kendilerine ait olmadığını düşündükleri bir mesleki kimlikten uzaklaşabilir.

Kasım daha kişisel bir yerden açılıyor. 9 Kasım Akrep Yeniayı 5. evinizde; aşk, çocuklar, yaratıcılık, hobiler ve keyif aldığınız uğraşlar açısından yeni bir dönem başlayabilir. Merkür'ün 13 Kasım'da aynı alanda direkt olması, eski bir aşk meselesinin veya yaratıcı projenin yeniden konuşulmasına da yol açabilir. Venüs ise 14 Kasım'da 4. evinizde direkt oluyor; ev, aile ve yaşam düzeninde Ekimden beri süren bir huzursuzluk varsa çözüm bulmak kolaylaşıyor.

24 Kasım İkizler Dolunayı 12. evinizde olduğu için biraz geri çekilme ihtiyacı doğurabilir. Yorgunluk birikmişse bedeniniz bunu size hatırlatacaktır. Biten bir iş, kapanan bir dönem veya artık taşımak istemediğiniz bir mesele de bu tarihlerde geride kalabilir.

26 Kasım'dan itibaren Mars 3. evinizde; görüşmeler, seyahatler, yazışmalar ve iş trafiği hızlanıyor.

9 Aralık Yay Yeniayı çalışma düzeninde yeni bir başlangıç getirebilir. Jüpiter'in 13 Aralık'ta para evinizde retroya dönmesi, yazdan beri genişleyen gelir ve harcama tablosuna yeniden bakmanızı isteyecek. 24 Aralık Yengeç Dolunayı ise doğrudan sizi görünür kılıyor. Yıl kapanırken önemli bir kişisel kararın arkasında durmanız gerekebilir.


TEOS
MARİNA
SECURITY



Yükselen Aslan

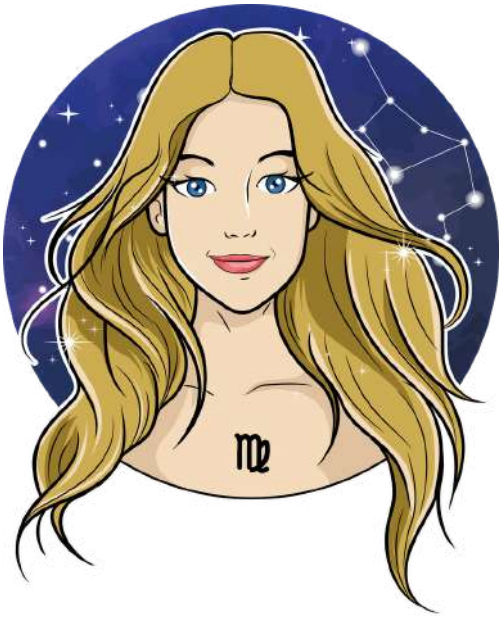
Jüpiter'in yaz aylarından beri burcunuzda ilerlemesi hayatınızı büyütme isteğinizi güçlendirdi. Yeni fırsatlar, seyahatler, ilişkiler veya kişisel projeler açısından hareketli bir dönem yaşamış olabilirsiniz. Kasım boyunca bu genişleme devam ediyor; fakat Jüpiter'in 13 Aralık'ta retroya dönmesiyle birlikte hız biraz düşecek. O tarihten sonra önünüze daha fazla seçenek çıkarmaktan ziyade, son aylarda hayatınıza giren fırsatlardan hangilerinin gerçekten size ait olduğunu ayırt etmek önem kazanıyor.

Kasımın ilk yarısı ev ve aile meselelerini öne çıkarıyor. 9 Kasım Akrep Yeniayı 4. evinizde; taşınma, ev değişikliği, aile içindeki yeni bir düzen veya gayrimenkulle ilgili bir karar gündeme gelebilir. Merkür'ün 13 Kasım'da aynı alanda direkt olması, daha önce ertelenen görüşmelerin sonuçlanmasını kolaylaştırıyor. 14 Kasım'da Venüs'ün 3. evinizde direkt harekete dönmesi ise iletişimde belirgin bir rahatlama getiriyor. Kırgın olduğunuz biriyle konuşmak veya yarım kalan bir anlaşmayı yeniden ele almak mümkün.

24 Kasım İkizler Dolunayı sosyal çevreniz ve gelecek planlarınız açısından önemli. Bir arkadaşlık sonlanabilir, bir ekip çalışması tamamlanabilir ya da uzun zamandır hedeflediğiniz bir konu sonuç verebilir.

26 Kasım'da Mars para evinize geçiyor. Kazanç için daha fazla mücadele edebilirsiniz; ancak aynı enerji harcamaları da artırabilir. Aralık başından itibaren bütçeyi kontrollü tutmak iyi olur.

9 Aralık Yay Yeniayı aşk ve yaratıcılık alanınızda son derece canlı bir başlangıç getiriyor. Yeni bir ilişki, proje veya çocuklarla ilgili sevindirici gelişme mümkün. Buna karşılık 24 Aralık Yengeç Dolunayı biraz yalnız kalmak, dinlenmek ve yılın yükünü üzerinizden atmak isteyeceğiniz bir kapanış getiriyor.



Yükselen Başak

Kasım sonundan itibaren tempo belirgin biçimde yükseliyor. Mars 26 Kasım'da burcunuza geçerek uzun süredir ertelediğiniz işlere doğrudan müdahale etme isteği yaratacak. Enerjiniz artabilir, daha cesur ve iddialı davranabilirsiniz; fakat sabırsızlığın da yükselmesi mümkün. Özellikle ilişkilerde her şeyi kendi hızınıza çekmeye çalışmamaya dikkat.

Ayın ilk yarısı iletişim, anlaşmalar ve yakın çevreyle ilgili. 9 Kasım Akrep Yeniayı 3. evinizde; yeni bir eğitim, proje, sözleşme, kısa seyahat veya iletişim işi başlayabilir. Merkür'ün 13 Kasım'da burada direkt olması Ekim sonunda yaşanan yanlış anlaşılmaları düzeltmek açısından oldukça kullanışlı. Venüs'ün 14 Kasım'da 2. evinizde direkt harekete dönmesi ise para tarafında rahatlama sağlayabilir. Bekleyen bir ödeme, ücret görüşmesi veya satın alma kararı yeniden gündeme gelebilir.

24 Kasım İkizler Dolunayı kariyer evinizde. İş hayatında görünür bir sonuç, görev değişimi, tamamlanan proje veya yönetimle yapılacak önemli bir konuşma mümkün. Uranüs de aynı alanda uzun vadeli değişimi başlattığı için mesleki hayatınızda alışılmış yolun dışına çıkma ihtimali giderek büyüyor.

9 Aralık Yay Yeniayı ev ve aile alanında yeni bir düzen kurma fırsatı getiriyor. Taşınma, evden çalışma, aile içindeki görevlerin değişmesi ya da gayrimenkulle ilgili bir karar gündeme gelebilir.

Satürn ve Neptün'ün Aralık ortasında 8. evinizde direkt olması ortak para, kredi, borç, miras ve yakın ilişkilerdeki güven meselelerini yeniden hareketlendirecek. Jüpiter'in 12. evinizde retroya dönmesi ise dışarıdan çok içeride büyüdüğünüz bir döneme işaret ediyor. 24 Aralık Yengeç Dolunayı sosyal çevrenizde bir gelişmeyi sonuçlandırabilir.



Yükselen Terazi

İlişkiler uzun süredir hayatınızın en ciddi sınav alanlarından biri ve Kasım–Aralık da bu hikâyeyi sürdürüyor. Satürn, Neptün ve Chiron Koç'taki 7. evinizde ilerlerken hem romantik ilişkiler hem de iş ortaklıkları daha fazla gerçeklik testiyle karşılaşıyor. Bazı bağlar sağlamlaşırken, yalnızca alışkanlıkla devam eden ilişkiler taşıması zor bir hâle gelebilir. Satürn ve Neptün'ün Aralık ortasında direkt harekete dönmesi, aylardır kararsız kaldığınız bir ilişki konusunda daha belirgin davranmanızı sağlayabilir.

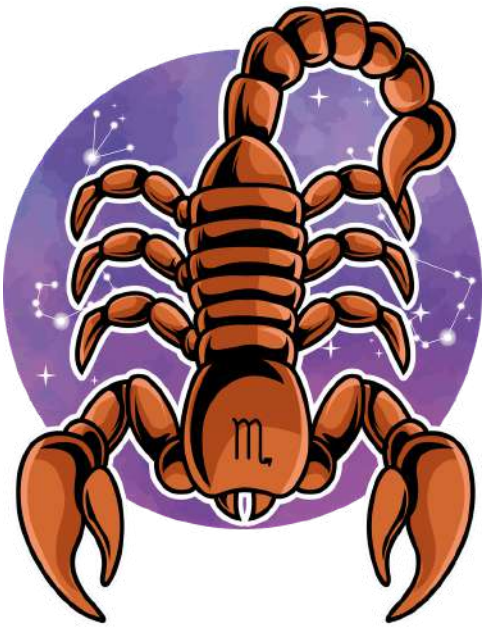
Kasım para konularıyla açılıyor. 9 Kasım Akrep Yeniayı gelir, harcama ve maddi güvenlik alanınızda yeni bir düzen başlatabilir. Merkür'ün 13 Kasım'da burada direkt olması geciken bir ödeme veya iş görüşmesinin sonuçlanmasını kolaylaştırıyor.

Asıl rahatlama ise 14 Kasım'da Venüs'ün sizin burcunuzda direkt harekete dönmesiyle geliyor. Ekimden beri kendi istekleriniz, görünüşünüz veya ilişkileriniz konusunda yaşadığınız kararsızlık azalabilir. Eski bir ilişkinin yeniden gündeme gelmesi mümkün; fakat bu kez önemli olan geçmişe dönmek değil, bugün ne istediğinizi daha iyi bilmek.

24 Kasım İkizler Dolunayı yurtdışı, eğitim, hukuk ve seyahat konularında bir sonuç getirebilir. Uzun süredir düşündüğünüz bir yolculuk kesinleşebilir veya akademik bir süreç tamamlanabilir.

26 Kasım'dan itibaren Mars 12. evinizde olduğundan enerjiyi biraz daha kontrollü kullanmak gerekecek. Aralık boyunca perde arkasında yürüttüğünüz işler artabilir.

9 Aralık Yay Yeniayı iletişim ve eğitim alanınızı hareketlendiriyor. Jüpiter'in 13 Aralık'ta 11. evinizde retroya dönmesi arkadaşlıkları ve gelecek planlarını yeniden gözden geçirmenize yol açabilir. 24 Aralık Yengeç Dolunayı ise kariyerde görünür bir gelişme veya önemli bir karar getiriyor.



Yükselen Akrep

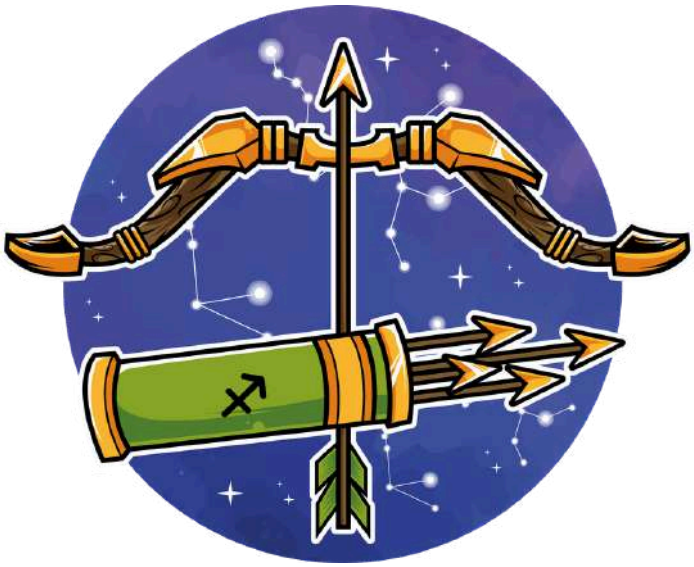
Kasım sizin ayınız ve bu yıl her zamankinden daha belirgin bir başlangıç duygusu taşıyor. 9 Kasım'da gerçekleşen Akrep Yeniayı doğrudan 1. evinizde; görünüşünüz, kişisel hedefleriniz, yaşam biçiminiz veya ilişkilerdeki duruşunuz konusunda yeni bir sayfa açabilirsiniz. Üstelik Merkür de 13 Kasım'da sizin burcunuzda direkt harekete dönüyor. Ekim sonunda kararsız kaldığınız, yanlış anlaşıldığınız veya sürekli geri dönmek zorunda kaldığınız bir mesele nihayet daha rahat ilerleyebilir.

14 Kasım'da Venüs 12. evinizde direkt oluyor. Son haftalarda geçmiş ilişkiler, gizli kalmış duygular veya kapanmadığını düşündüğünüz bir hikâye zihninizi meşgul etmiş olabilir. Kasım ortasıyla birlikte bu konunun sizde bıraktığı etkiyi daha sakin değerlendirebilirsiniz. Venüs 4 Aralık'ta Akrep'e geçtiğinde ise çekiciliğiniz, sosyal hayatınız ve kişisel ihtiyaçlarınız yeniden ön plana çıkıyor.

24 Kasım İkizler Dolunayı 8. evinizde; ortak hesaplar, kredi, borç, vergi, yatırım veya eşin gelirleriyle ilgili bir konu sonuçlanabilir. Duygusal anlamda da bir ilişkide güven ve paylaşım meselesi açık biçimde konuşulabilir.

26 Kasım'da Mars 11. evinize geçiyor. Arkadaşlar, ekipler ve profesyonel çevre içinde hareketlilik artarken bazı rekabetler de görünür olabilir.

9 Aralık Yay Yeniayı para alanınızda. Yeni gelir kaynağı, ücret görüşmesi veya bütçe düzeni açısından kullanılabilir bir başlangıç. Jüpiter'in 13 Aralık'ta kariyer evinizde retroya dönmesi ise yazdan beri hızlanan mesleki büyümeyi yeniden değerlendirmenize neden olacak. Daha büyük unvan veya daha fazla sorumluluk gerçekten istediğiniz şey mi, bunu tartabilirsiniz. 24 Aralık Yengeç Dolunayı seyahat, yurtdışı, eğitim veya hukuki bir konuda yılın son önemli sonucunu getiriyor.



Yükselen Yay

Kasım sizin için biraz içe dönük başlayıp Aralıkta hızla açılan bir dönem. Akrep'teki hareketlilik 12. evinizde olduğu için ayın ilk yarısında bitirilmesi gereken işler, eski meseleler ve zihinsel yorgunluk daha fazla hissedilebilir. 9 Kasım Akrep Yeniayı dışarıdan görünmeyen fakat sizin için önemli bir kapanış başlatabilir. Merkür'ün 13 Kasım'da burada direkt harekete dönmesi, bir süredir aklınızı meşgul eden konunun daha anlaşılır hâle gelmesini sağlayacak.

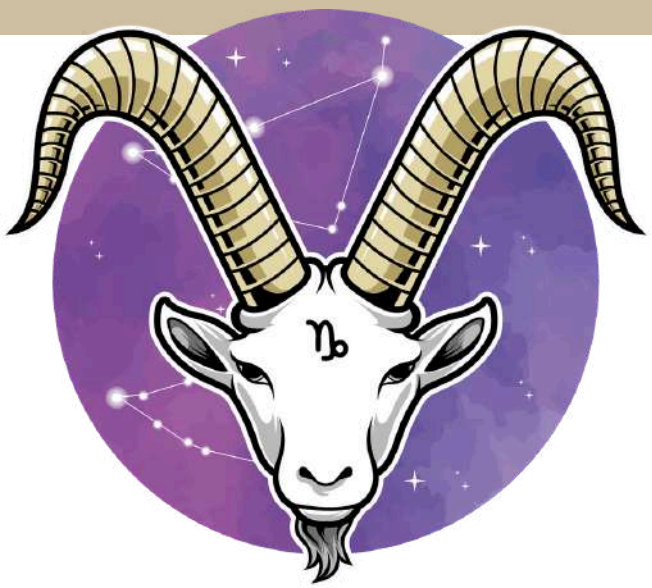
Venüs'ün 14 Kasım'da 11. evinizde direkt olması sosyal çevrenizdeki karmaşayı azaltıyor. Eski bir arkadaşlık yeniden kurulabilir, bir ekip içindeki sorun çözülebilir veya uzun süredir üzerinde düşündüğünüz bir gelecek planı tekrar mümkün görünebilir.

24 Kasım İkizler Dolunayı ilişkiler evinizde gerçekleşiyor. Bir birlikteliğin yönü, ortaklık, sözleşme veya karşı tarafla ilgili önemli bir karar gündeme gelebilir. Uranüs'ün de 7. evinizde olması nedeniyle önümüzdeki yıllarda ilişkiler konusunda alışık olduğunuz modeller değişecek; daha fazla özgürlük isteyen veya hayatınıza beklenmedik biçimde giren insanlar bu dönemin önemli parçası olabilir.

26 Kasım'da Mars kariyer evinize geçiyor. Aralık boyunca iş hayatında mücadele ve görünürlük artıyor; yönetimle ilişkilerde fazla sertleşmemekte yarar var.

9 Aralık Yay Yeniayı doğrudan sizin burcunuzda gerçekleşiyor. Yeni yaşınızın temposunu belirleyecek kişisel bir karar almak, görünüşünüzü değiştirmek veya uzun zamandır düşündüğünüz bir projeyi başlatmak için güçlü bir dönem.

Jüpiter'in 13 Aralık'ta 9. evinizde retroya dönmesi seyahat, yurtdışı veya eğitim planlarını yeniden düzenletebilir. 24 Aralık Yengeç Dolunayı ise ortak para, kredi, borç veya finansal paylaşım konusunda yıl bitmeden bir sonuç getiriyor.



Yükselen Oğlak

Kasım sosyal çevre, kariyer ve gelecek planlarınız açısından hareketli. 9 Kasım Akrep Yeniayı 11. evinizde gerçekleşiyor; yeni bir ekip, profesyonel çevre, arkadaşlık veya uzun vadeli hedef gündeme gelebilir. Merkür'ün 13 Kasım'da burada direkt olması son haftalarda aksayan grup çalışmalarını ve görüşmeleri yeniden rayına oturtabilir. Özellikle işiniz bağlantılar üzerinden ilerliyorsa Kasım ortasından sonra önemli temaslar kurulabilir.

Venüs'ün 14 Kasım'da kariyer evinizde direkt harekete dönmesi de dikkat çekici. Ekim boyunca iş hayatındaki konumunuz, ücretiniz veya yöneticilerle ilişkiniz konusunda kararsızlık yaşamış olabilirsiniz. Şimdi hem başkalarının sizi nasıl gördüğünü hem de sizin nasıl bir mesleki pozisyon istediğinizi daha rahat değerlendirebilirsiniz.

24 Kasım İkizler Dolunayı çalışma düzeni ve sağlık alanınızda. Yoğun bir proje tamamlanabilir, ekip düzeni değişebilir veya günlük rutininizi yeniden kurmanız gerekebilir. Uranüs aynı alanda ilerlediği için çalışma biçiminizin önümüzdeki yıllarda daha esnek ve teknoloji ağırlıklı hâle gelmesi şaşırtıcı olmaz.

26 Kasım'da Mars 9. evinize geçiyor; seyahat, eğitim, yurtdışı ve hukuki meselelerde hareketlilik artabilir.

9 Aralık Yay Yeniayı 12. evinizde olduğundan Aralık biraz kapanış ve hazırlık ayı gibi çalışıyor. Her planı hemen görünür kılmanız gerekmeyebilir.

Satürn ve Neptün'ün Aralık ortasında 4. evinizde direkt olması ev, aile ve yaşam alanıyla ilgili aylardır ağır ilerleyen bir meseleyi yeniden hareketlendirecek. Jüpiter'in 8. evinizde retroya dönmesi ortak para, yatırım veya borçlar konusunda daha dikkatli hesap yapmanızı isteyebilir. 24 Aralık Yengeç Dolunayı ise ilişki ve ortaklıklarda önemli bir kararı görünür kılıyor.



Yükselen Kova

Plüton artık sizin burcunuzda ve önümüzdeki yılların en büyük kişisel dönüşümü başlamış durumda. Bu değişim bir anda gerçekleşmeyecek; fakat nasıl yaşadığınız, insanlarla nasıl güç ilişkileri kurduğunuz ve hangi kimliklerin artık üzerinize oturmadığı giderek daha belirgin olacak. Kasım ve Aralık özellikle kariyer ve ilişkiler üzerinden bu dönüşümün bazı somut sonuçlarını gösterebilir.

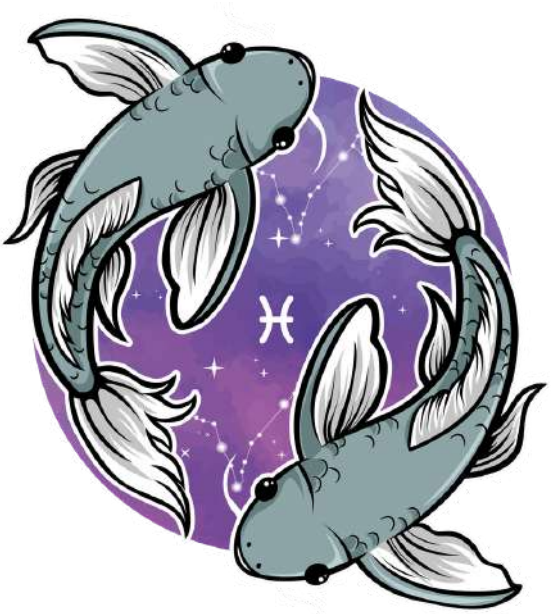
9 Kasım Akrep Yeniayı kariyer evinizde gerçekleşiyor. Yeni görev, proje, iş değişimi veya daha fazla görünürlük getiren bir dönem başlayabilir. Merkür'ün 13 Kasım'da aynı alanda direkt olması, Ekim sonunda yapılan fakat sonuçsuz kalan bir görüşmenin yeniden açılmasını sağlayabilir. Yönetimle yapılacak konuşmalar da ay ortasından itibaren daha net ilerleyecek.

14 Kasım'da Venüs 9. evinizde direkt oluyor. Yurtdışı, seyahat, akademik konular veya uzak mesafeli bir ilişkiyle ilgili kararsızlık azalabilir. Uzun süredir planladığınız bir seyahat yeniden programa girebilir.

24 Kasım İkizler Dolunayı 5. evinizde; aşk, çocuklar veya yaratıcı bir proje açısından görünür bir sonuç getiriyor. Uranüs de burada olduğu için özel hayatınızda alışılmadık gelişmeler ve sürpriz tanışmalar önümüzdeki dönemin önemli temalarından biri.

26 Kasım'da Mars 8. evinize geçiyor. Ortak para, kredi, borç ve finansal paylaşımlar konusunda daha mücadeleci bir dönem başlayabilir; acele yatırım kararlarına dikkat.

9 Aralık Yay Yeniayı yeni çevreler, ekipler ve gelecek hedefleri açısından hareketli. Jüpiter'in 13 Aralık'ta 7. evinizde retroya dönmesi ise yazdan beri büyüyen bir ilişki veya ortaklığı yeniden değerlendirmenize yol açabilir. 24 Aralık Yengeç Dolunayı iş düzeninizde veya sağlıkla ilgili alışkanlıklarınızda somut bir sonuç getiriyor.



Yükselen Balık

Kasım ve Aralık maddi güvenlik, çalışma hayatı ve kariyer konusunda önemli düzenlemeler getiriyor. Satürn ve Neptün Koç'taki 2. evinizde ilerlediği için para yalnızca ne kadar kazandığınızla ilgili bir mesele olmaktan çıkıyor; emeğinizin karşılığını nasıl belirlediğiniz ve neye değer verdiğiniz de değişiyor. Aralık ortasında her iki gezegenin direkt harekete dönmesi, aylardır ağır ilerleyen gelir, ücret veya yatırım kararlarında daha somut adımlar atmanızı sağlayabilir.

Kasımın ilk yarısında ise gözünüz daha uzağa çevriliyor. 9 Kasım Akrep Yeniayı 9. evinizde; yurtdışı, seyahat, eğitim, yayıncılık veya hukuki bir süreç açısından yeni bir başlangıç mümkün. Merkür'ün 13 Kasım'da aynı alanda direkt olması vize, başvuru, eğitim ya da yolculukla ilgili gecikmelerin çözülmesine yardımcı olabilir.

14 Kasım'da Venüs ortak para alanınızda direkt harekete dönüyor. Ekimden beri kredi, borç, yatırım, ortak hesaplar veya eşin gelirleri konusunda süren belirsizlik varsa tablo daha anlaşılır hâle gelebilir. Yakın ilişkilerde güven ve paylaşım meselesi de bu sürecin parçası.

24 Kasım İkizler Dolunayı ev ve aile alanınızda. Taşınma, aile içindeki bir karar veya gayrimenkulle ilgili gelişme sonuçlanabilir. Uranüs'ün de burada olması, yaşam alanınızda önümüzdeki yıllarda önemli değişiklikler yapabileceğinizi gösteriyor.

26 Kasım'da Mars 7. evinize geçiyor; ilişkiler ve ortaklıklarda hareket artıyor. Birlikte karar almak kolaylaşabileceği gibi tartışmalar da hızla büyüyebilir.

9 Aralık Yay Yeniayı kariyer alanınızda yeni bir kapı açıyor. Yeni görev, iş değişimi veya görünürlüğünüzü artıracak proje gündeme gelebilir. Jüpiter'in 13 Aralık'ta çalışma evinizde retroya dönmesi ise yazdan beri büyüyen iş yükünü yeniden düzenlemenizi isteyecek. 24 Aralık Yengeç Dolunayı aşk, çocuklar veya yaratıcı bir projede yılı güzel bir sonuçla kapatabilir.



Teknedeki Mutfağım

TEK TAVADA MANTARLI VE ISPANAKLI GNOCCHI

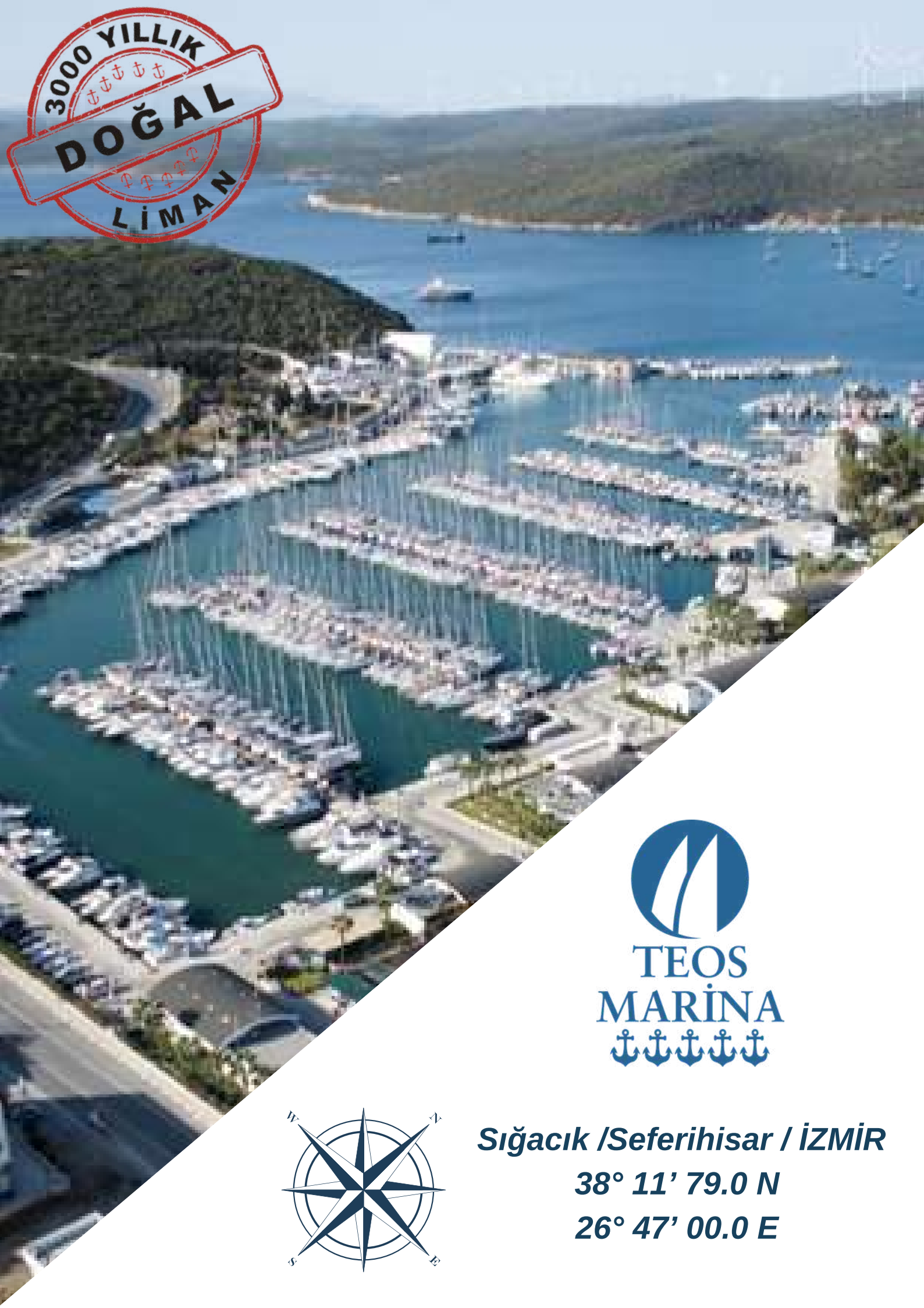
Malzemeler

500 g gnocchi
250 g mantar
2 avuç baby ıspanak
2 diş sarımsak
3 yemek kaşığı zeytinyağı
1 su bardağı sıcak su veya sebze suyu
4 yemek kaşığı rendelenmiş parmesan
Tuz
Karabiber
Birkaç damla limon suyu

Tarif

1. Mantarı zeytinyağında yüksek ateşte renk alana kadar soteleyin, sarımsağı ekleyin.
2. Gnocchi ve sıcak suyu tavaya alın; kapağını kapatıp 5–6 dakika pişirin.
3. Ispanağı ekleyip bir dakika daha çevirin.
4. Parmesan, tuz, karabiber ve birkaç damla limon suyuyla tamamlayıp sıcak servis edin.

Afiyet olsun!



TEOS
MARİNA

Sığacık /Seferihisar / İZMİR

38° 11’ 79.0 N

26° 47’ 00.0 E

Güzel anları

#KEYİFTEOSTA hashtag'iyle

"Paylaşın, Paylaşalım"



Sonraki Sayıda Görüşmek Üzere