



Klasik Tekneler Buluşması

26 EYLÜL 2026 · İSTANBUL



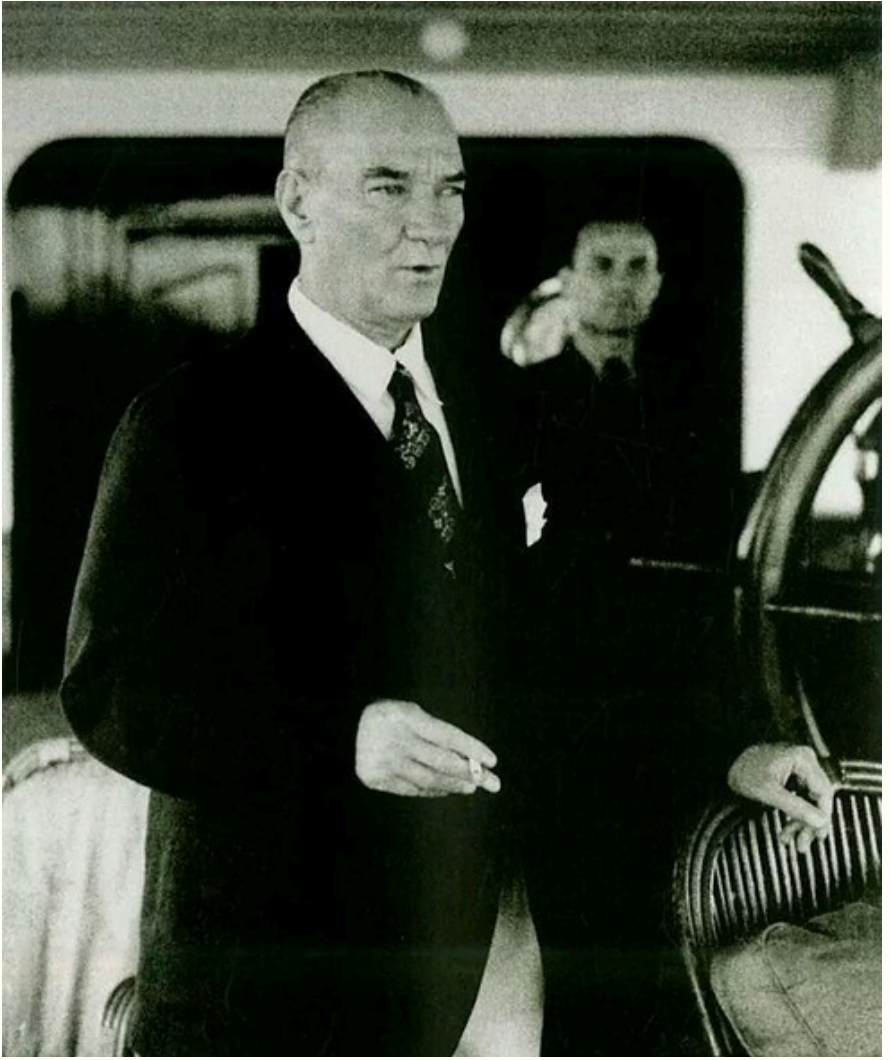
CANGARDA

BUHARLI YAT



Klasik Tekneler Platformu

GEÇMİŞTEN GELECEĞE · 2019 · KLASIKTEKNELER.COM



Denizcilięi Türk'ün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.

— ATATÜRK

İçindekiler

1	ŞEF	1904
2	VİLİA	1910
3	SHANGRI-LA	1939-40
4	NEPTÜN 2	1965
5	BORA VII	1965
6	MELMOTH II	1967
7	NESİME	1968
8	YOSUN	1985
9	KOÇ ÜNİVERSİTESİ	2000
10	12 KADEM DİNGİ	
11	KAVRUK	2025
12	DAK/SAR 301	1941
13	BABAKUŞ	1971
14	SHRIMP	1997
15	LEYLİM	2004
16	KANCABAŞ	2022-2024
17	LADY LEYLA	



Geçmişten Geleceğe

KLASİK TEKNELER PLATFORMU · 21 EYLÜL 2019

Değerli Klasik Tekne Severler,

Klasik Tekneler Platformu (KTP) 21 Eylül 2019 tarihinde Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu (KÜDENFOR) himayesinde kuruldu.

Kuruluş duyurusu sonrasında klasik teknecilerin katılımıyla düzenlenen ilk toplantıda bir kısmı eski dostlar olan klasik tekne sahipleri ve deniz severlerin bir araya geldiklerinde paylaştıkları heyecanın nedeni denizlerin güzelleri klasik teknelerin ortak dünyaları olmasıydı.

KTP aslında bir hayli geç kalmış bir organizasyondur. Bir kısmı dünya amatör denizcilik tarihinde önemli yeri olan ve ne yazık ki bir gelenek oluşturmamadan çeşitli nedenlerle yitip giden ülkemizdeki denizlerin güzelleri klasiklerin, 1980'li yıllar ile değişen dünyanın endüstrileşmiş ürünlerine yenilmesiyle ortadan kaybolma zamanına yakın, son bir nefes ile tekrar canlandırması umudunu doğurmuştur. Ana hedeflerimizden biri neredeyse kaybolmuş ve her biri bir ustanın atölyesinde geleneksel yöntemlerle üretilen teknelerin, kayıkların hikâyelerini gelecek kuşaklara aktarmaktır.

KTP gerek yapısı gerekse amaç ve faaliyetleri itibarıyla yat kulüplerinden farklıdır. Bizim için Karadeniz'in bordası renk cümbüşünü yansıtan takası, İzmir'in zarif kayığı, Ege'nin tırhandili ile Boğaz'ın tenezzüh teknesi kaybolmakta olan denizcilik kültürümüzün yaşatılması gereken unsurlardır. Bu kapsamda amatör denizcilerin boğaz koylarındaki pırıl pırıl vernikli klasikleri ile bir zamanlar Yalova'dan Haliç'e zerzevat taşıyan mavnalar veya aslı iş teknesi olan tırhandilin önem ve değeri farklı değildir.

KTP yalnızca klasik tekne sahiplerinin değil, kendisini bu kültüre ait veya yakın hisseden ya da ilgi duyan herkesin ortak platformudur. Tamamen gönüllülük esasına göre işlediğinden üyelerinin fedakârlığı ile faaliyet göstermektedir ve neredeyse tamamı şahıslara ait olan, sipariş üzerine üretilen, seri halde üretilmeyen, sahiplerinin dostlarıyla birlikte özverileriyle yaşatılan, ülkemizde çok nadir olarak bulunan, geleneksel malzemelerle, klasik çizgilerle, benzersiz ve sınırlı sayıda üretilmiş yelkenli ve motorlu tekneleri kayıt altına almak, korumak, döneminin hatları ve malzemeleriyle günümüzde yapımını teşvik etmek, halka ve özellikle gençlere sevdirmek, bu sayede ülkemizin denizcileşmesine katkıda bulunmak ve deniz kültürünün geliştirilmesini desteklemek amacıyla çalışmalarını sürdürmektedir.

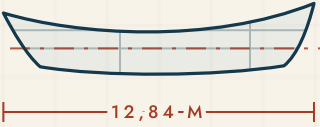
KTP'nin misyonu denizlerin klasiklerini Geçmişten Geleceğe taşımaktır.

Klasik Tekneler Platformu



ŞEF

1904



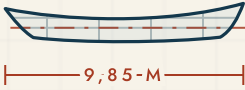
Şef yelkenlisi, Alman Abeking & Rasmussen Tersanesinde 1904 yılında inşa edilmiştir. 18 metre direk yüksekliğine 4,5 ton kurşun safraya sahiptir. Arması sloop'tur. Almanya'dan Türkiye'ye trenle gönderilen tekne 1957 yılına kadar değişik donatanlara sahip olmuştur. İlk adı "Inge" olduğundan uzun yıllar bu isimle anılmıştır. 1957 yılında Nedim Özgen tarafından satın alınmış; adı Levent olmuş ve Büyükdere'de büyük onarımdan geçmiştir. Donatanı Özgen ailesidir.

TAM BOY	12.84m	SU HATTI BOYU	11.9m
ENİ	2.26cm	SU ÇEKİMİ	1.68m
ANA MAKİNE	12 HP Volvo Penta 1960	İNŞA MALZEMESİ	Maun (Orijinal kaplama), Meşe



VILIA

1910



Vilia adlı randa kotra, 1910 yılında Kraliyet Kuzey İrlanda Yat Kulübü Komodoru H. L. Garrett'ın günlük gezileri ve Belfast Gölü'ndeki ufak tekne yarışlarına katılması için inşa edilmiştir. Meşhur Kuzey İrlandalı amatör tekne tasarımcısı Vincent Craig tarafından tasarlanmıştır. Güverte üstü 9.75 m olan tekne, sağlam meşe çerçeveli ve zifli çam döşemeli olarak inşa edilmiştir. Kayıtlara göre, Vilia'nın ilk sezonu hayli başarılı geçmiştir. 61 metre kare olarak düzenlenen mutedil yelken planına rağmen tekne en hafif rüzgârda bile süratle seyredebilmekteydi.

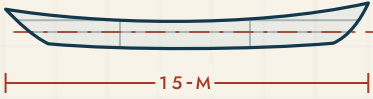
Bu kadar ufak bir tekneden beklenmedik bir başarı ise 1936 Temmuz'unda Kuzey Denizi'ni iki kere aşmasıdır. Yeni sahibi, Vilia ile Sunderland (Birleşik Krallık) ve Bergen Fiyordu (Norveç) arasında gidip gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Vilia bir süre çift direkli yelkenli olarak armalanmış; adı da 1960'larda Regina Coeli olarak değiştirilmiştir. Bir sonraki sahibince adı, arması ve yelken planı orijinaline döndürülen tekne en nihayet Türkiye'de oturan bir İtalyan tarafından satın alınmıştır. Önce Yunanistan'a gelen tekne, ardından Çanakkale'ye ulaşmıştı. Vilia o tarihten beri Türkiye'yi terk etmedi. Rahmi M. Koç, tekneyi vakti gelince İstanbul'daki Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergilemek amacıyla satın aldı.

TAM BOY	9.85 m	ENİ	2.31 m
SU ÇEKİMİ	1.45 m	YELKEN ALANI	58 m2
ANA MAKİNE	20 HP	İNŞA MALZEMESİ	Ahşap
İNŞA YERİ	İngiltere	İNŞA YILI	1910
RESTORASYON YILI	2014		



SHANGRI-LA

1939-40



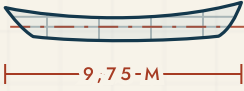
Shangri-La, 1936 yılında Eldredge-McInnis tarafından bir İtalyan prensi için Amerika'da, American Car and Foundry (AFC) şirketi tarafından inşa edilmiştir. "Denizlerin Rolls-Royce'u" olarak bilinen bu tekne, hızlı olması nedeniyle İkinci Dünya Savaşı sırasında İngilizler tarafından Almanya'yı bombalayan uçakların mürettebatını toplama göreviyle kullanılmıştır. Savaş sonunda, tekne Mısır'da bırakılmış ve 1940'ların sonunda, Mısır'da bulunan Muhiittin Mardin tarafından bir mezatta satın alınmıştır. Ancak, teknenin Mısır'dan çıkması için gerekli izinler alınamamıştır. Muhiittin Mardin, Kraliçe Fevziye ile olan yakınlığı sayesinde gerekli izinleri alarak Shangri-La'yı İstanbul'a getirir. Ancak, İstanbul'da gemiden denize indirildiği sırada bir dalga tekneye zarar verir. Muhiittin Bey, gerekli tamiratları yaptırdıktan sonra tekneyi denize indirir ve kullanmaya başlar. Yüzatlı ailesi, Boğaz'da Shangri-La'yı görüp âşık olur. Fikret Yüzatlı, Kurtuluş Savaşı'nda önemli görevler yapmış bir subay, eşi Nihal Hanım ise Shangri-La ile derin bir bağ kurmuştu. Teknenin sahibi Muhiittin Mardin, İsmet İnönü'nün aracılığıyla Yüzatlı ailesiyle görüşür ve sonunda ailenin tekneye olan tutkusu nedeniyle Shangri-La'yı satmayı kabul eder. Shangri-La alındığında eski benzin motorları ve çeşitli eşyalarla doluydu. Fikret Bey ve Nihal Hanım, tekneyi dizel motorlara çevirip restore ettirdiler. 2002 yılında son büyük restorasyonunu geçiren Shangri-La, sağlam yapısı ve lüks donanımıyla Boğaz ve Marmara'da unutulmaz seyrer keyfi sunmaya devam ediyor. Tekne, Türkiye'nin amatör denizcilik tarihinin bir sembolü olarak Bebek Koyu'nda Yüzatlı ailesiyle birlikte tarihin izlerini yaşıyor.

TAM BOY	15 m	ENİ	3 m
SU ÇEKİMİ	1.1 m	DEPLASMAN	14000 kg
ANA MAKİNE	2 X 250HP Detroit Diesel	TÜRÜ	Commuter
İNŞA MALZEMESİ	Şeker Çamı	TASARIM YILI	1936
İNŞA YILI	1939-40	RESTORASYON YILI	2002



NEPTÜN 2

1965



Neptün 2, 1960'li yılların ilk yarısında Amerikalı tasarıma Thomas C. Gillmer tarafından planları çizilmiş, keç armalı bir offshore yelkenlisidir.

Gazeteci yazar, Necati Zincirkıran bu planı ABD/Maryland-Annapolis'te Gillmer'ın kendisinden satın alarak Türkiye'ye getirmiştir. Basma tiriz eğriler ve meşe omurga ile çırallı çam kaplamalarla yapılan teknenin güvertesi meşedir. İnşaatı Cafer Seyfioğlu üstlenmiş, Bostancı mendireğinin içindeki atölyesinde inşa edilmiştir. Kamara ve mobilya maun ağacından yapılmıştır.

Zincirkıran bu tekne ile Ege ve Akdeniz'de uzun seyirler yaparak oğullarını denizci yetiştirmiştir.

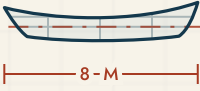
1966 yılında Türkiye'de ilk kez yapılan non-stop İstanbul-İzmir offshore yarışında ikinci olmuştur. Tekne 2008 yılında Selahattin tozkoparan tarafından satın alınmış, aynı yıl Teknomarin yat boyaları firması tarafından yenilenmiştir.

TAM BOY	9.75 m	SU HATTI BOYU	9 m
ENİ	2.8 m	SU ÇEKİMİ	1.2 m
DEPLASMAN	7500 kg	YELKEN ALANI	130 m2
ANA MAKİNE	30 HP Yanmar	İNŞA MALZEMESİ	Çam



BORA VII

1965



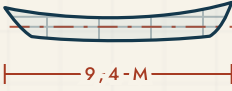
1965 yılında Küçükçekmece’de Süleyman Tombaz Usta tarafından inşa edilmiştir. Bindirme kaplama tekniği ile tamamen ahşap malzemeden yapılmıştır. Postalar basma tirizdir. İnşasında bakır perçin kullanılmıştır. Donatanı Artun Ulubey’dir.

TAM BOY	8 m	SU HATTI BOYU	7.5 m
ENİ	2.8 m	SU ÇEKİMİ	1 m
DEPLASMAN	3200 kg	ANA MAKİNE	40 HP Volvo Penta 1995
İNŞA MALZEMESİ	Yenice Çamı, Meşe		



MELMOTH II

1967



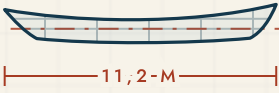
Melmoth II, 1967 yılında Hollanda/Vripack Tersanesinde üretilmiştir. Modelin ismi “Argonaut 940” olup sac bir sloop’tur. Melmoth II ismini, İrlandalı oyun yazarı Charles Maturin’in 1820’de yazdığı “Melmoth the Wonderer” isimli gotik romandan alır.

TAM BOY	9.4 m	ENİ	2.9 m
SU ÇEKİMİ	1.2 m	DEPLASMAN	5500 kg
YELKEN ALANI	46.5 m2	ANA MAKİNE	25 HP Beta 2011
İNŞA MALZEMESİ	Sac		



NESİME

1968



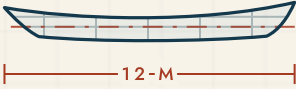
1969 yılında Amerikan planlarına göre Kartal'da Harun Ülman öğrencisi Recep Usta tarafından sayın Süheyl Furgaç için yaptırılmış Sloop arma bir yelkenlidir. Tekne adını, Furgaç'ın annesi Nesime hanımdan almaktadır. (Nesime ayrıca hafif rüzgar anlamına gelmektedir.) Merhum Süheyl Furgaç vefat ettiği 2006 yılına, yani 92 yaşına kadar Nesime'de yelken yapmıştır. Nesime yelkenlisi halen Süheyl Furgaç'ın çocukları Aslı Nişel, Nazlı Başak ve İzzet Furgaç tarafından korunmakta ve kullanılmaktadır.

TAM BOY	11.2 m	SU HATTI BOYU	7.75 m
ENİ	3.2 m	SU ÇEKİMİ	1.8 m
DEPLASMAN	11000 kg	YELKEN ALANI	70 m ²
ANA MAKİNE	28 HP VP17MD 1986	İNŞA MALZEMESİ	Çam, Meşe



YOSUN

1985



Yosun, Bruce Roberts 36 tasarımı bir yelkenlidir. New York'ta bilgisayar mühendisliği profesörü olan Eralp Akkoyunlu tarafından kiraladığı bir atölyede kendi elleriyle inşa edilmiş; omurgası 1976'da atılmış, 1985'te denize indirilmiştir. Akkoyunlu, 1987'de Grenada'dan başladığı dünya turunu üniversitedeki görevi nedeniyle aralıklarla sürdürerek 1995'te tamamladı ve dünyayı yelkenle dolaşan beşinci Türk denizci oldu. İkinci seferinde Pasifik geçişinde kendisine Sadun Boro da eşlik etti.

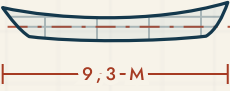
Akkoyunlu, Yosun'u 2003'te Fransız Polinezyası'nda tanıştığı Yeşim ve Tonguç Tokol çiftine, adının değiştirilmemesi ve parayla satılmaması şartıyla armağan etti; Tokol çifti tekneyi Pasifik ve Hint Okyanusu üzerinden Türkiye'ye getirdi. Akkoyunlu'nun Yosun'un inşasını ve seyirlerini anlattığı "Deniz Çingenesi" 2008'de yayımlandı; kendisi 2012'de vefat etti. 2020'de Tokol ailesi Yosun'u sembolik bir bedelle Tuzla Yelken ve Su Sporları Kulübü'ne devretti. RMK tersanesinde 700 saatlik bir restorasyonun ardından Ocak 2021'de yeniden denize indirilen ve yaklaşık 55 bin mil seyir yapmış olan Yosun, bugün kulübün amiral gemisi olarak Mavi Vatan için denizci yetiştirmektedir.

TAM BOY	12 m	ENİ	3.2 m
TASARIM	Bruce Roberts 36	İNŞA MALZEMESİ	Fiberglass
İMALATÇISI	Eralp Akkoyunlu, New York	İNŞA YILI	1976–1985



KOÇ ÜNİVERSİTESİ

2000



2008 yılında Deniz Lisesi için Deniz Kuvvetleri Çanakkale Onarım Destek Komutanlığında inşa edilmiş beş çift kürekli ve yelkenli bir filikadır. 2015 yılında hurdaya ayrılarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Koç Üniversitesi'ne hibe edilmiştir. 2016 yılında RMK Tersanesinde gemi inşa yüksek mühendisi Özgür Numan denetiminde onarım ve tadilatın geçmiş, 2018 yılına kadar Haliç'te Rahmi Koç Müzesi müzesi rıhtımında kalmış, Haliç'te yelken geleneğini sürdürmüştür. 2017 yılı sonunda RMK Tersanesinde bakıma girmiş ve mizana yelkeni randa ile değiştirilmiştir. 2018-2021 yılları arasında SETUR Kalamış Marina'da kalmış, insanları denizle buluşturmak ve tanıştırmak için yelken yapmıştır. 2021 Yazında RMK Tersanesinde tekrar bakıma girmiş, ana yelken direği belli bir açığa kadar öne eğilebilir hale gelmiştir. Bunun sebebi ise Haliç'e girebilmektir. Haliç'te Rahmi Koç Müzesi'nde KÜDENFOR ve Koç Üniversitesi Yelken ve Denizcilik Kulübü ile faaliyetlerine devam etmektedir.

TAM BOY	9.3 m	SU HATTI BOYU	8.8 m
ENİ	2.95 m	SU ÇEKİMİ	0.5-1.5 m
DEPLASMAN	1700 kg	YELKEN ALANI	40 m ²
ANA MAKİNE	3 HP EPropulsion 2020	İNŞA MALZEMESİ	Çam, Karaağaç, Maun



12 KADEM DİNGİ



3,66 M

1912 senesinde İngiltere’de BRA (Boat Racing Association) (Tekne Yarış Birliği) bir tasarım yarışması düzenler. Bu yarışmaya tüm İngiliz profesyonel tasarımcılar ile birlikte George Cockshot adında amatör bir tasarımcı da katılır. Cockshot’un tasarımı tüm tasarımlar arasında birinci seçilir.

Çok hızlı bir şekilde herkes tarafından beğenilen bu tekneler ile önce İngiltere, sonra dünyanın çeşitli ülkelerinde yarışmaları yapılır.

Günümüz optimist ve lazerlerinin atası olarak bilinen bu teknelere -İngilizler tarafından biraz unutulsa da- Hollandalılar ve İtalyanların liderliğinde 15 civarında ülke tarafından sahip çıkılır.

Renkli bir tarihe sahip olan bu dingiler, “International 12 foot dinghy class association” tarafından yönetilmektedir. İstanbul Tuzla Yat Kulübü bünyesinin Rifat Edin önderliğinde bu birliğe bir üye ile Türkiye’den dir.

Tuzla Yat Kulübü’nde toplamda 30 adet dinghy mevcut. 13 tanesi kardeş kulüp Bozburun Yat Kulübü’nde Edhem Dirvana önderliğinde Ege’de yelken açmaktadır. Ülkemizde toplamda 100 adede yakın dinghy bulunmakta ve sayıları her geçen gün artmaktadır. Türkiye yelken federasyonunda 12 kadem dinghy olarak, optimist ve lazerler gibi bir sınıf olarak kayıtlı, söz konusu teknelerin fiber versiyonları da mevcuttur.

Günümüzde 15 ülkede neredeyse bir kült haline gelen bu tekneler, Tuzla Yat Kulübü başta olmak üzere pek çok kulüpte yaşamaya devam ediyor.

TAM BOY	3.66 m	ENİ	1.4 m
SU ÇEKİMİ	0.5 m	YELKEN ALANI	9.3 m ²
ANA MAKİNE	Yok	İNŞA MALZEMESİ	İngiliz Meşesi



KAVRUK

2025



3,63 M

"Kavruk", John Welsford tarafından tasarlanan ve ilk örneği 10 Ekim 2010'da denize indirilen SCAMP modelinin 709'uncu teknesi olup, 2025 yılında Türkiye'de Bosa Boats tarafından inşa edilmiştir.

SCAMP modelinin tasarımı, denizciliğin köklü dinghy geleneğini modern ve geleneksel malzemeleri minimalist bir yaklaşımla bir araya getirerek, sadelik ve işlevselliği ön plana çıkarır.

Doğal ahşap görünümü, el işçiliği detayları ve sade yelken donanımıyla, klasik tekne ruhunu yansıtan bir karaktere sahiptir.

Kısa boyuna rağmen geniş güvertesi ve dengeli formu, tekneyi hem huzurlu seyirler hem de zorlu denizlerde güvenilir yolculuklar için uygun kılar.

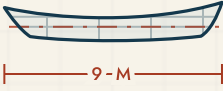
"Kavruk", günümüzde de aktif olarak Marmara ve Ege kıyılarında seyre çıkmaktadır.

TAM BOY	3,63 m	SU HATTI BOYU	3,18 m
EN	1,63 m	SU ÇEKİMİ	0,18 m / 1 m (Hareketli salma)
DİREK VE SERENLER	Ahşap	SU BALASTI	78,5 kg
YELKEN ALANI	9,3 m ²		



DAK/SAR 301

1941



Arama Kurtarma ve Yedekleme Botu

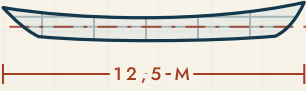
Amerikan donanmasında görev yapan bir denizaltı kurtarma gemisinin palamar botu olan bu bot, gemi TCG Akın ismiyle Türk Donanması'na katıldıktan sonra da görev yapmış ve 2002 yılında DAK/SAR envanterine girmiştir. Üzerinde yapılan revizyonlarla halen DAK/SAR'da yedekleme botu olarak görev yapmaktadır.

TAM BOY	9 m	ENİ	2,5 m
AĞIRLIK	4 ton	ANA MAKİNE	110 bg dizel
GÖVDE / KABİN	Fiberglas	İNŞA YILI	1941, ABD



BABAKUŞ

1971



1971 yılında Marmaris'te yerel bir usta olan Sami Karaoğlu tarafından inşa edilmiştir. Yelken donanımlı, ahşap malzemeli, başkiç formu tırhandil tekne olarak, Albi adıyla, YM2100 tanınma işareti ve Marmaris-986 teknik kütük numarasıyla kütüğe kaydolmuştur. Teknede bulduğum belgelere göre 2003 yılında Salim Zararsız Bey'den Osman Erşin Bey'e geçmiştir. Bir ara Perkins motordan Ford motora geçilmiş ve sac-beton ağırlık eklenmiştir.

Eski tekne mi bakıma götürdüğüm İstanbul Tellibaba tersanesinde bu tekneyi terk edilmiş olarak görüyordum ve sahibine ulaşmayı umuyordum. İki üç yıl sonra sahibine ulaşıldı; ustalarımızla görüşüp teknenin kurtarılabilceğine ikna olarak alım işlemini gerçekleştirdik. Tekne yaklaşık 12–14 yıl karada, içinde kumanyası ve özel eşyalarıyla terk edilmişti. Söylenenlere göre sahibi eski Tophane'de bir esnafmış. Tersanede koruma altına alınmadan kaderine bırakılan tekne yerinden oynatılacak durumda değildi; tadilat bulunduğu yerde başladı. Bir yıl kadar süren zorlu bir sürecin sonunda, hesaplarımız çok çok aşılsa da, 2023 yazı sonunda tırhandilimiz tekrar denizle kavuşturuldu.

TAM BOY	12,5 m	ENİ	4,5 m
TİPİ	Tırhandil, yelkenli	ESKİ ADI	Albi
İMALATÇISI	Sami Karaoğlu, Marmaris	İNŞA YILI	1971
ANA MAKİNE	Ford	RESTORASYON YILI	2023



SHRIMP

1997



5,7 M

Shrimp, Cem Gür'ün elinden çıkmış Roger Dongray tasarımı bir Golant Gaffer 19'dur. 1997 yılında Tuzla'da yapmış olduğu ikiz projesinden biri; o zamanki ismi ile Sinarit Baba'dır (diğeri Yalıçapkın'dır).

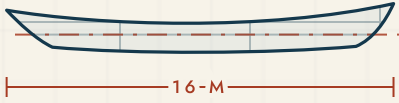
Shrimp, dördüncü sahibi ve isim babası olan Levent Mortan tarafından üç yıl boyunca Çeşme'de evinin bahçesinde sıkı ve titiz bir refit ile yepyeni hale getirilmiştir. Ardından 2022 Aralık ayında satılmış, ancak yeni sahibi bu tekneyi kullanamayacağını düşününce 2023 Mayıs ayında tekrar satışa çıkartılmıştır. Şu anki sahibi Selcan Ilgün ile tekrar Marmara'ya dönmüştür.

TAM BOY	5,70 m	SU HATTI BOYU	5,41 m
ENİ	2,15 m	SU ÇEKİMİ	0,83 m
DEPLASMAN	1.320 kg	YELKEN ALANI	24,6 m ²
ANA MAKİNE	Volvo Penta D1-13	TASARIMCI	Roger Dongray
İMALATÇISI	M. Cem Gür, Tuzla	İNŞA YILI	1997



LEYLİM

2004



Leylîm'i Hiawatha'dan esinlenerek tasarladık. Gövdesini Halim Başaran Usta dört kat lamine ve postasız olarak yaptı; sadece döşekleri vardır. Sonra işi Taka devraldı; rahmetli Salih Gümüş Usta önderliğinde Nuh Sanayi Sitesi'nde tamamlandı. Rahmetli Ayşe Yarsuvat Hanım tekneyi inşa esnasında satın aldı. Şimdi tekne üç çocuğunda. MCE Yat teknenin bakım ve işletmesini başarıyla sürdürmektedir.

TAM BOY	16,00 m	SU HATTI BOYU	15,90 m
ENİ	4,00 m	SU ÇEKİMİ	1,15 m
DEPLASMAN	17 ton	ANA MAKİNE	2 x Yanmar LHA-STE, 240 hp
AZAMİ SÜRAT	16 knot	SEYİR SÜRATİ	12 knot
TASARIMCI	Osman Tanju Kalaycıoğlu	İMALATÇISI	Taka Yacht
İNŞA YILI	2004	TİPİ	Motoryat



KANCABAŞ

2022–2024



7,24-M

Kancabaş, Baltabaş ve Alamana adlarıyla da bilinen, 16. yüzyıldan beri Türklerin kullandığı bir tekne tipidir. Bilinen en küçüğü 7, en büyüğü 16,5 metre civarındadır. Hem kürekli hem yelkenli olarak kullanılmış; 1950’li yıllardan itibaren özellikle İstanbul Boğazı’nda pancar motor takılması yaygınlaşmıştır. 1970’lerin sonuna kadar insan ve eşya taşımada, ağ ile balık avında kullanılmış; Boğaz hatlarında ve Marmara’da Kadıköy–Haydarpaşa, Moda–Kadıköy gibi kancabaş deniz dolmuşu hatları mevcuttu.

Bu kancabaş, Rifat Edin koleksiyonundaki ‘Şirin’ kancabaşının Emekli Deniz Astsubayı Nurettin Taşçı tarafından çıkarılan maket çizimleri esas alınarak inşa edildi. Çizimleri Delftship ve AutoCAD’e ‘Kötüyolcu’ lakaplı marangoz ustası Cengiz Yıldız aktardı; Cengiz Usta ile marangoz Mustafa Tor, Toros Dağları’ndaki Çamlıyayla (Namrun) Sebil Köyü’nde epoksi-ağşap laminasyon yöntemiyle ürettiler. İşlemleri Mersin’de yaşayan Bitlisli oymacı ve bıçak ustası Bülent Maragoz yaptı. Üretim 2022’de başladı, 2024’te tamamlandı.

TAM BOY	7,24 m	ENİ	1,55 m
SU HATTI BOYU	6,15 m	DERİNLİK	0,25 m
DEPLASMAN	350–400 kg	İNŞA YILI	2022–2024
İNŞA MALZEMESİ	Toros çamı, Duratek epoksi		



LADY LEYLA



— 7,95-M —

Dragon; Norveçli ünlü tekne tasarımcısı Johan Anker tarafından tasarlanan, sürat ile zarafeti bir araya getiren tek tip tasarım (one-design) sabit omurgalı bir yelkenli tekne sınıfıdır. 1948 ile 1972 yılları arasında Olimpiyat Oyunları'nda yarış sınıfı olarak yer almış, günümüzde de dünya genelinde prestijli yarışlarda ve klasik tekne festivallerinde popülaritesini korumaya devam etmektedir.

Lady Leyla isimli dragonumuz zarif bir ahşap yarış teknesi örneği olarak 1900'lü yıllarda Fransa'da inşa edilmiştir. Çift ön saha yelkenli olan teknenin salması 360 kilogramdır. Bir süre İsveç Konsolosluğu tarafından kullanılmıştır. Bu dönemde Galatasaray Spor Kulübü adına çeşitli yarışlara katılmış ve birincilik ödülleri almıştır. Sayın Ali Kemal Sabuncugil tarafından İsveç Konsolosluğu'ndan satın alındığında tekneye "Beyaz Güvercin" adı verilmiştir.

Sayın Sezer Gürsoy aracılığı ile Rahmi M. Koç Müzesi'ne bağışlanmış; 2004–2005 yıllarında RMK Marine tersanesinde aslına uygun olarak restore edilmiştir. Dış kaplamada çam, üst yapıda komple tik, posta ve kemerelerde meşe kullanılmıştır.

TAM BOY	7,95 m	ENİ	1,95 m
SU ÇEKİMİ	0,92 m	SALMA	360 kg
TİPİ	Dragon	TASARIMCI	Johan Anker
İNŞA YERİ	Fransa	RESTORASYON YILI	2004–2005



ROMOLA · 1903

KAYIT NO 51

Klasik tekneler kültür mirasımızdır.

KLASİKTEKNELER.COM