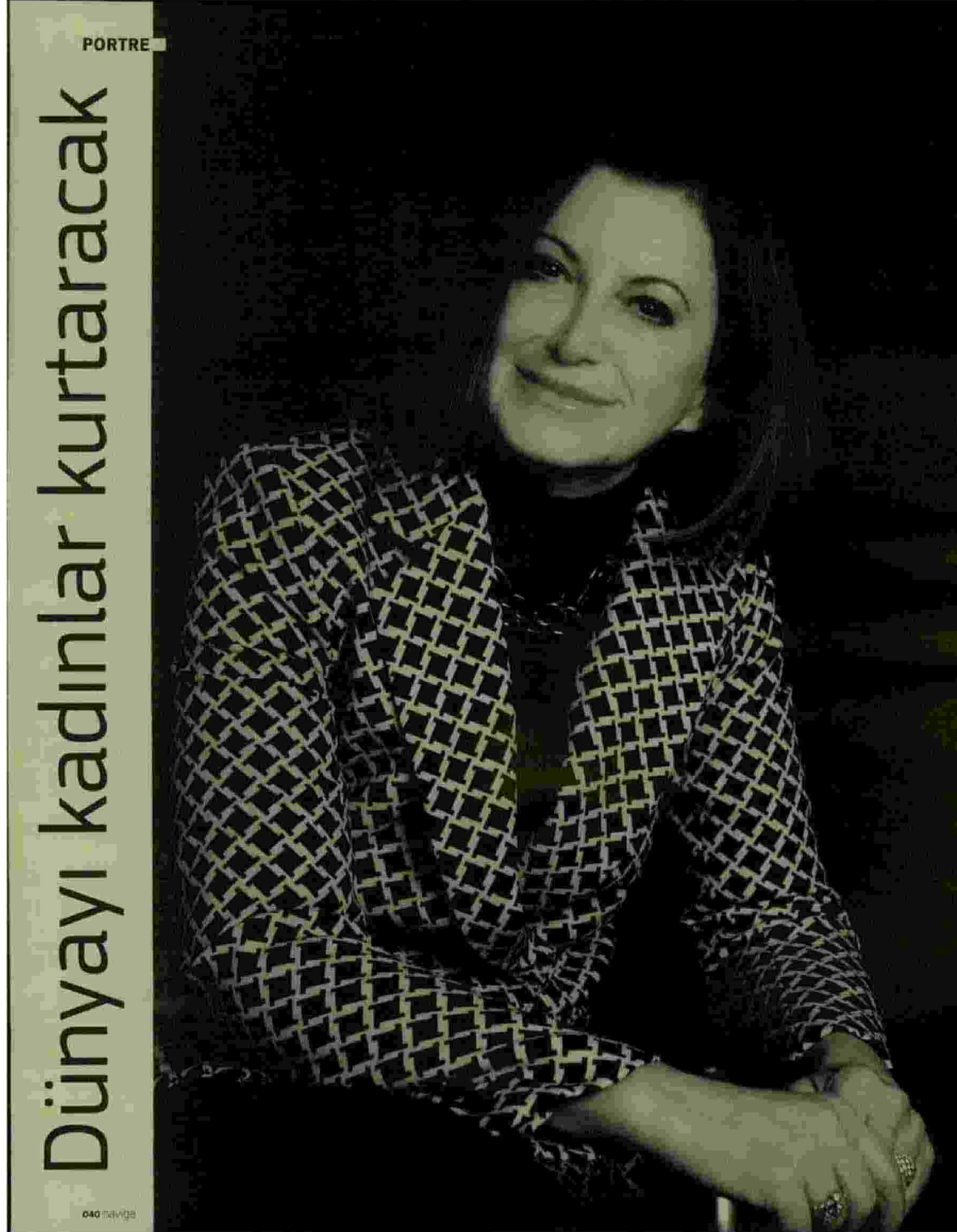




Yayın Adı : Naviga
Referans No : 93594104
Renk : Renkli

Yayın Tarihi : 01.02.2020
Etki : Etkisiz
STxCM : 160,28

Küpür Sayfa : 40
Tiraj : 11000
Sayfa : 40



040 naviga

Carla Demaria, dünya denizcilik sektörünün en önemli oyun kurucularından biri. 1986 yılında başladığı bu sektörde basamakları ağır ağır, hakkını vererek, kendinden emin adımlarla tırmandı. Özellikle lüks teknecilik kavramlarının yoktan var edilmesinde, değişiminde ve gelişiminde söz sahibi oldu. Demaria'nın **Azimut-Benetti'de** başlayan yolculuğu Beneteau Group ile devam etti. Şu anda **Sanlorenzo'nun** kanatları altında **Bluegame** ile adeta 'uçuşa' geçti.

% 80'i geri dönüştürülmüş, sürdürülebilir malzemelerden üretilen, ödüle doymayan yeni Bluegame **BGX70'i** ve bir motoryatın ne kadar çevreci olabileceğini Demaria ile Boot Düsseldorf'ta konuştuk.

Anladım ki Carla Demaria yine bir devrimin eşliğinde. Yat üretiminde % 100 geri dönüştürülebilir çok gövdeliler için hazır mısınız? Demaria, hazır.

YAZI: TÜBA NOYAN

Carla Demaria ile tanışıklığımız 2003 yılında o **Azimut-Benetti'de** çalışırken başladı. Düsseldorf'ta **Bluegame** standında birbirimize uzun uzun sarıldıkten sonra "17 yıl olmuş, kimse duymasın," diye gülsürken bulduk kendimizi. Oysa yılların ikimizin de dostu olduğunu biliyorduk. O yıllar ki bizi, tutkuyla işine bağlanmış iki kadını, hep bir araya getirdi... 2007 yılında Atlantis Yacht için İtalya'daki buluşmamızdan sonra her fuarında sohbetlerimiz biraz daha uzamaya başladı.

Deiken 2010'da *Naviga'nın* 83'üncü sayısı (henüz dalya bile dememişiz, böyle gençiz) için Carla Demaria ile Monte Carlo Yachts tanıtımı için gittiğimiz Venedik'te yeniden söyleşi yaptık. Demaria, Beneteau Group çatısı altındaki Monte Carlo Yachts ile birçok ilke imzasını attı. Bir İtalyan kadının, Fransızların dev markasına İtalya'da

lüks motoryatlar üretirmesi takdire şayan bir hamledir. Aslında yaptığı işin ispatı, birbirinden güzel ve satan lüks yatlar olarak görülse de başardıkları bundan hep daha fazlasıydı. Yıllar içinde Demaria, İtalyan marin federasyonu **UCINA'da** da önemli görevler almaya başladı ve Group Beneteau'dan ayrıldığı sırada zaten UCINA'nın başkanıydı.

Şimdiki misyonu biraz daha farklı. Elbette her yöneticinin zihninde taşıdığı kaygıları vardır eminim, neticede yeni halka arz edilmiş bir şirketin yönetim kadrosunda olmak kolay olmasa gerek. Ancak şu anda Demaria, yine 'yapılmamışın' peşinde. % 100 geri dönüştürülebilir, sürdürülebilirlik esasına dayanan çok gövdeli lüks yatlar üretecek. Yapar mı, yapar. İki yıl önce **Sanlorenzo'nun** kanatlarının altına giren **Bluegame** artık onun kaptanlığında yol alıyor ve daha şimdiden BGX70 ödüllere

doymuyor... Bir motoryatın ne kadar 'çevreci' olabileceğini, cesaretin evrensel olduğunu bize belli ki yine Demaria gösterecek. Neden mi? Çünkü dünyayı kadınlar kuracaktır. Onun gibi, bizim gibi...

Yollarınız Bluegame ile nasıl kesişti?

Önce şunu mutlaka söylemeliyim ki yollarımız kesiştiği için ben çok şanslıyım. Sen de yakından biliyorsun, ben sektörün en iyi markalarında yıllarca çeşitli mevkilerde tecrübe edindim. **Azimut-Atlantis** ardından Beneteau Group şimdi de **Sanlorenzo'nun** çatısı altındayım. **Sanlorenzo'ya** kabiliyetimle birlikte kariyerimde büyük bir halkayı tamamlıyordum gibi hissediyorum. Daha önce çalıştığım tüm markalar üretim adedi söz konusu olduğunda liderdi. 2019 sonunda Milano Borsası'nda halka arzı gerçekleşen



PORTRE



Sanlorenzo ise müşteri taleplerini karşılamaya odaklı, kaliteden ödün vermeyen yapıyla bambaşka bir iş modeli olarak beni kendine derinden bağladı.

Sanlorenzo çok güçlü bir marka. **Bluegame**'e (BG), onun yarattığı modellere, ortaya attığı fikirlere ne kadar müdahil oluyor?

Doğrudan bir müdahalesi yok. **Sanlorenzo** bir markalar birliği gibi. Biz **Bluegame** olarak bu marka galaksisinin bir yıldızıyız. Elbette **Sanlorenzo** ruhuna sadıqız. Yarattığımız tekneler, **Sanlorenzo** markasına uygun ve bir o kadar da özgür. İki markanın da kalbi 'teknelerinin arzularını' doğrudan doğruya atıyor. **Bluegame**'i **Sanlorenzo**'nun küçük ölçekli gibi düşünebilirsiniz.

Sanlorenzo'nun kalitesi, nefes kesen tasarımı, sahibine özel üretimini biz de **Bluegame**'de yapıyoruz. **Sanlorenzo** yıl içinde aynı modelden yüzlerce üretmiyor, hiçbir zaman üretmek istemiyor, istemeyecek de... Biz de böyle düşünüyoruz. **Sanlorenzo**, **Bluegame**'i bünyesine kattığında herhangi bir şirketi alıp kendine benzetme çabasına girmedi. Zaten **Bluegame**, onun felsefesine uygun olduğu için galaksiye bir yıldız olarak eklendi.

Sizin katılımıyla ne değişti?

Tüm bunların üzerine ben enerjimi katmaya çalışıyorum. Bizden beklenmeyecek, adeta boyumuzdan büyük işler için kolları sıvadık. Akıl almaz sayfalar ekleyeceğiz **Bluegame** tarihine.

Boyumuzdan büyük derken, **Sanlorenzo**'nun süperyatlarda sunduğu lüks ayrıntıları daha küçük ölçekli BG modellerine uygulayıp denizseverleri şaşırtmaya devam mı edeceksiniz?

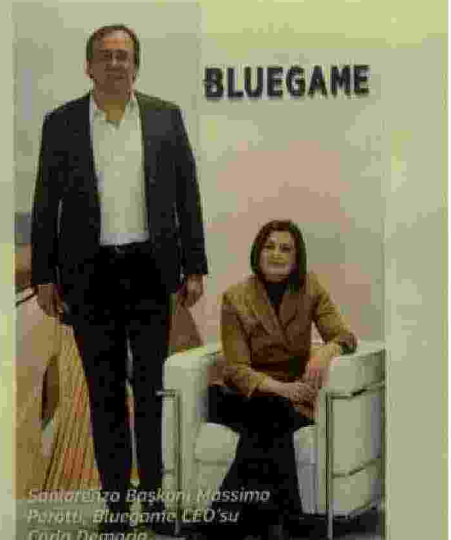
Evet beklenmeyeni denizseverlerin önüne bu küçük süperyatlara koyacağız, bizim gibi onların da her modele aşık olması istiyoruz. Elbette sahibine özel üretimde sınırsız değiliz ama sınırsıza çok yakınız. **Sanlorenzo** Başkanı Massimo Perotti'nin bizi güzel özetleyen bir açıklaması var: "Ben bu teknelere ilk görüşte aşık oldum çünkü onlar **Sanlorenzo**'nun seçkin anlayışının küçük ölçekli ve benzer değerleri taşıyor. Gruba dahil olmaları doğal bir seçimdi."

Bluegame'in en çok öne çıkan özelliği çevreci misyonu. Siz daha önce çevreye duyarlı tekne üretimiyle ilgileniyor muydunuz?

Çok enteresan bir soru. Her şeyden önce ve her marka bir yana, yatılığın artık tamamen çevre bilinciyle şekillenmesi gerektiğine inanıyorum. Sürdürülebilirlik konusunda duyarlı olunmalı. Otomobil sektörüyle kıyaslandığımızda denizcilik sektörünün üzerinde neredeyse bu konuyla ilgili hiç baskı yok. Ancak şansımız yaver gitti ve sektör kendi kendine bu konuda tahminimizden çok daha hızlı bir şekilde farkındalık göstermeye başladı; çok şükür. Birkaç önemli adım atılmaya başlandı ama bu henüz yetersiz.



042 naviga



Sanlorenzo Başkanı Massimo Perotti, Bluegame CEO'su Carla Demaria

Monte Carlo Yachts'in dahil olduğu Beneteau Group'ta çok iyi çalışan bir laboratuvar var. Bu konuda epey iyi yol kat edilmişti, aynı hızla çalışmaya devam ediyor.

Sanlorenzo, sürdürülebilir yeniliklere uygun yapısal bir strateji için iki ay önce yeni bir oyun planı açıkladı. Bir ürün alınacaksa ya da üretilecekse bunun "sürdürülebilirliği" öncelikli kriter oldu.

BG'de teknelerimiz ve tersanemiz nispeten daha küçük olduğu için bunun uygulanması ve takibi daha kolay oluyor. Ekibimizin ortak paydası ve hassasiyeti de çevreye zarar vermeyen yat üretiminde bir numara olmak. ArGe departmanımızın tamamı bu felsefeye göre çalışıyor. BG, kurduğu teknoloji ve sürdürülebilirlik laboratuvarını ITS Lab ile uluslararası alanda saygı duyulacak bir platform haline gelmeyi hedefliyor. BGX70'in % 80'i bu felsefeyle üretildi. Bu daha başlangıç.

Belli ki yine devrim yapmaya hazırlanıyorsunuz? Yeni planlarınız olduğuna adım kadar eminim.

Çevre duyarlılığı konusunda hedefimiz yüzde yüz geri dönüşümlü, çevreye uyumlu tekneler üretmek ama bunun ilk örneğini çok gövdeliler ile sunmayı yapacağız. Tahmininde haklısın, ilk devrimimiz bu olacak.

Katamaran kelimesini değil de 'çok gövde' lafını niye tercih ediyorsunuz?

Çünkü katamaran denince algının çok farklı olduğunu inanıyorum. Düşük kalite, güzel görünmeyen tasarımlar, adeta kiralama firmalarının hatırına yapılmış tekneler geliyor gözümün önüne. O katamaranların görevi estetik olmak, güzel olmak değil zaten... Sanlorenzo ve Bluegame yapınca piyasadakilere alakası olmayan bir 'eser' çıkacak ortaya.

O zaman çalışmalar hızlandı diye düşünüyorum...

Evet bir yarışma yaptık. Kazananı belli ama şu anda ismi duyuramıyoruz. Dünyaca meşhur bir megayat tasarımcısı ile çalışacağız. Söz veriyorum isim açıklanacağı zaman ilk seni arayıp söyleyeceğim.

Niye çok gövdeli üretimi?

Bunu İtalyan marin federasyonu eski başkanı şapkamı takarak cevaplayacağım. Çok gövdeli tekne üretimine geçmek, artık neredeyse mecbur kalınan bir seçim çünkü talep çok. Son yıllarda dünyanın neresinde olursanız olun, yat sektöründeki rakamlara baktığınızda en hızlı büyümenin çok gövdelilerde olduğunu görürsünüz. Ancak bunda önemli bir değişim daha yaşandı. Çok gövdelilerin % 90'ı yelkenli olsa da son iki yılda büyüme motorlulardan yana. Motorlulara talep çok ama modellere baktığınız zaman adeta yelkenlilerin direğini sökmüşler, olmuş size 🍷



naviga 043

PORTRE



motorlu çok gövdelli... Biz taleplerin daha farklı olduğunu, müşterilerin buna mahkum bırakıldığını gözlemledik. İşte net olan bu talebi karşılayacak bir ürün ile çevreye duyarlılığımızı da en üst seviyeye taşıyacağız.

Yine Sanlorenzo ruhuyla uyumlu 'tekne sahibinin' arzularına göre mi şekillenecek bu çok gövdeliler de?

Tasarımcılarla buluşmadan önce kendi aramızda şu karara vardık. Bu defa ne istediğimizi anlatan sunumlar, dosyalar hazırlamayalım, günlerce süren toplantılar yapmayalım. Tasarımcıları sınırlamayalım. Neticede istediğimiz 'çok gövdelli' henüz yapılmadı. O yüzden biz de bilmiyoruz nasıl bir tekne olacağını. Bilmediğimiz tekneyi tasarımcılara zaten anlatamayız. Tasarımcı adaylarına sadece şunu söyledik: "Arkadaşlar, bu Sanlorenzo ruhunu anlatan güzel bir yat, şans eseri de çok gövdelli avantajları var." Bu cümle sonrasında paradigmler değişti. Elbette ana

hatları, karakteri oturunca yine 'sahibinin talepleriyle' Sanlorenzo ruhuna uygun şekilde son haline gelecek.

Bize HTS Lab (High Technology and Sustainability Lab) nasıl işliyor bilgi verir misiniz? Kurgusu nedir? Bir iki kaynaktan geri dönüşmüş malzeme almaktan ibaret olmamalı diye düşünüyorum.

Dürüst olmak gerekirse ilk adım en kolay ama en maliyetlisi. Hali hazırda piyasadaki en iyi çevre dostu ve sertifikalı ürünleri alıyoruz. Mesela kullandığımız ahşapta, 100 ağaç kesildiyse iki katının ekildiği. FSC belgeleri tercih ediyoruz. Geri dönüşümlü malzemeden üretilmiş yalıtım kullanıyoruz. Zehirli madde içermeyen solüsyonlar, Bio Chrome vs. Ancak bunlar bizim keşiflerimiz değil... İkinci adım araştırma. Yeni çevreci ürünler için üniversiteler ve bilimsel kurumlar ile ortak çalışıyoruz. Taleplerimiz doğrultusunda ortaya çıkardığımız verileri bir havuzda topluyor, yeni geri dönüşümlü maddeler üretiliyor. Üçüncü adım ise henüz tek gövdede istediğimiz noktaya gelemediğimiz ama çok gövde için yapacağımız tüm uygulamaların ve teknenin tüm bileşenlerinin çevre dostu maddeler ile bir araya getirilmesini sağlamak. Bu aslında bir kültürel devrim.

'Üretilebilirlik için uygulama'nın yerini çevrecilik mi alıyor?

Hem de hızla. Neydi bu kavram? Projede çalışan özellikle mühendisler her parçanın kolay uygulanabilir olması için tasarım yapıyordu. Herkesin önceliği

parçaların hızlı, uzun ömürlü ve az zahmetli şekilde üretilmesiydi. Şimdi biz 'kültürel devrim' dediğimizde, geri dönüşüm için tasarım yapacağımızı söylüyoruz. Zamanı geldiğinde bu yattar söküldüğünde her parçasının doğaya zarar vermeden çözünürlüğü için çalışıyoruz. Yani kullandığımız polyesterin içindeki demiri, kurşunu vs. şimdiden ayıkliyoruz ki ilerde bunu geri dönüştürebilmek için milyolar harcanmasın. Biz geleceğimize gerçek anlamda bugünden yatırım yapıyoruz. İşte bu laboratuvar bu işlere yarıyor.

Bu fuarda özel üretimde yılın teknesi ödülünü ve Cannes'da World Yacht Trophies alan BGX70'nin en heyecan verici özellikleri neler?

Öncelikle hiç alışılmadık bir yerleşim planı var. İki ayrı katta tekne sahibi ve misafirleri, tüm mahremiyetlerini koruyarak zaman geçirebiliyor. Akışkan bir tasarımı var. Teknenin yansından çoğu tekne sahibinin özel dairesi. Bir tekneye misafiri olsanız, ana kamaranın da kapısının açıldığı bir koridordan yukarı çıkıp kendinize sabahın beşinde kahve koyarken on defa düşünürsünüz. İşte biz farklı yerleşim anlayışıyla herkesi 'rahat yaşama' taşıdık bu teknede.

Sizin bundan sonraki hayaliniz ne?

Hayalden öte gerçekim demek isterim... Tüm ekibimle birlikte Bluegame'in dolayısıyla Sanlorenzo'nun her konuda çığır açan, öncülük eden anlayışının temsilcisi olmayı isterim. Ekip olmadan bizler olmayız; ekipler de bir markanın zihni, hissi ve dokunuşudur. ⚓

BGX70

Luca Santella ve Zuccon International Project Studio'nun iş birliği ile ortaya çıkan BGX projesi, 70 feet'e sığdırdığı orijinal yerleşim planında birçok yenilik barındırıyor. Dış mekanda farklı kullanımlara uygun alanlar, işlevsellik, güvenli ve rahat hareket imkanı sunan güverte tasarımı, mimar Lou Codega imzası taşıyan yüksek performanslı gövde, konuklarını daha içeriye adım atmadan şımartıyor. Ana bölümdeki geniş camları 360° görüş açısını garantiliyor. Kıştaki yüzme platformundan ana bölümdeki salona ve ana kamaraya doğrudan geçilebiliyor.

BGX70'nin teknik özellikleri

Tam boy: 21,86 metre
En: 5,60 metre
Ağırlık: 40 ton
Yakıt kapasitesi: 4.200 litre
Su kapasitesi: 1.000 litre
Motorlar: 2XIPS Volvo Penta 1200, * IPS 1350 (1000 HP)
Azami hız: 30 knot Seyir hızı: 27 knot

www.triodemiz.com