

NIRC

dergi

Her 3 ayda bir yayınlanır.

Ocak'25 Sayı #1



uknrs.com

Değerli meslektaşlarımız ve NRC Ekibimizin üyeleri,

Her yeni yıl, bize yalnızca takvimde bir değişiklik değil, yenilenme ve büyüme fırsatını da sunar. Geride bıraktığımız yıl, sizlerin güveni ve desteğiyle birçok başarıya imza attık. Ancak her başarı, yeni sorumluluklar ve daha büyük hedefler için bir başlangıçtır.

2025 yılına, bizi bir adım öteye taşıyacak yeniliklerle ve güçlü bir vizyonla giriyoruz. Hedefimiz, sizlere en iyiyi sunarken, aynı zamanda bulunduğumuz sektöre ve topluma değer katmak.

Yeni yıl, birlikte başarmanın gücünü daha da derinden hissedeceğimiz bir dönem olacak. Daha iyi hizmet, daha güçlü iş birlikleri ve daha sürdürülebilir çözümlerle yolumuza devam edeceğiz. Çünkü biliyoruz ki, başarıyı paylaştıkça büyür, güveni kazandıkça sağlamlaşırız.

2025'in hepimiz için sağlık, mutluluk ve başarılarla dolu bir yıl olmasını diliyoruz. Geçmişin tecrübelerinden güç alarak geleceğin fırsatlarını birlikte şekillendirelim!

Feyyaz Rıdvan KABA

Başkan

İçindekiler



S.4
**Yapay Zekada Dün,
Bugün, Yarın**



S.9
**Halatlar ve
Gemici Bağları**



S.13
Pre-Booming Operasyonları



S.14
**İş Yerlerinde
İş Sağlığı ve Güvenliği
Kültürünün Önemi**



S.18
Erciyes Dağı



S.20
**Petrol Yayılımına
Müdahalede Bariyer
Kullanımı**



S.25
**Denizcilikte
İskele-Sancak
Terimleri**

**Yapay zekada
dün, bugün,
yarın**



Yapay zeka (YZ), insan benzeri zeka yeteneklerini bilgisayar sistemlerine entegre etmeyi amaçlayan bir teknoloji dalıdır. Son yıllarda hızlı bir gelişim gösteren yapay zeka, hayatımızın pek çok alanında derin etkiler yaratmakta ve birçok endüstride devrim niteliğinde değişikliklere yol açmaktadır.

Yapay zekanın kökleri 1950'lere kadar uzanır. Alan Turing, yapay zeka fikrini bilimsel bir temele oturtan öncü çalışmalarıyla tanınırken, "Turing Testi" ile makinelerin düşünme yetisini sorgulamıştır. Bu, yapay zekanın gelişiminde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Zamanla, yapay zeka alanındaki çalışmaların artmasıyla birlikte, çeşitli algoritmalar ve modeller geliştirilmiş, bu sayede YZ uygulamaları daha da çeşitlenmiştir.

Bugün, yapay zeka yalnızca bilim kurgu filmlerinin değil, aynı zamanda günlük yaşamımızın da bir parçası haline gelmiştir. Sağlık hizmetlerinden otomotive, finansal hizmetlerden eğlenceye kadar pek çok alanda aktif olarak kullanılmaktadır. Bununla birlikte, yapay zekanın getirdiği etik ve güvenlik kaygıları da giderek daha fazla önem kazanmaktadır.

Geleceğe baktığımızda, yapay zekanın ne denli gelişebileceği ve toplum üzerindeki etkilerinin ne olacağı üzerine birçok soru gündeme gelmektedir. Yapay zekanın insan yaşamını nasıl dönüştürebileceği, iş gücü dinamiklerini nasıl etkileyeceği ve etik sorunları nasıl çözüme kavuşturacağıdır.

Yapay zekanın tarihi, 20. yüzyılın ortalarına kadar uzanır ve bu dönem, bilgisayar biliminin temellerinin atıldığı bir zaman dilimidir. Yapay zeka alanında atılan ilk adımlar, bilim insanlarının makinelere insan benzeri düşünme ve öğrenme yetenekleri kazandırma arzusuyla şekillenmiştir.

Yapay zekanın temelleri, 1950'lerde Alan Turing'in çalışmalarıyla atılmıştır. Turing, "Computing Machinery and Intelligence" adlı makalesinde, makinelerin düşünme yetisine sahip olup olamayacağını sorgulamış ve Turing Testi'ni tanıtmıştır. Bu test, bir insanın bir makineyle yaptığı sohbetin, başka bir insanla yaptığı sohbetten ayırt edilememesi durumunu ifade eder. Turing Testi, yapay zeka araştırmalarının temel taşlarından biri haline gelmiştir.

1960'larda, ilk yapay zeka programları geliştirilmeye başlandı. MIT'de John McCarthy, Marvin Minsky ve diğerleri, yapay zeka alanındaki

ilk önemli araştırma projelerini yürütmüşlerdir. "Logic Theorist" ve "General Problem Solver" gibi programlar, mantıksal problemleri çözebilen ilk yapay zeka uygulamaları olarak dikkat çekmiştir. Bu dönemde, sembolik yapay zeka yaklaşımı, algoritmaların mantıksal çıkarım yapma yeteneğine odaklanmıştır.

1970'ler ve 1980'ler, yapay zeka alanında bazı büyük atılımlara sahne olmuştur. Yapay zeka, uzman sistemlerin geliştirilmesiyle birlikte daha geniş bir uygulama yelpazesine ulaşmıştır. Bu sistemler, belirli alanlarda insan uzmanlarının bilgi ve deneyimlerini modelleyerek karar verme süreçlerinde kullanılmaya başlanmıştır.

Ancak, yapay zeka alanında beklenen ilerlemelerin gerçekleşmemesi, 1970'lerin sonlarına doğru "AI kışı" olarak adlandırılan bir duraklama dönemine yol açtı. Araştırma fonlarının azalması ve halkın beklentilerinin karşılanmaması, yapay zeka çalışmalarının yavaşlamasına neden oldu.

1990'ların sonlarına doğru, yapay zeka alanında yeniden bir canlanma yaşandı. Veri miktarının artması, bilgisayar işlem gücünün yükselmesi ve yeni algoritmaların geliştirilmesi, yapay zeka uygulamalarının daha etkili hale gelmesini sağladı. 1997'de IBM'in geliştirdiği Deep Blue, dünya şampiyonu Garry Kasparov'u yenerek, yapay zekanın yeteneklerini tüm dünyaya gösterdi.

Bu dönemde, makine öğrenmesi ve istatistiksel yöntemler ön plana çıkmaya başladı. Destek vektör makineleri, karar ağaçları ve diğer teknikler, yapay zeka araştırmalarında önemli araçlar haline geldi.

Yapay zekanın tarihsel gelişimi, bilimsel düşüncenin ve teknolojik ilerlemenin bir yansımasıdır. İlk dönemlerdeki temel araştırmalardan, modern makine öğrenimi uygulamalarına kadar, yapay zeka alanında yaşanan bu dönüşüm, insanlığın teknolojiyle olan ilişkisini yeniden şekillendirmiştir. Geçmişten gelen bu birikim, günümüzdeki yapay zeka uygulamalarının temelini oluşturmakta ve gelecekteki gelişmelere ışık tutmaktadır.

Günümüzde yapay zeka, birçok sektörde devrim yaratan uygulamalarla karşımıza çıkmaktadır. Makine öğrenimi, derin öğrenme ve doğal dil işleme gibi gelişmiş teknikler sayesinde, yapay zeka sistemleri insan hayatını kolaylaştırmakta ve verimliliği artırmaktadır.

Yapay zeka, sağlık hizmetlerinde tanı koyma, te-

davi önerileri ve hasta yönetimi gibi birçok alanda önemli bir rol oynamaktadır. Görüntü işleme teknikleri sayesinde, X-ray, MR ve CT taramaları üzerindeki anormallikleri tespit etmek için kullanılan algoritmalar geliştirilmiştir. Örneğin, Google'ın geliştirdiği yapay zeka modeli, göz hastalıklarını tanımlamada insan uzmanlarıyla benzer doğruluk oranlarına ulaşabilmiştir.

Ayrıca, yapay zeka tabanlı uygulamalar, hasta verilerini analiz ederek kişiselleştirilmiş tedavi planları oluşturabilmekte, sağlık hizmetleri sunumunu daha etkili hale getirmektedir. Bunun yanı sıra, sağlık hizmetleri yönetiminde, kaynakların daha iyi kullanılması ve işlem sürelerinin kısaltılması gibi avantajlar sunmaktadır.

Otomotiv endüstrisinde yapay zeka, otonom araç teknolojilerinin geliştirilmesi ile büyük bir ivme kazanmıştır. Sensörler ve kameralarla donatılan araçlar, çevrelerini algılayarak, yol durumunu analiz edebilmekte ve güvenli bir şekilde hareket edebilmektedir. Tesla, Waymo (Google), Cruise (GM), Uber ATG, Baidu Apollo gibi firmalar, bu teknolojiyi geliştirerek sürücüsüz araçlar üzerinde çalışmaktadır. Bu firmaların araçları ağırlıklı olarak seviye 3, seviye 4 ve seviye 5 otonom sürüş desteği vermektedirler.

Bunun yanı sıra, yapay zeka, araçlarda gelişmiş sürücü destek sistemleri (ADAS) ile trafik kazalarını azaltmayı ve sürüş deneyimini iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Otomobil üreticileri, yapay zekayı kullanarak, araçların performansını artırmak ve enerji verimliliğini optimize etmek için de çeşitli çözümler geliştirmektedir.

Finans sektöründe yapay zeka, risk yönetimi, dolandırıcılık tespiti ve müşteri hizmetleri gibi alanlarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Makine öğrenimi algoritmaları, büyük veri analizi yaparak, dolandırıcılık girişimlerini anında tespit edebilmekte ve önleyici önlemler alabilmektedir.

Ayrıca, robo-danışmanlık hizmetleri, yatırımcılara kişiselleştirilmiş yatırım önerileri sunarak finansal karar süreçlerini desteklemektedir. Yapay zeka tabanlı analiz araçları, piyasa trendlerini belirlemede ve yatırım stratejileri geliştirmede önemli bir yardımcı olmaktadır.

Perakende sektöründe yapay zeka, müşteri deneyimini artırmak ve satışları optimize etmek için kullanılmaktadır. Öneri sistemleri, kullanıcıların geçmiş alışveriş verilerine dayanarak, ilgi alanlarına uygun ürünler sunarak alışveriş dene-

yimini kişiselleştirmektedir. Amazon ve Netflix gibi platformlar, yapay zekayı bu alanda etkin bir şekilde kullanarak, müşteri memnuniyetini artırmaktadır.

Stok yönetimi, talep tahmini ve lojistik süreçlerde de yapay zeka çözümleri devreye girmekte, işletmelerin daha verimli ve kârlı bir şekilde çalışmasına katkıda bulunmaktadır.

Doğal dil işleme (NLP), yapay zekanın bir başka önemli uygulama alanıdır. OpenAI'nin ChatGPT'si, Google'ın Bard'ı ve diğer büyük dil modelleri, doğal dil işleme (NLP) alanında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Bu modeller, dil anlama, metin üretimi ve sohbet etme konularında daha önceki versiyonlara göre daha iyi performans göstermektedir. Sesli asistanlar, metin analizi ve duygu analizi gibi uygulamalar, insanların bilgisayarlarla etkileşim biçimini değiştirmiştir. Apple'ın Siri'si, Amazon'un Alexa'sı ve Google Asistan gibi dijital asistanlar, günlük yaşamda sıkça kullanılmakta ve kullanıcıların sorularına yanıt vererek, çeşitli görevleri yerine getirmelerine yardımcı olmaktadır.



DALL-E ve Midjourney gibi sistemler, metin açıklamalarından görsel içerik üretebilme yeteneğiyle dikkat çekiyor. Bu tür çalışmalar, tasarım, sanat ve içerik oluşturma süreçlerini yeniden şekillendirmektedir.

Ayrıca, müşteri hizmetleri alanında chatbotlar, kullanıcıların sorularını yanıtlamakta ve destek sağlamaktadır. Bu sistemler, 7/24 hizmet sunarak, müşteri memnuniyetini artırmakta ve işletmelerin maliyetlerini düşürmektedir.

Eğitim alanında kişiselleştirilmiş öğrenme deneyimleri sunan yapay zeka sistemleri, öğrencilerin ihtiyaçlarına uygun içerikler ve destek sağlamakta kullanılmaktadır.

Yapay zeka uygulamalarının artmasıyla birlikte, etik ve güvenlik kaygıları da gündeme gelmiştir. Veri gizliliği, algoritmik önyargı ve yapay zekanın kötüye kullanımı gibi konular, bu teknolojinin gelişiminde önemli tartışmalar yaratmaktadır. Yapay zeka sistemlerinin şeffaflığı ve güvenilirliği sağlanmadığı takdirde, bu teknolojilerin toplum üzerindeki etkileri olumsuz yönde olabilir.

Modern yapay zeka uygulamaları, yaşamın her alanında önemli dönüşümler yaratmaktadır. Sağlık, otomotiv, finans, perakende ve daha birçok sektördeki etkileri, bu teknolojinin ne denli önemli bir araç haline geldiğini göstermektedir. Ancak, yapay zekanın etik boyutları ve güvenlik kaygıları da göz ardı edilmemelidir.

Yapay zeka teknolojilerinin geleceği, hem heyecan verici hem de karmaşık bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Gelecekte yapay zeka, çeşitli alanlarda devrim niteliğinde ilerlemeler kaydedebilir.

Otonom araçlar, dronlar ve robotlar, yapay zekanın en dikkat çekici uygulama alanları arasında yer almaktadır. Bu sistemler, karmaşık ortamlarda kendi başlarına hareket edebilme yetenekleriyle, ulaşım, lojistik ve tarım gibi sektörlerde önemli değişikliklere yol açabilir.

Yapay zeka, eğitim alanında da büyük bir dönüşüm yaratma potansiyeline sahiptir. Öğrencilerin öğrenme stillerine göre özelleştirilmiş eğitim materyalleri ve öneriler sunan sistemler, öğrenme sürecini daha etkili hale getirebilir.

Yapay zeka, şehir yönetiminde de devrim yaratabilir. Trafik yönetimi, enerji tüketimi ve atık yönetimi gibi alanlarda akıllı çözümler, şehirlerin daha verimli ve sürdürülebilir hale gelmesine katkı sağlayabilir.

Yapay zekanın geleceği, insan ve makine etkileşimini yeniden tanımlamakta. İnsanların yapay zeka ile işbirliği yapma biçimi, iş gücünün yapısını değiştirebilir. Gelecekte, insanların yaratıcı düşünme, problem çözme ve sosyal beceriler gibi alanlarda yapay zekadan nasıl yararlanacağı önemli bir konu olacaktır.

Yapay zekanın insanlarla etkileşimi, eğitim ve çalışma ortamlarında daha fazla empati ve iletişim gerektirebilir. Bu süreç, insanların yapay zeka ile birlikte daha verimli bir şekilde çalışmasını sağlarken, duygusal zekanın önemini de artırabilir.



Yapay zekanın yaygınlaşması, iş gücü dinamiklerini önemli ölçüde etkileyecektir. Bazı işlerin otomatikleştirilmesi, iş gücünde önemli değişikliklere yol açabilir. Bu durum, işsizliğin artmasına veya bazı mesleklerin ortadan kalkmasına neden olabilirken, yeni iş alanlarının da ortaya çıkmasına zemin hazırlayacaktır.

Eğitim sistemlerinin, yapay zeka çağının gereksinimlerine uygun olarak yeniden yapılandırılması gerekecektir. İş gücünün, teknolojik değişimlere uyum sağlayabilmesi için sürekli eğitim ve gelişim olanaklarına erişimi sağlanmalıdır.

Yapay zekanın geleceği, etik ve toplumsal boyutlarla da iç içe geçmektedir. Veri gizliliği, algoritmik önyargı, ayrımcılık ve sorumluluk gibi konular, bu teknolojilerin toplum üzerindeki etkilerini tartışmaya açmaktadır. Yapay zeka sistemlerinin tasarımında ve uygulamalarında şeffaflık ve hesap verebilirlik sağlanması, bu sorunların üstesinden gelmesine yardımcı olabilir.

Ayrıca, yapay zekanın insanların hayatındaki rolü üzerine etik tartışmalar, sosyal normların ve değerlerin yeniden şekillenmesine neden olabilir. Bu, toplumların yapay zeka ile ilişkisini ve bu teknolojinin kabulünü etkileyebilir.

Yapay zeka, gelecekte hem fırsatlar hem de zorluklar sunmaktadır. İnovasyonu artırma, verimliliği sağlama ve yaşam kalitesini yükseltme potansiyeli taşıyan bu teknoloji, aynı zamanda insan sağlığı, mahremiyeti ve güvenliği konularında ciddi endişeleri de beraberinde getirmektedir.

Toplumların bu zorluklarla başa çıkabilmesi için, yapay zeka uygulamalarının geliştirilmesi ve benimsenmesi sürecinde etik standartların belirlenmesi kritik önem taşımaktadır.

Yapay zekanın geleceği, teknolojik ilerlemelerle birlikte sosyal, ekonomik ve etik dinamiklerin de etkileşim içinde şekilleneceği bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süreçte, yapay zekanın potansiyelinden en iyi şekilde yararlanmak için, toplumun tüm kesimlerinin bu teknolojiyi anlaması ve adaptasyon sürecine katkıda bulunması gerekecektir. Yapay zekanın sunduğu fırsatları değerlendirmek, insanlığın geleceği için hayati öneme sahiptir.

Yapay zeka, insanlık tarihinin en önemli teknolojik gelişmelerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçmişten bugüne, ilk adımlarından

modern uygulamalarına kadar olan süreçte, yapay zeka birçok alanda devrim niteliğinde değişiklikler yaratmıştır. Sağlık, otomotiv, finans, perakende gibi çeşitli sektörlerdeki etkileri, bu teknolojinin günlük yaşamımızı nasıl dönüştürdüğünü göstermektedir.

Geleceğe baktığımızda, yapay zekanın potansiyeli oldukça geniştir. Otonom sistemler, kişiselleştirilmiş eğitim, akıllı şehirler gibi alanlardaki gelişmeler, hayatı daha kolay ve verimli hale getirme potansiyeli taşımaktadır. Ancak, bu fırsatların yanı sıra, iş gücü dinamiklerinde yaratacağı değişimler, etik sorunlar ve güvenlik kaygıları da dikkate alınmalıdır.

Yapay zekanın geleceği, insan ve makine etkileşiminin yeniden tanımlanmasıyla şekillenecektir. İnsanların yaratıcı ve duygusal zekalarını kullanarak yapay zeka ile işbirliği yapabilmeleri, bu süreçte kritik bir rol oynayacaktır. Eğitim sistemleri, bu yeni gerçeklik doğrultusunda yeniden yapılandırılmalı ve bireylerin sürekli öğrenme yetenekleri geliştirilmelidir.

Etik ve toplumsal boyutlar da göz ardı edilmemelidir. Yapay zeka uygulamalarının şeffaflığı, adaleti ve hesap verebilirliği, bu teknolojilerin toplum üzerindeki olumlu etkilerini artıracaktır. Veri gizliliği, algoritmik önyargı ve ayrımcılık gibi sorunlarla başa çıkmak, yapay zeka araştırmalarının ve uygulamalarının önemli bir parçası olmalıdır.

Sonuç olarak, yapay zekanın sunduğu fırsatları değerlendirmek ve karşılaştığımız zorluklarla başa çıkmak, tüm toplumun sorumluluğudur. Bu teknoloji, insanoğlunun geleceğini şekillendiren bir araç olarak, bilinçli ve etik bir şekilde kullanılmalıdır. Gelecek, yapay zekanın insanlık için nasıl bir yol açacağına bağlıdır; bu yüzden, bu teknolojiyi anlamak ve ona uyum sağlamak, hepimizin ortak hedefi olmalıdır.



HALATLAR

Bitkisel, sentetik liflerden veya telden yapılan çevresi 2,5cm'den (1 burgata) büyük olan örülü iplere halat denir.

İlk çağlardan beri insanoğlunun denize açılmasıyla birlikte, halat da onun ayrılmaz bir unsuru olmuştur. Tarihteki ilk halatlar keten ve kelevirden yapılırdı. Bu halatların yapımı çok zor ve zahmetli olduğundan, oldukça değerliydi. Zaman içinde gelişen teknoloji ile birlikte, çok daha hafif ve çok daha dayanıklı halatlar imal edilebilir oldu. Teknolojik gelişme birçok farklı türde halatların doğmasına ve her amaç için farklı bir halat yapılmasına olanak verdi.

Halatlar bir teknede en çok kullanılan malzemelerdir. Bu malzemeleri kullanırken dikkat edilmesi gereken noktalar, bunların teknenin neresinde kullanılacağı ve ne amaçla kullanılacağıdır. Kullanılış şekline göre alınacak olan ipin yapıldığı malzemesi, kalitesi, boyu ve kalınlığı değişir.

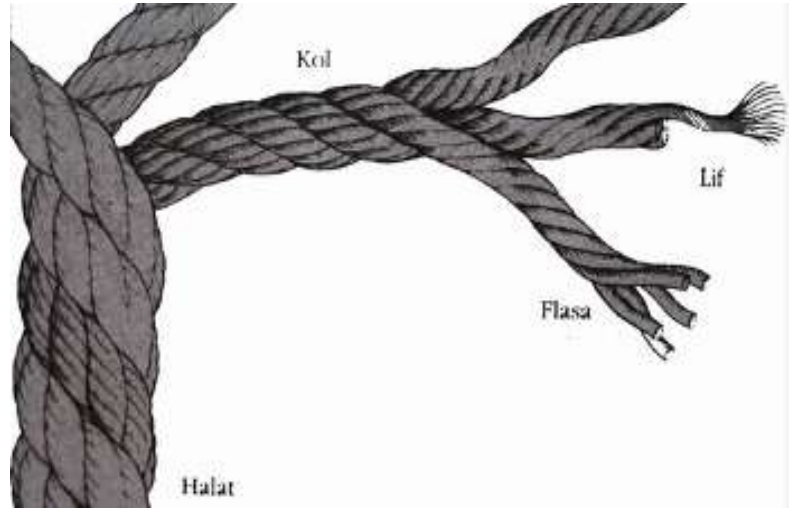
Halatlar yapıldıkları malzemeye göre başlıca üçe ayrılırlar:

1. Bitkisel halatlar
2. Sentetik halatlar
3. Madeni halatlar

Halatı Meydana Getiren Elemanları

LİF: Halatın yapıldığı malzemenin en ince parçasıdır.

FLASA: Liflerin bir tarafa bükülmesiyle elde edilen, halatın ana elemanıdır. Halatı meydana getiren en uzun kısımdır.



KOL: Flasaların bir tarafa bükülmesiyle elde edilen, halatın ikinci ana elemanıdır. Flasa gibi bütün halat boyuncadır.

HALAT: Kolların büküm yönünün aksi yönde, hepsinin bir arada bükülmesiyle meydana gelir.

Halatın Kısımları

ÇIMA: Halatın uç kısmına denir.

BEDEN: İki çımanın arasında kalan genellikle yükü taşıyan kısma denir.

KROZ: Bir halatın üzerinde kapatılmış bir halkadır. Kroz bedeninin üstünden geçerse üstten kruz, altından geçerse alttan kruz olmuş olur.

GEMİCİ BAĞLARI

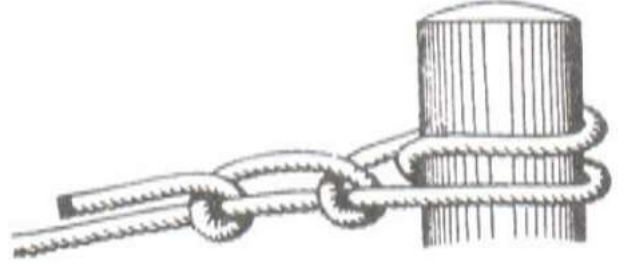
Anele Bağı

Kullanım yeri:

Halatın çımasını anele veya mapaya bağlamakta kullanılan bağıdır.

Yapılışı:

Bağlanacak halatın bağlama payı göz önüne alınarak halatın çıması anelenin üstünden bir volta alındıktan sonra, alttan gelen çımayı gemiden gelen beden üzerine 2 veya 3 mezevolta alarak çımayı beden üzerine adi piyanla piyanlamak suretiyle yapılan gemici bağıdır.



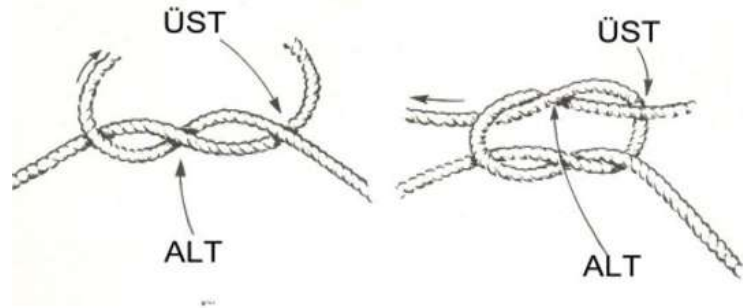
Camadan Bağı

Kullanım yeri:

Yelkenleri camadana vurmak için (yelken yüzeylerinin küçültülmesinde), camadan kamçılarını birbirine bağlamakta kullanılan gemici bağıdır. Fora olmaya çok yatkın bir bağ olduğundan; iki halatın birbirine eklenmesinde kullanılması pek tavsiye edilmez.

Yapılışı:

Camadan kamçıları yan yana getirilerek yarım volta alınır. Sağdaki çıma soldaki çımanın altından alınarak yapılan gemici bağıdır.



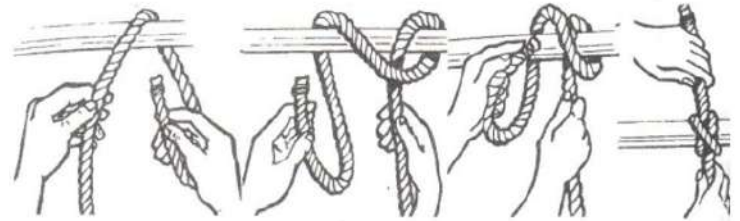
Kazık Bağı

Kullanım yeri:

Parımaları (bir halat çıkmasını) puntel veya vardavela gibi iki tarafı kapalı demirlere bağlamak veya tente yakalarındaki inceleri vardavela tellerine veya iskalaryalarına bağlamakta kullanılan gemici bağıdır.

Yapılışı:

Bir halatın bağlama payı ayrıldıktan sonra seren veya direk üzerine üstten bir volta atılır. Alttan gelen çımanın seren üzerindeki bedene çapraz olarak ikinci bir volta dah atılır. Üstten gelen çıma uzun bedeninin sol tarafından ve çapraz bedeninin içerisinden geçirilerek yapılmış olur.



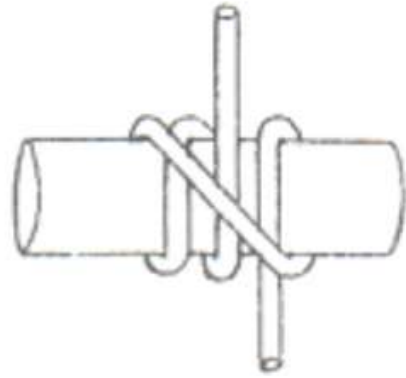
Çifte Kazık Bağı

Kullanım yeri:

Kazık bağına daha sağlam olması için yapılan bağıdır. Kazık bağına kullanıldığı yerlerde kullanıldığı gibi yelken ve tenteleri tente tellerine gergin bir şekilde bağlamakta da kullanılır.

Yapılışı:

Bu bağına yapılışında kazık bağına olduğu gibi ilk üstten alınan volta iki defa alındıktan sonra, alttan gelen çıma ile serin üzerinde çapraz olarak üçüncü bir volta daha alınır. Aynı, çıma uzun bednin içerisinden sokulmak suretiyle yapılır.



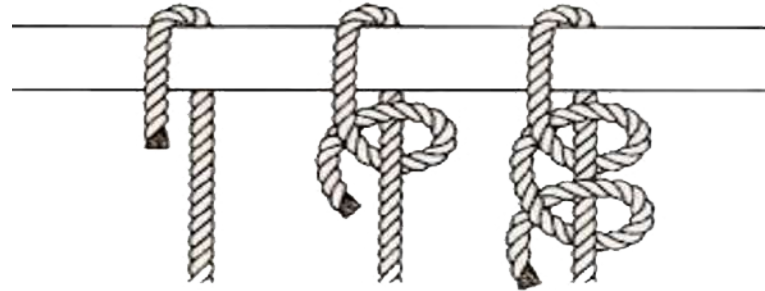
Dülger Bağı

Kullanım yeri:

Bir halatın çımasını diğer halatın bedenine veya serin ile direklerin hamaylısına (ortasına) bağlamakta kullanılan gemici bağıdır.

Yapılışı:

Bağlanacak halatın çımasını direk üzerinden bir volta alındıktan sonra, alttan gelen çımayı direk üzerindeki beden arkasından, direk veya serinin önündeki bednin de içinden geçirilerek yapılan gemici bağıdır.



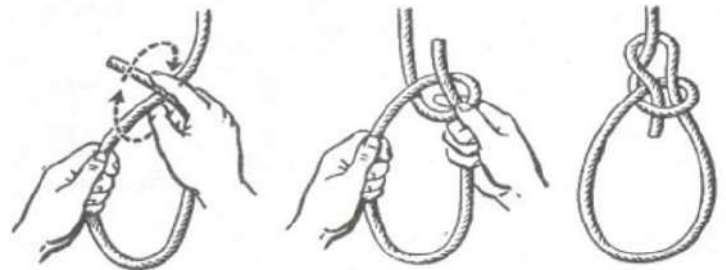
İzbarco Bağı

Kullanım yeri:

Kasası olmayan halat ve incelerin çımalarına, acil kasa oluşturmak amacıyla yapılan bağıdır.

Yapılışı:

İstenilen kasa büyüklüğü göz önüne alınarak bir kuruz yapılır. Kasa büyüklüğünü teşkil eden doblin yaptıktan sonra çıma, kuruzun altından içeriye geçirilip uzun bednin altından yukarıya alınarak kuruzun üstünden içeriye doğru kasa doblinin yanına getirilir, beden ve çımaların boşları alınarak bağ tamamlanır ve çıma bedne piyanlanır.



Kropi Bağı

Kullanım yeri:

Yan mataforadaki vardakova halatlarının, mataforanın altına asılı tornadan geriye sıyrılmaması için tornanın önüne yapılan gemici bağıdır.

Yapılışı:

Vardakova halatının kamçı vazifesi gören kısmının tornaya yakın bedenine bir kuruz atılır. Kamçı tarafındaki çıma bedeninin altından, etrafından bir defa döndürülerek kuruzun içerisinden geçirilmek suretiyle yapılan gemici bağıdır.



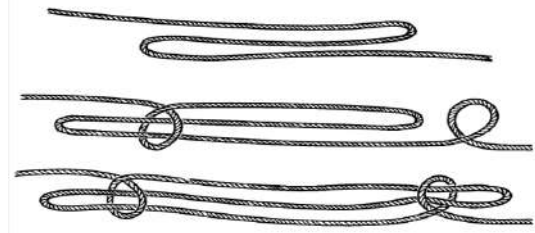
Margarita Bağı

Kullanım yeri:

Kol atmış veya zedelenmiş bir halatı geçici olarak kuvvetlendirmek.

Yapılışı:

Zedelenmiş bedenin o kısmı ortada kalmak üzere aynı beden ile sağda ve solda olmak üzere iki doblin yapılır. Sağdaki uzun beden ile sağdaki dobline, soldaki uzun beden ile soldaki dobline birer mezevolta yapılır. Doblin başları yha uzun beden üzerine piyanlanır veyahut kavelya geçirilmek suretiyle sıyrılmaları önlenir.



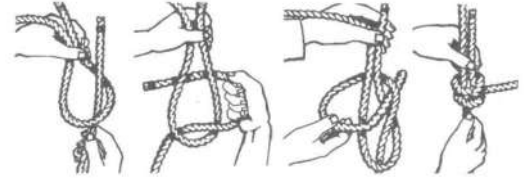
Sancak Bağı

Kullanım yeri:

Bir halat çımasına diğer bir halatın kasasına, firdöndüsü olmayan sancak savlolarını birbirine bağlamakta/eklemekte kullanılır. Sıkışmaya yatkın bir bağ olduğundan forası da zordur.

Yapılışı:

Bağlanacak iki sancak savlosunun çımalarından bir tanesine sol el ile küçük bir doblin kasa yapılır. Sağ eldeki savlonun çıması kasanın altından geçirilerek doblin kasa üzerinde bir volta atılır. Aynı çımayı üstteki kendi bedeninin altından geçirmek sureti ile bağ yapılmış olur.



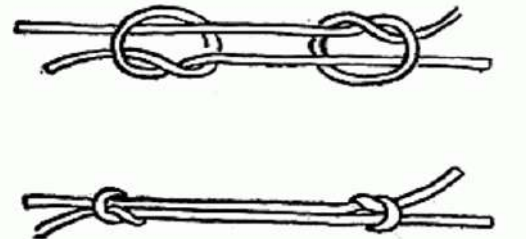
Balıkçı Bağı

Kullanım yeri:

İki halatın çımalarını ve genellikle misinaları bağlamak için kullanılır.

Yapılışı:

Eşit çaptaki iki ipin ucu ters yönde konur. Her iki ipin ucu diğerinin bedeni etrafında döndürülerek kendisinin oluşturduğu dairenin içinden uç dışa gelecek şekilde geçirilir. Her iki yönde çekilerek sıkıştırılır.



NRC Pre-Booming Faaliyetleri

NRC olarak, Türkiye'nin en deneyimli ve donanımlı ekibiyle, yaklaşık 10000 metre bariyer ve 12 deniz aracı ile birlikte **Pre-Booming** faaliyetimizi sürdürmekteyiz. Faaliyet kapsamında gemi etrafı, sahil şeridi, liman ve iskele çevrelerine bariyer serme işlemi yapılmaktadır. Bu kapsamda 2023 ve 2024 yılları içerisinde toplam 1100 **Pre-Booming** operasyonu gerçekleştirilmiştir.



Pre-Booming Nedir?

Deniz yoluyla taşımacılık sırasında gemilerden kaynaklı döküntü sebebiyle denizlerimizin kirlenmesine karşı birinci önceliğimiz döküntünün meydana gelmesini önlemek olsa da bir döküntü olması durumunda, deniz ve çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesini engellemek amacıyla yapmış olduğumuz geçici döküntü bariyerleme işlemine **Pre-Booming** işlemi adı verilir. Acil müdahale operasyonlarında "İlk Savunma Hattı" olarak da adlandırılır.



PRE-BOOMING OPERASYONLARI

Gemilerin denizde işletilmesi sırasında ortaya çıkan atıklar ile gemide kullanılan petrol ve türevlerinin denize karışması veya gemilerden başka zararlı maddelerin denize bırakılması ciddi boyutlarda deniz kirlenmesine sebep olabilmektedir. Gemilerden kaynaklı herhangi bir kirliliği kontrol altına almak ve en az zararları denizlerimizi ve kıyılarımızı temizlemek için Pre-Booming işlemi yapılmalıdır.

Pre-Booming Amacı

Pre-Booming işlemi döküntüyü, temizleyinceye kadar geçici olarak su yüzeyinde sınırlandırmak ve yayılımını engellemektir. Böylelikle oluşabilecek bir döküntünün açık sulara ve kıyı şeridine yayılmasının önüne geçilir. Bu kapsamda **Pre-Booming** işlemi, suya dökülen döküntünün maksimum düzeyde tutulmasını sağlayacak alanı tamamen çevrelemelidir.

Pre-Booming Avantajları

Pre-Booming işlemlerinin artması, doğal kaynaklarımızın zarar görmesini önlemeye yardımcı olacaktır. Bu tehdidin, özellikle petrol transferlerinin büyük kısmının denizlerde gerçekleştiği göz önüne alınırsa, ülkemiz için ne denli büyük olduğu su götürmez bir gerçektir. Bir sızıntı olması durumunda, **Pre-Booming** çevresel hasarın, zaman ve temizlik maliyetlerinin ve sızıntının meydana geldiği toplum üzerindeki ekonomik etkilerin azaltılmasına yardımcı olacaktır. Kısaca **Pre-Booming**; insan sağlığına, çevreye ve ekonomik kayıplara daha fazla koruma sağlayacaktır.



İŞ YERLERİNDE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KÜLTÜRÜNÜN OLUŞTURULMASININ ÖNEMİ

Giriş

Dünya genelinde yaşanan iş kazaları ve meslek hastalıkları, hem çalışanların fiziksel ve psikolojik bütünlüğünü tehdit eden hem de işletmelerin verimliliğini ve rekabet gücünü sekteye uğratan çok yönlü bir sorundur. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) verileri, her yıl yaklaşık 2,78 milyon çalışanın iş kazaları veya meslek hastalıkları nedeniyle hayatını kaybettiğini, bunun yanı sıra 374 milyon civarında da ölümcül olmayan iş kazası meydana geldiğini göstermektedir. Daha çarpıcı bir ifadeyle, ILO verilerine göre her gün yaklaşık 7.700 kişi iş kazaları ya da meslek hastalıkları sonucu yaşamını yitirmekte veya kalıcı sakatlıklarla karşılaşmaktadır. Bu tabloya Türkiye ölçeğinden bakıldığında, Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) istatistiklerine göre ülkemizde son yıllarda yıllık iş kazası sayısının 400 bini aşkın olduğu, bunların sonucunda ise her yıl binin üzerinde çalışanın hayatını kaybettiği dikkat çekmektedir. Bu rakamlar, konuya yalnızca yasal uyum veya cezai

yaptırım boyutuyla bakmanın ötesinde, iş sağlığı ve güvenliği (İSG) kültürünün kapsamlı ve sürdürülebilir bir şekilde inşa edilmesinin zorunluluğunu gözler önüne sermektedir.

İş sağlığı ve güvenliği, salt olarak “tehlikeli makine ve ekipmanların kontrolü” veya “kişisel koruyucu donanım kullanımı” gibi teknik önlemlerle sınırlanacak bir alan değildir. Aksine, işletme içi iletişimden liderlik modellerine, çalışanların eğitim düzeyinden işletmenin üretim biçimine kadar pek çok bileşenin etkileşimde olduğu, çok katmanlı bir konudur. İSG kültürünün yerleştiği iş yerlerinde, çalışanlar kendilerini güvende hissederek ve işletmeler istikrarlı üretim süreçlerine, düşük maliyetli operasyonlara ve olumlu bir kurumsal itibar algısına sahip olur. Dolayısıyla, İSG odaklı bir yaklaşımın, yalnızca çalışanlar için değil, işletmelerin uzun vadeli sürdürülebilirliği için de kritik bir avantaj sağladığını söylemek mümkündür.

İş Sağlığı Ve Güvenliği Kültürünün Tanımı Ve Önemi

İş sağlığı ve güvenliği kültürü, bir işletmede yönetim kademesinden sahadaki çalışana kadar herkesin güvenlik ve sağlığı ön planda tutan ortak bir değerler, inançlar ve davranışlar bütünü geliştirmesini ifade eder. Bu kültürün temelini, “güvenli davranışların” bireysel sorumluluktan öte, kurumsal bir refleks hâline dönüşmesi oluşturur. Yasal düzenlemeler ve standartlar, İSG alanında asgari gereklilikleri ortaya koysa da kalıcı bir güvenlik kültürünün inşası, çalışanların bu kurallara gönüllü şekilde uydukları ve hatta gerektiğinde iyileştirme önerileri sunabildikleri bir ortamla mümkündür.

Özellikle kaza istatistikleri incelendiğinde, ölümcül veya ağır yaralanmalı vakaların çoğunun “insan hatası” veya “organizasyonel iletişim eksikliği” kaynaklı olduğu görülür. Bu da teknik tedbirlerin tek başına yeterli olmadığını, kültürel dönüşüm sayesinde önleyici mekanizmaların her çalışanın ortak bilincine işlenmesi gerektiğini ortaya koyar. Bu dönüşüm, “Bana bir şey olmaz” yaklaşımının önüne geçerek, her bireyin hem kendisi hem de çalışma arkadaşlarının güvenliğinden sorumlu hissettiği, katılımcı ve dinamik bir çalışma kültürünü zorunlu kılar.

Liderlik, katılım ve kaynak tahsisi

İSG kültürünün kurumsallaşmasında üst yönetimin tutumu ve kaynak tahsisi belirleyici bir rol oynar. Avrupa İş Sağlığı ve Güvenliği Ajansı (EU-OSHA) tarafından yapılan araştırmalara göre, liderliğin İSG uygulamalarına verdiği destek, çalışanların güvenli davranışları benimsemesini en az %30 oranında artıran bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Yalnızca sözlü beyanlarla ifade edilen bir “güvenlik önceliği” anlayışı, sahadaki gerçek uygulamalara yansımada inandırıcılık kaybına uğrar. Bunun yerine, iş güvenliği uzmanları ve iş yeri hekimleri için ayrılan bütçe, güvenilir kişisel koruyucu ekipmanların tedariki, düzenli eğitim ve denetim programlarının kesintisiz sürdürülmesi gibi adımlar, çalışanlar nezdinde işletmenin samimiyetini somutlaştırır.

Aynı şekilde, çalışan katılımını teşvik etmek ve her kademedeki personele karar alma süreçlerinde söz hakkı tanımak, İSG kültürünü sağlam bir temele oturtur. İSG kurulları ve İSG alanında görevlendirilmiş çalışan temsilcileri, sahada

karşılaşılan zorlukların ve tehlikeli durumların doğrudan çalışanlar tarafından üst yönetime iletilmesini sağlar. Böyle bir etkileşim, sahadaki gerçek risklerin haritalanmasında ve iyileştirme planlarının hayata geçirilmesinde büyük fark yaratır. Yapılan araştırmalar, çalışanların aktif olarak katıldığı işletmelerde iş kazası oranlarının, katılımın sınırlı olduğu işletmelere kıyasla %40’a varan oranlarda daha düşük seyrettiğini göstermektedir.

Proaktif yaklaşım ve risk yönetimi

İş sağlığı ve güvenliği kültürünün en önemli yapı taşlarından biri de proaktif risk yönetimi anlayışıdır. Geleneksel yaklaşımlarda, kaza olduktan sonra yürütülen soruşturma ve raporlama süreçleri öne çıkar. Oysa modern İSG kültürüne sahip kurumlar, kazayı beklemeden tehlikeli durumları veya davranışları önceden tespit edip önlem almayı hedefler. “Ramak kala” (ya da near-miss) bildirimleri, genellikle ağır kazaların öncüsü olabilecek ipuçları taşır. Bu nedenle, çalışanların ramak kala olaylarını vakit kaybetmeden raporlayabildiği ve “şikâyetçi” değil, “sorumlu ortak” konumunda görüldüğü bir yönetim iklimi oluşturmak, olası risklerin %60-70 gibi yüksek oranlarda azaltılmasına yardımcı olabilir.

Proaktif yaklaşımın başarısı, risk değerlendirmesi sürecini periyodik ve sistemli hâle getirmekten geçer. Kimyasal, biyolojik, fiziksel, ergonomik ve psikososyal risklerin her biri için ayrı analiz yöntemleri kullanmak, hangi konularda öncelikli adımların atılması gerektiğini gösterir. Özellikle yüksek tehlike içeren sektörlerde (madencilik, inşaat, kimya, vb.) riski sifıra indirmek mümkün olmasa da, sürekli bir iyileştirme döngüsüyle tehlikeler asgari yani kabul edilebilir seviyeye çekilebilir. Veriler, proaktif risk yönetimi uygulayan büyük ölçekli işletmelerde kaza sıklık oranlarının, geleneksel yaklaşıma sahip işletmelere göre 3 ila 5 kat daha düşük olduğunu doğrulamaktadır.

Eğitim ve farkındalık çalışmaları

Sürekli eğitim ve farkındalık çalışmaları, İSG kültürünün kalıcılığını sağlayan en önemli unsurlardan biri olarak karşımıza çıkar. Örneğin, Türkiye’de 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve ilgili yönetmelikler, iş yerlerinin çalışanlarına belirli periyotlarla iş sağlığı ve güvenliği eğitim-

leri vermesini zorunlu kılmıştır. Ancak bu yasal yükümlülük, çoğu zaman “formalite” veya “günü kurtarma” amaçlı görülür ve eğitimlerin etkinliği düşük kalır.

Oysa başarılı örnekler incelendiğinde, eğitim içeriklerinin teorik anlatımların ötesine geçerek uygulamalı saha çalışmaları, vakalarla zenginleştirilmiş grup tartışmaları ve hatta sanal gerçeklik (VR) tabanlı simülasyonlarla desteklendiği görülür. Bu tür eğitim yaklaşımları, çalışanların iş süreçlerinde karşılaşılabilecekleri tehlikelere “gerçekçi” biçimde hazırlanmasını sağlar. Ayrıca “davranış temelli güvenlik” (Behavior Based Safety - BBS) yaklaşımıyla, çalışanların birbirini gözlemleyerek yapıcı geri bildirim vermesi hem iletişimi güçlendirir hem de tehlikeli davranışların nedenlerini anlama ve düzeltme imkânı sunar. Yapılan alan araştırmaları, BBS odaklı eğitim programları uygulayan işletmelerde iş kazası sıklığında %25-30’a varan azalmalar yaşandığını göstermektedir.

Psikososyal risklerin yönetimi ve kurumsal iletişim

İSG denildiğinde ilk akla gelen, genellikle fiziksel risk faktörleri (makine güvenliği, elektrik, kimyasallar, kişisel koruyucu donanımlar vb.) olsa da psikososyal risk unsurları da iş kazaları ve meslek hastalıkları üzerinde ciddi etkiler yaratır. Yoğun stres, dengesiz iş yükü, uzun çalışma saatleri, yetersiz dinlenme olanakları veya çalışanlar arası iletişim sorunları, çalışanlarda odaklanma kaybına ve yorgunluğa neden olarak kazalara davetiye çıkarabilir. Avrupa İstatistik Ofisi (Eurostat) verileri, özellikle ofis çalışanlarının yüksek stres düzeyleriyle karşılaştığında, kas-iskelet sistemi rahatsızlıklarında ve mental sağlık sorunlarında belirgin bir artış görüldüğünü saptamıştır.

Bu tür psikososyal riskleri en aza indirmenin yollarından biri, kurum içi iletişimin açıklığa ve şeffaflığa dayalı olmasıdır. Çalışanların yöneticilere çekinmeden gözlemlendiği tehlikeyi bildirebilmesi, iş yükü veya çalışma düzeniyle ilgili problemleri dile getirebilmesi ve bu sorunlara yönelik çözümlerin hızla devreye sokulabilmesi, İSG kültürünün insan merkezli boyutunu güçlendirir. Özellikle “mobbing” benzeri psikolojik şiddet vakaları, hem iş yeri huzurunu bozarak kaza riskini artırır hem de işletmenin itibarına zarar verir. Bu nedenle, yönetimin “suçlayıcı” veya “cezalandırıcı” bir yaklaşımdan ziyade, “öğrenmeye açık” ve “çözüme odaklı” bir tavrı benimsemesi gerekir. Bu yaklaşım, hem fiziksel hem de psikolojik güvenlik ortamını destekler.





Değerlendirme, izleme ve sürekli iyileştirme

İSG kültürünün yerleşmesi, kurum içi performansın düzenli izlenmesine, ölçülmesine ve sonuçlar doğrultusunda sürekli iyileştirme adımlarının atılmasına bağlıdır. Kaza sıklık oranları (Frequency Rate), kaza ağırlık oranları (Severity Rate), ramak kala bildirim sayıları, çalışan memnuniyeti anketleri gibi göstergelerin takip edilmesi, işletmenin güvenlik karnesini ortaya koyar. Özellikle ISO 45001 gibi İSG yönetim sistemlerinde öngörülen “Planla-Uygula-Kontrol Et-Önlem Al (PUKÖ)” döngüsü, bu verilerin sistematik biçimde analiz edilerek sürekli iyileştirme yapılmasını teşvik eder.

Bununla birlikte, iç ve dış denetim mekanizmaları da kurumun mevcut uygulamalarındaki eksikliklerin veya gelişme alanlarının belirlenmesinde etkin rol oynar. Yasal mevzuata uyum, minimum standartları karşıladığını göstermek adına önemlidir; ancak gerçek bir güvenlik kültürü, mevzuattaki zorunlulukların ötesine geçerek, işletmenin kendine özgü risklerini ve ihtiyaçlarını ön plana alır. Ülkemizde ki bazı öncü işletmeler, İSG performansını kurumsal itibar endeksiyle entegre eder; bu sayede çalışanların ve müşterilerin gözünde “insanı merkeze alan” bir imaj geliştirir. Yapılan araştırmalar, bu tür işletmelerin hem finansal performansta hem de çalışan bağlılığında anlamlı düzeyde pozitif sonuçlar elde ettiğini göstermektedir.

Sonuç

İş yerlerinde iş sağlığı ve güvenliği kültürünün oluşturulması, sadece yasal yaptırımlardan kaçınmak veya istatistikleri düşük göstermek için değil; insan hayatına saygı duyan, sürdürülebilirlik ve verimlilik hedeflerini ortak paydada birleştiren bir kurumsal yapıyı inşa etmek adına vazgeçilmez bir adımdır. Kültür, teknik tedbirlerin ötesinde, kurumsal yapı içinde benimsenen ortak değerler, tutumlar ve davranışlar bütünü temsil eder. Üst yönetimin tutarlı liderliği, çalışan katılımının teşviki, sürekli eğitim, proaktif risk yönetimi, psikososyal unsurları dikkate alan bütüncül bir yaklaşım, yenilikçi teknolojilerin entegrasyonu ve düzenli performans ölçümü gibi çok boyutlu faktörlerin tamamı, güvenlik kültürünün yerleşmesinde kritik rol oynar.

Bu dönüşümü başarmış işletmeler, yalnızca iş kazalarında ve meslek hastalıklarında ciddi azalmalar sağlamakla kalmaz; aynı zamanda çalışan motivasyonunu, üretim kalitesini, kurumsal itibarını ve rekabet gücünü de üst seviyeye taşır. İSG kültürü, günümüzde “ek maliyet” veya “yasal zorunluluk” olarak değil, aksine “geleceğe dönük stratejik bir yatırım” ve “insana yönelik saygının” en somut tezahürlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla, insan odaklı ve sürdürülebilir işletme anlayışını benimsemiş tüm kurumlar için, İSG kültürünü hayata geçirmek ve onu sürekli geliştirmek, hem etik bir yükümlülük hem de uzun vadeli başarının anahtarıdır.

İşletmeler, doğru politikalar ve uygulamalarla iş sağlığı ve güvenliğini bir kurum kültürü olarak benimsedikleri takdirde; daha sağlıklı, daha mutlu ve daha üretken bir iş gücü elde ederler. Bu da uzun vadede hem ekonomik hem de toplumsal açıdan büyük kazanımlar sağlayacak, kurumsal başarının en güçlü dayanaklarından biri olacaktır.

Erciyes Dağı

Türkiye'nin en yüksek dağlarından olan Erciyes, Kayseri İli'nin güneybatısında tek bir kütle durumunda yükselmektedir. Erciyes'in doruğu genel görünümü ile bir kubbeyi andırmaktadır. Dağın sel yatakları ile derin biçimde yarılmış, yer yer üst üste kubbelerden ve sırtlardan oluşmuş doruklarında, kabaca doğu-batı doğrultulu bir sağırı uzanmakta ve bu sağırı üzerinde iki tepe bulunmaktadır. Bunlardan biri olan 3917 m. yükseklikteki Büyük Erciyes, aynı zamanda dağın doruğunu oluşturur. İkinci tepeyse bunun batısında yer alan Safrakaya tepesi yada Küçük Erciyes'tir (2700 m.).

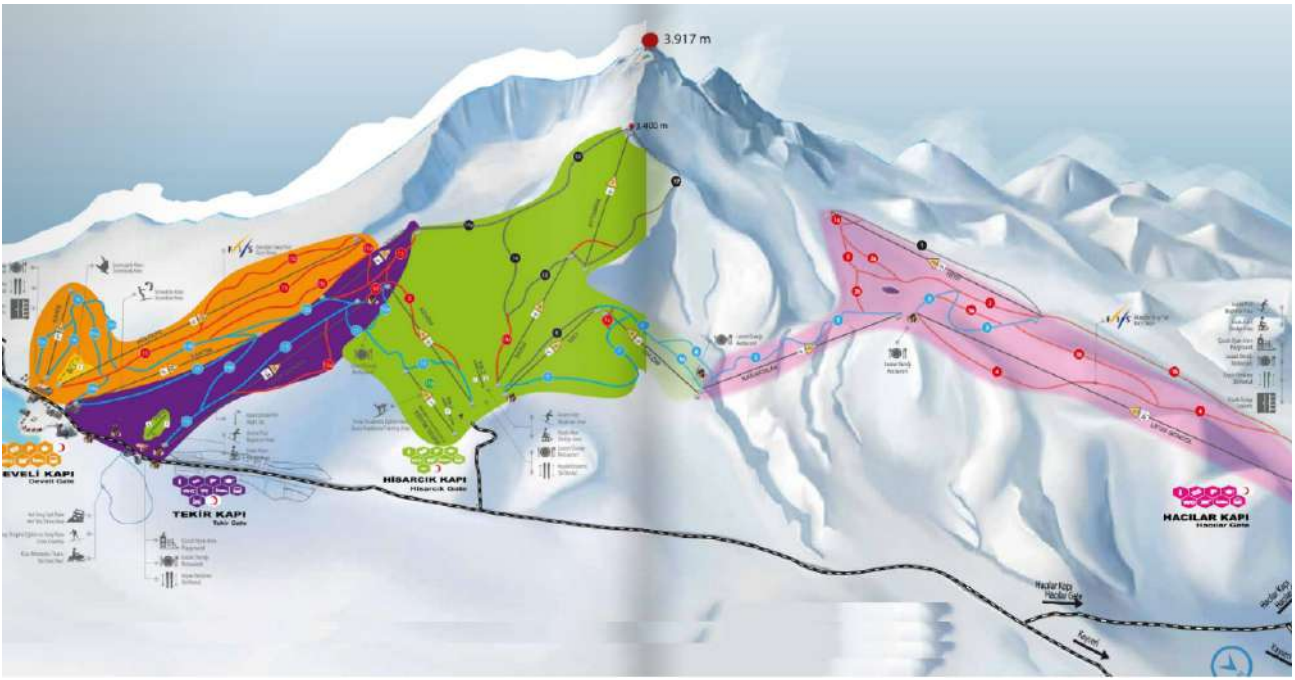
Uluslararası standartlarda son teknolojiyle donatılmış gondol ve mekanik tesislerin sayısı, 2015 sezonunda toplam 18 adete ve 25 bin 500 metre uzunluğa, Master Plan'ın tamamlandığı 2016 yılında ise toplam 20 adete ve yaklaşık 35 bin metre uzunluğa ulaşmıştır. Bu sistemler güvenlik, konfor, teknoloji ve hız açısından kullanıcıları son derece tatmin etmektedir. Görece risk içeren bir spor dalı olması açısından kayak sporu yapılan bölgelerde güvenlik önemli bir unsurdur. Bu konuda oluşturulan 20 kişilik bir "ski patrol" ekibi, Türkiye'de pist güvenliği ve arama kurtarma faaliyetleri açısından Erciyes'in önemli avantajlarından biridir. Pist güvenliğini sağlayan bu özel ekip, hem işaretleme ve güvenlik tedbirlerini kontrol etmekte, hem de kayak yaparken bir problem yaşayan misafirlere yardım ederek gerektiğinde güven içinde sağlık ekiplerine ulaştırmaktadır. Erciyes Turizm Merkezi'nde kar yağışının yeterli olmadığı durumlar ve günler için

de özel tedbirler alınmış durumdadır. Kar seviyesinin azaldığı dönemlerde devreye giren ve 1 milyon 700 bin metrekare alanda etkili olan bir suni karlama sistemi mevcuttur.

Kışın sunacağı alp disiplini, kuzey disiplini, snowboard, snowkiting, kızak, biathlon, snow-tubing, kar yürüyüşü, kar raftingi ve dağ tırmanışı gibi aktivitelerin yanında, yazın dağ turizmine yönelik olarak trekking, tırmanma, dağ bisikleti, yamaç paraşütü, paragliding, at binme, toboggan (yaz kızıağı) ve uçurtma sörfü gibi çok çeşitli imkânlarıyla sizlere heyecanın ve keyfin bir arada yaşanacağı bir ortam oluşturmaktadır.

24 yılının ilk büyük uluslararası organizasyonu olan Dünya Kar Motosikleti Şampiyonası - SNX Türkiye Sadece Türkiye'nin değil dünyanın önemli kayak merkezlerinden Erciyes' Kayak Merkezi'nde gerçekleştirilmiştir. Uluslararası Motosiklet Federasyonu (FIM) tarafından en prestijli ekstrem spor organizasyonları arasında yer alan Dünya Kar Motosikleti Şampiyonası (Snowcross World Championship), SNX Türkiye adıyla Kayseri Valiliği, Kayseri Büyükşehir Belediyesi ve Kayseri Erciyes A.Ş. tarafından Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun destekleri ile ülkemizde ilk kez Erciyes'te yapılmıştır.

Erciyes Kayak Merkezi dünyanın sayılı kış turizm merkezlerinden biri olmaya şimdiden aday. Proje kapsamında Erciyes Kayak Merkezi'nde Uluslararası Kayak Federasyonu (FIS) standartlarında ve değişik zorluk derecelerinde 200 kilometre uzunluğunda kayak pistleri, 36 kilometre



uzunluğunda gondol, çift ve sabit hızlı teleferik hatları, yaz ve kış aktivite merkezleri, 5 bin kişilik gününbirlik sosyal tesisler, kongre ve kültür merkezleri, restoran ve kafeler, futbol sahaları ve antrenman merkezleri, sağlık noktaları ve 6 bin kişi konaklama kapasiteli oteller yer alıyor.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gittikçe büyüyerek global bir turizm dalı haline gelen kayak sporu özellikle Avusturya, İsviçre, Fransa ve İtalya'da çok gelişmiş, bu ülkeler dünya kış sporları merkezlerinin önde gelen isimleri arasına girmiştir. Dünya standartlarındaki diğer benzerleriyle yarışacak nitelikte özelliklere sahip olan Erciyes Kayak Merkezi'nin avantajlarını ve bu spora ilgi duyan sporcular açısından cazip noktalarını şöyle

özetleyebiliriz: İlk planda Kayseri şehir merkezine ve havaalanına 25 kilometre gibi yakın bir mesafede yer alması önemli bir avantaj. Özellikle Alpler'de kayak merkezlerine ulaşmak için havaalanından saatlerce karayolu seyahati gerekirken, Kayseri'ye uçakla gelen bir kayaksever yarım saat içerisinde Erciyes'te kayakları ayağına takıp pistlerde özgürce kayak yapmaya başlayabilir. Bir diğer sebep Erciyes'in, Alpler'deki sisteme eşdeğer bir tesis ve kayak pisti ağına sahip olmasıdır. Bir kayakçı karayoluyla 20 kilometrelik bir yay içerisinde kalan alanda oluşturulan dört farklı kapıdan Erciyes'e giriş yapabilmekte ve istenilen yere halatlı taşıma sistemleri ve pistler vasıtasıyla ulaşabilmektedir.



PETROL YAYILIMINA MÜDAHALEDE BARİYER KULLANIMI

Göl, nehir, akarsu ve deniz gibi ortamlara gemiden veya boru hattı gibi ortamlardan kazara dökülen petrol ciddi boyutlarda deniz ve kara kirlenmesine sebep olabilmektedir. Meydana gelen kirliliği kontrol altına almak ve en az zararla denizlerimizi ve kıyılarımıza döküntünün toplanabilmesi için bariyer serme işlemi yapılmaktadır. Yayılan petrolün toplanması sanıldığı kadar kolay olmamaktadır. Kullanılacak bariyerlerin ortam şartlarına doğru müdahaleye için uygun olmalı ve bariyer serme tekniği doğru planlanmalıdır. Döküntüyü geri kazanım işleminde kullanılan bariyerlerle, petrolü yakalama, döküntüyü daha uygun bir toplama alanına yönlendirme ve sahil, önemli su kaynakları, tarihi ve turistik alanlar gibi hassas alanları koruma yöntemleri bulunmaktadır.

Bariyer Nedir, Kullanım Amacı, Çeşitleri

Bariyer Nedir?

Bariyerler, denize/suya dökülmüş olan petrolün çevrenmesi, toplanması, kontrol altında tutulması, petrolün su yüzeyindeki akış yönünün değiştirilmesi ve toplanma noktasına yönlendirilmesi için kullanılan materyallerdir.

Bariyer Kullanım Amacı

Döküntü müdahalesinde bariyer kullanımında 2 önemli amaç bulunmaktadır.

- Petrol yayılımını çevreleme/toplama
- Petrolün yönünü değiştirme
- Koruma

Bariyer Çeşitleri

Çit Tipi Bariyer

Çit tipi bariyer nispeten güvenli ve sakin sular da petrol kirliliğini sınırlama operasyonunda döküntüyü kontrol altına almak için esnek bir pvc branda ve yüzdürücü düz köpükten oluşur. Çit tipi bariyer, mükemmel performans ve dayanıklılık sağlarken mevcut en ekonomik fiyatlı bariyerlerden biridir.

Perde Tipi Bariyer

Perde tipi bariyer hızlı müdahalenin gerekli olduğu liman, nehir, iç sular ve kıyı sularındaki müdahaleler için ideal olan hafif ve hızlı bir petrol müdahale bariyeridir. Bariyer tamamı ısı kaynaklı PVC malzemeden üretilmiş olup tutma kolları ve çapalama noktaları sağlamıştır.

Şişme Bariyerler Korunaklı sulardan açık deniz, okyanus dalgalarına kadar çok çeşitli koşullarda kullanıma uygundur. Döküntünün güvenli, hızlı ve verimli bir şekilde toplanmasını sağlamak için özellikle gemilerde veya iskelelerde kullanılır. Şişirilebilir Şişme bariyerler, güneş ışığına, aşınmaya, deniz suyuna, delinmeye, aşınmaya ve yırtılmaya karşı mükemmel bir dirence sahiptir.

Sahil Koruma Bariyeri

Sığ su ortamları için kıyı şeritleri, bataklık kıyı alanları ve plajlar için uygun hale getiren bir petrol sızıntısını önleme bariyeridir. Sahil Koruma bariyeri, gelgit dalgalanmalarına maruz kalan alanlarda faydalıdır. Bariyer altındaki iki kısım su ve üst kısım hava ile doldurulur.



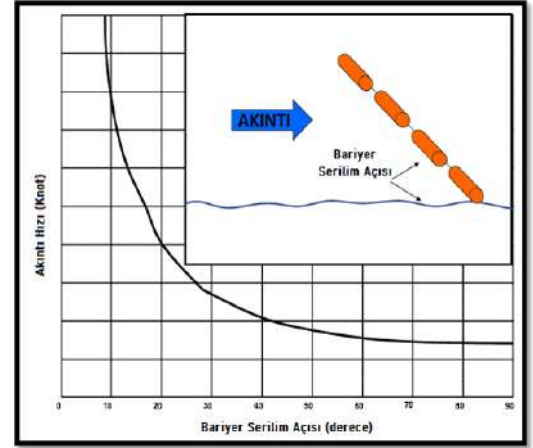
Bariyer Serilim Teknikleri

Müdahaleye başlamadan önce, döküntünün toplanması için doğru stratejinin belirlenmesi gerekmektedir. Doğru ve etkili müdahale bariyer seçimi ile doğru orantılıdır. Bariyer seçimi yapılırken müdahalenin yapılacağı alan, hava/deniz şartları ve serim tekniği de dikkate alınmalıdır.

Bariyer Serilim Açısı

Müdahale için uygun bariyeri belirledikten sonra, serilimi ile ilgili öncelikle petrolü toplayacağımız alan ve bariyer serme açısının ayarlanması gerekmektedir. Bariyer serilim açısı belirlenirken, akıntı hızı dikkate alınmalıdır. Akıntı hızı arttıkça, bariyer serilim açısı düşürülmelidir.

Akıntı hızı (m/s)	Bariyer serme açısı (derece)
0.35	90
0.4	61
0.5	44
0.6	36
0.7	30
0.8	26
1.0	20
2.0	10



Bariyer Serilim Yöntemi

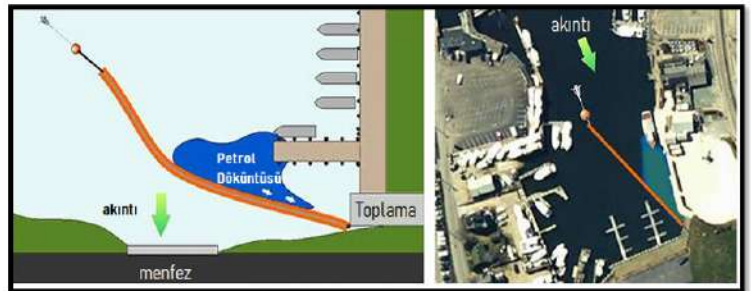
Çevreleme/Toplama Yöntemi

Petrolün su yüzeyinde yayılımını engellemek için ve toplamayı kolaylaştırmak için, kalınlığını artırmak amacıyla su üzerinde yüzen petrol tabakasının çevrelenmesi ile gerçekleşen serim tekniğinde, petrol yayılımını engellemek amaçlanmıştır. U, V ve J konfigürasyon şekilleri mevcuttur.



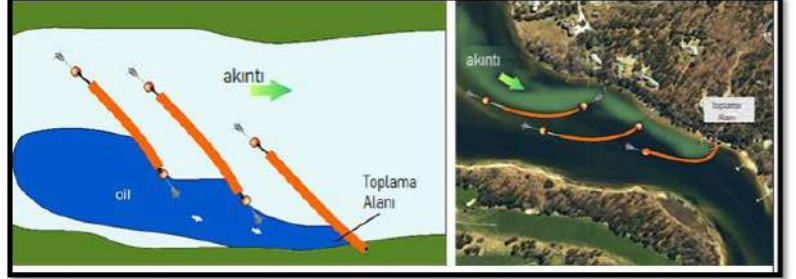
Yönlendirme Yöntemi:

Petrolün daha az hassas bir yere veya toplama işleminin yapılacağı bölgeye doğru yönlendirme işlemidir. Yönlendirme tekniği, yüksek akıntı hızı nedeniyle normal bariyer seriliminin mümkün olmadığı durumda, petrolü kıyıya tek bariyerle veya birkaç bariyerle kademe kademe yönlendirmek için kullanılmaktadır.



a- Kademeli Yönlendirme Tekniği

Kademeli bariyer konfigürasyonu döküntüyü uzaklaştırmak, saptırmak veya hareket ettirmek için kullanılabilir. Hızlı akıntı nedeniyle tek bariyerin kullanılmadığı durumda veya gemi trafiği için bariyerde açıklıklar bırakmak gerektiğinde bu konfigürasyonda birkaç bariyer serilebilir. Bir kademeli bariyer seriliminde akıntısı fazla olan sularda kısa tip bariyer kullanımında daha etkili ve başarılı sonuç elde edilecektir.

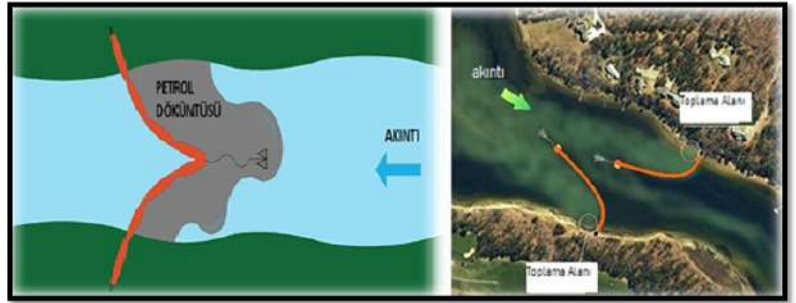


b- Açık ve Kapalı Çevron Tekniği

Güçlü akıntılarının olduğu alanlarda, bir sızıntıyı önlemek, durdurmak, saptırmak veya daha uygun olan bir toplama alanına doğru hareket ettirmek için kademeli bir çevron bariyeri tekniği kullanılabilir.

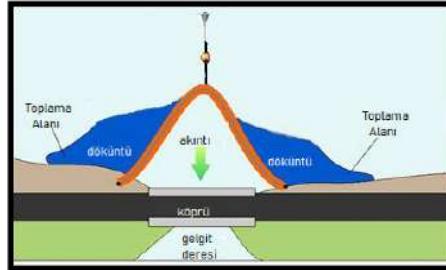
Kapalı çevron tekniği, bir sızıntıyı iki veya daha fazla toplama alanına yönlendirmek için bölmek için kullanılırken, açık bir çevron tekne trafiğinin geçebilmesi gereken yerlerde kullanılabilir.

Açık çevron yapılandırmasında iki bariyer ayrı ayrı orta akışa sabitlenir ve bir çapalama noktası diğerinin yukarısında veya aşağısındadır.



Koruma Yöntemi:

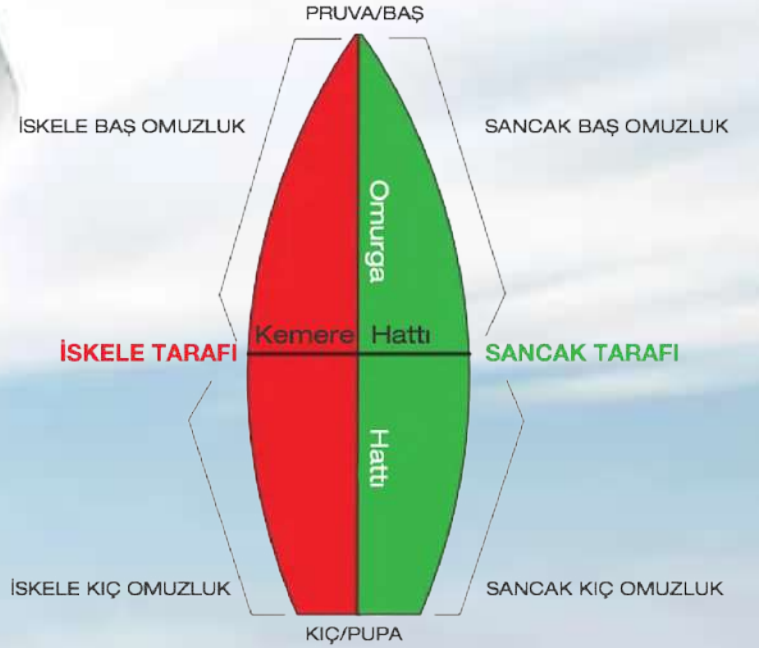
Petrolün liman girişleri, elektrik santrali soğuma suyu girişleri, su ürünleri yetiştirme tesisleri veya tabiatı koruma alanları gibi ekonomik / kültürel / tarihi olarak önemli veya biyolojik olarak hassas alanlardan uzağa yönlendirilmesidir. Bu teknik düşük akıntılı alanlarda etkilidir. Bir nehirde veya akarsudan gelen tatlı su çıkışı bariyer konfigürasyonunun korunmasına ve petrolün bariyer içindeki alandan uzaklaştırılmasına yardımcı olabilir.



Denizcilikte İskele-Sancak Terimleri

Denizciler, sağ tarafı tarif etmek için sancak, sol tarafı tarif etmek için iskele ifadelerini kullanır. Peki bu terimler nereden çıkmıştır?

Niçin sağ-sol denmemiş de 'sancak-iskele' deyimleri kullanılmış diye düz mantıkla düşünürsek, sağ sol, bakış açısına göre değişir, siz teknenizi 'sağa' döndürdüğünüzde, karşı gemiden bakan 'sola' döndü şeklinde değerlendirebilir. Karşılıklı iletişimde karışıklık yaratabilen sağ-sol tabirleri, gemicilik gibi hassasiyet isteyen bir konuda, yanlış anlamaya meydan bırakmamak için kullanılmamıştır. Denizcilikte ve su sporlarında sancak ve iskele, bir geminin veya teknenin sol ve sağ tarafını ifade etmek için kullanılan temel terimlerdir.



İngilizcelerine bakıldığında starboard (sancak) deyiminin birinci yüzyılda İngiltere’de ‘steorbord’ olarak kullanılmaya başlandığı söylenir. O zamanlarda dümen palaları teknenin sağ tarafında ve kürek şeklindeymiş. Yönlendirmek ve dümen tutmak anlamına gelen İngilizce ‘steer’ kelimesiyle yan taraf anlamına gelen ‘board’ kelimelerinin birleştirilmesiyle türetilen ‘steorbord’ teknenin idare edildiği sağ taraf anlamında kullanılmış. Sancak taraftaki bu dümen ayrıca, teknenin rıhtıma, iskeleye yanaşırken manevrasına yardımcı olmak maksadıyla bir kürek, bir itici güç olarak da kullanılıyordu. Dümenin sancak-sağ tarafa konulmasının nedeni ise gemicilerin genel olarak sağ ellerini kullanan kişiler olmasından kaynaklanıyordu.

Tekneler sancak taraftaki bu kürek nedeniyle iskelelere genelde sol taraftan aborda olurdu. Sol taraf teknenin yükleme-boşaltma yapıldığı taraftı. Teknenin sol tarafı, İngilizce ‘lade’ yüklemek, kepçeyle boşaltmak’ anlamına gelen kelimedenden türetilerek ‘laddeboard’ olarak tanımlanmış. Ancak geçen zaman içinde ‘steorbord’ ile ses uyumu dikkate alınarak gemilerin sol tarafına da ‘larbord’ deyiminin kullanılmaya başlandığı söylenir. Tekneler limana devamlı soldan yanaştıklarından, 16’ncı yüzyıldan itibaren limanla, iskeleye karşı karşıya kalan, personelin karaya çıkma iskelesinin verildiği bu tarafa ‘larbord’ yerine, sadece ‘port’ deyimini kullanılmaya başlanmıştır.

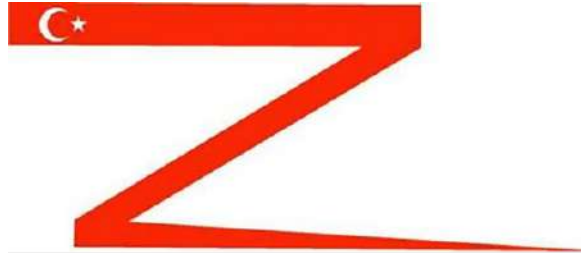
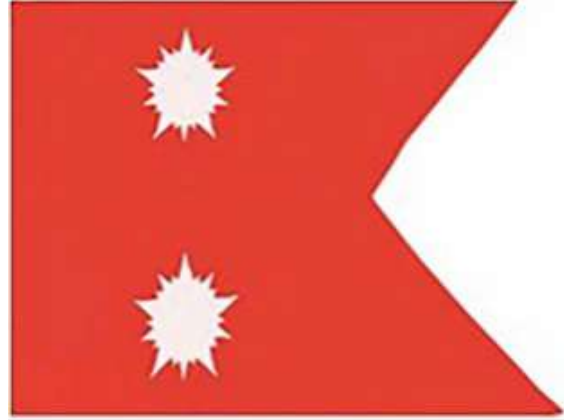
Gemi personeli iskele tarafta yükleme bindirme işlerini yaparken; kaptan, 2. kaptan ise sancak tarafta durarak çalışmalarını yönetirdi. Zamanla, dümenlerin sağ taraf yerine teknenin orta hattına alınmasını takiben steerboard terimi değişerek, sağ tarafa kaptan ve rütbeli kişilerin bulunduğu yer anlamında “yıldız sahibi sancak subayı-starboard” adı kullanılmıştır.

İskele tarafında kırmızı renk kullanılmasının kökeni ise yine Viking gemilerine kadar uzanmaktadır. Viking gemilerinde, savaş sırasında geminin sol tarafına yerleştirilen kalkanlar genellikle kırmızıya boyanırdı ve geminin sol tarafını ifade etmek için “kırmızı taraf” denmeye başlandığı söylenmektedir.



Bu kelimelerden yola çıkarsak, starboard ve port terimleri Türkçeye sancak ve iskele olarak nasıl girmiştir?

Sancak kelimesinin Türkçeye sokulması iki şekilde olabilir. Birincisi, İngilizce 'starboard' deyimini, doğrudan Türkçeye 'yıldız bordası' şeklinde tercüme edilebilir. Yani teknenin sağ tarafı omzunda yıldız taşıyan amirallere, sancak sahibi subayların ve komutanın bordasıdır. Sadece sancak subayları ve gemi kaptanına-komutanına aittir. Halen Türk Donanması'ndaki gemilerde, gemi komutanını tanımlayan, Türk Bayrağı motifli ince uzun flandra, bunun dışında, gemide bulunuyorlarsa grup komutanı, komodor veya filo komutanını belirleyen forslar kullanılır. Gemilerde, gemi komutanı ve fors sahibi makamların vasıtaları sancak tarafa yanaşır ve bu kişiler sancak taraftan inip-binerler. Sancak iskelesi adı verilen bu iskele, personel iskelesine nazaran daha geniş ve konforludur. Fors sahibi kişiler gemiye girişlerinde-ayrılışlarında bu iskeleyi kullanırlar ve silistre ile selamlanırlar.



İskele tabiri ise, İngilizce 'portliman' kelimesinin doğrudan Türkçeye tercümesi ile 'iskele' olarak alınmış olabileceği gibi; askeri donanmalarda, gemiye geliş ve gidişlerinde gemi komutanı ve fors sahibi subaylar sancak tarafı kullanırken; gemi personeli sol taraftaki sancak iskelesi kadar konforlu olmayan sade bir iskeleyi kullanmak zorundadır. İşte bu yaklaşımlar sonucu, sol tarafa 'iskele' sağ tarafa ise kısaca 'sancak' denir.

Burada bahsedilen uygulama, sadece geminin bordaları ve iskeleler için değil, gemide sancak tarafta olan birçok şey komutana veya sancak sahibi subaya aittir. Örneğin; köprü üstünde, dümen evinde iki adet koltuk vardır. Sancaktaki koltuk her zaman komutana veya fors sahibi subaya, iskele taraftaki koltuk ise vardiya amirine aittir. Komutan koltuğuna müsaade alınmaksızın, komutan ve fors sahibi subay haricinde oturulamaz.



Özetle, 'sağ-sol' kavramları, bakış ve duruşa göre değişkenlik göstermesi nedeniyle, gemilerde herhangi bir karışıklığa neden olmamak için kullanılmamış, yerine geminin sağ ve solu anlamına gelen 'sancak-iskele' ifadeleri kullanılmaktadır. Bu terimler, denizcilerin yön bulmalarını, komutları iletmelerini ve diğer gemilerle iletişim kurmalarını kolaylaştırır.

BİR BAŞARI HİKAYESİ



Burçak AVŞAR

Kars Üs Süpervizörü

1984 Kars doğumlu Burçak Avşar, ODTÜ Kimya Mühendisliği bölümünden 2008 yılında mezun olmuştur. Kars Çimento Fabrikasında Üretim ve Kalite Mühendisi pozisyonunda, BTC Petrol Boru Hattı Projesinde birçok pozisyonda yönetici olarak görev almış ve uluslararası OPRC, HNS eğitmen sertifikalarına sahiptir. Ayrıca firmamızın entegre yönetim sistemini yönetmektedir.

BTC Petrol Boru Hattı Projesinde 2009 yılından itibaren görev alan Avşar projede 15. Yılıni başarı ile tamamlamıştır. Bu süre içinde sayısız tatbikat ve operasyonu başarı ile yönetmiştir. Göreve SEÇ Süpervizörü olarak başlamış olup halihazırda firmamızda Kars Üs Süpervizörlüğü ve Yönetim Temsilciliği görevlerini yürütmektedir. Kafkas Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Disiplinlerarası İş Sağlığı ve Güvenliği Anabilim Dalında Yüksek Lisans yapmakta olan Avşar iyi derecede İngilizce bilmektedir. Ayrıca A sınıfı iş güvenliği uzmanlığı sertifikasına sahiptir. Çözüm odaklı olarak hızlı aksiyon alabilme, azim, iş disiplini ve ahlakı konularında kendini geliştirmiş örnek bir yöneticimizdir.

NRC

bu
dünya
hepimizin

📍 **Ankara Ofis:**
Kızılırmak Mahallesi,
Dumlupınar Bulvarı,
YDA Center,
9A 2 Blok No: 528
Çankaya, Ankara / TÜRKİYE

☎ +90312 557 5511

✉ infoturk@uknrs.com