

P*LARIS

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ
ÖĞRENCİ KULÜBÜ DERGİSİ

İMEAK
DENİZ TİCARET ODASI
İLE RÖPORTAJ

DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ
DERNEĞİ
İLE RÖPORTAJ

İLK MİLLİ FSRU GEMİMİZ
ERTUĞRUL GAZİ

OFFSHORE PLATFORMLARI



ARTIRILMIŞ GERÇEKLİK
DENEYİMİ İÇİN
KARE KODU TARATIN



“
Zaferi, denizi
kontrol altında
tutan, ihtiyacı
olan şeyi, ihtiyacı
olduğu zaman,
istediği yere
ulaştırabilen
ülke kazanır.
”

EDİTÖRDEN

Değerli okurlarımız, aylar süren özveriyle çalışmamızın ardından ortaya koyduğumuz 2023 sayısı nihayet sizler için hazır!

Denizciliğin farklı konularıyla ilgili yazıların bir araya getirildiği dergimiz, her sayısında sektörün gelişen yanlarına odaklandı.

Dergimizin en önemli amacı, denizcilikle ilgilenen herkesin ortak bir paydada bulunduğu bir ortam hazırlamaktır.

Siz değerli okuyucularımıza dergimizi ulaştırabilmek için ekip arkadaşlarımızla beraber büyük bir gayret gösterdik. Sanılanın aksine en zor kısım dergimizi tamamlamak değil; kendimizi, bir okuyucu yerine koyup nasıl aynı çizgide buluşur ve okuyucu dikkatini dergimiz üzerinde tutarız kaygısından geçti.

Üst devrelerimizden gelen bu kültürü bizden sonraki kardeşlerimize aktarabilmenin ve sektörde yerlerimizi aldığımız zaman dergimizin hâlâ devam ediyor olmasını görebilmenin bizleri çok mutlu edeceğinden eminiz.

Karşılaştığımız zorluklar, bir sonraki adımda bize nasıl bir aksiyon almamız gerektiğini gösterdi. Bizi destekleyen sponsorlarımıza, emeği geçen tüm hocalarımıza ve ekip arkadaşlarıma teşekkürü borç biliyor ve tüm okuyucularımıza selam gönderiyoruz.

FULYA YASSIBAŞ
EDİTÖR

"Öykü"
Feyzan
Tufan

İÇİNDEKİLER

BÖLÜMÜMÜZ

AKADEMİK KADROMUZ

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI İLE RÖPORTAJ

DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ İLE RÖPORTAJ

İLK MİLLİ FSRU GEMİMİZ ERTUĞRUL GAZİ

OFFSHORE PLATFORMLARI

1958 ÜSKÜDAR VAPURU FACİASI

KTÜ DÜİM MEDYA



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ

Bölümümüz 1996 yılında Güverte bölümü olarak kurulmuş ve aynı yıl denizcilik örf ve adetlerine bağlı olarak üniformalı eğitim öğretime başlamıştır. 1998 yılından itibaren İngilizce hazırlık uygulamasına geçilmiştir. Uygulama eğitimleri Sürmene Muammer Dereli ve Çamburnu Yerleşkesinde, teorik eğitimler ise Trabzon merkezdeki Sahil Yerleşkesinde verilmektedir. Merkez yerleşkemizde teorik derslerin yapılabilmesi için donatılmış sınıflar ve amfi salonu bulunmaktadır. Sürmene'de, teknolojinin güncel imkanlarını kullanan simülatörler (2 Adet Köprüüstü, ARPA RADAR, Makine, Sıvı Yük Elleçleme ve GMDSS Haberleşme Simülatörü), seyir, denizde güvenlik, gemicilik ve bilgisayar laboratuvarları yanında, Çamburnu'nda bölümümüze ait Yangın Eğitim Ünitesi ile gemi terk sisteminden oluşan Denizde Güvenlik Eğitim Merkezi bulunmaktadır. Sürmene Yerleşkesinde öğrencilerin barınma ihtiyacını karşılayan modern bir yurt ve kapalı bir spor salonu mevcuttur.



01

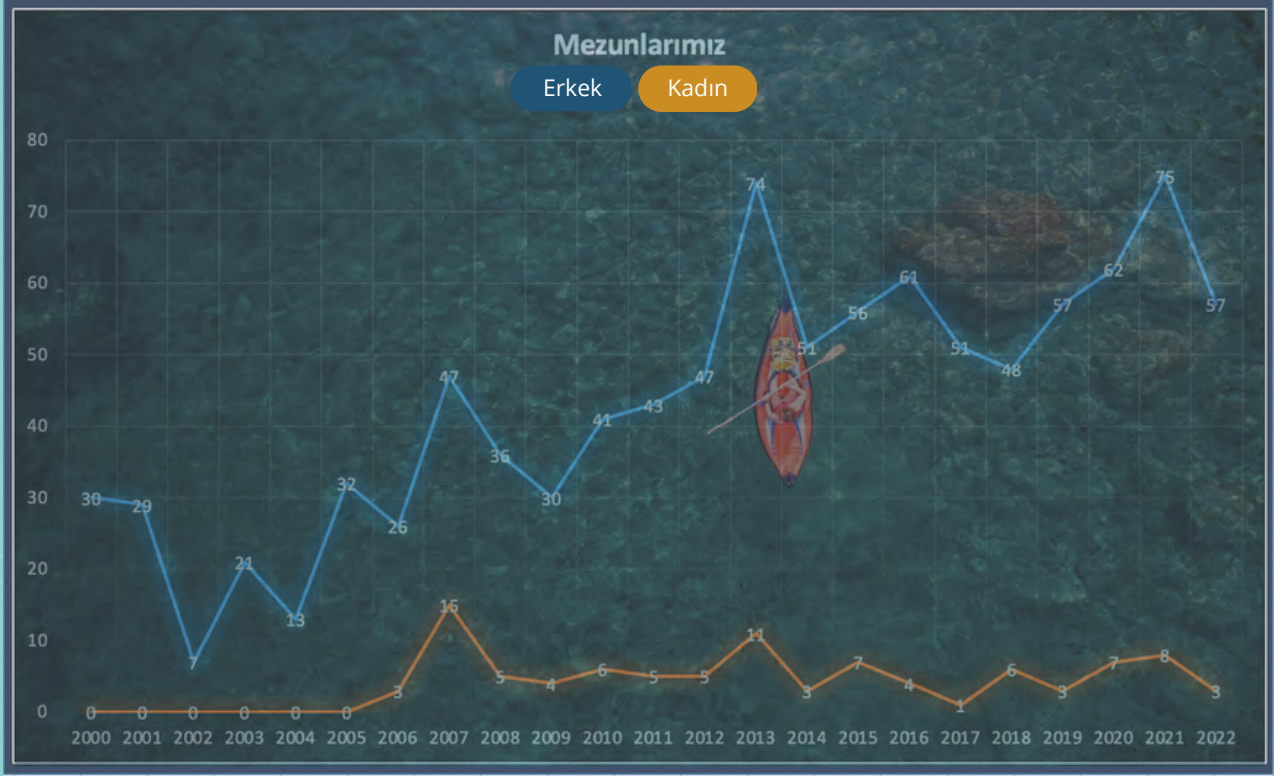
POLARIS | BÖLÜMÜMÜZ

Bölümümüz Yeni Staj Uygulamasına Geçti

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün girişimleri ve destekleri ile yapılan toplantılar sonrasında, deniz stajı imkanlarını artırmak amacıyla KTÜ ilgili fakültelerinde yapılan değişiklik ile öğrenciler stajlarını 2,5 + 2,5 + 7 ay yerine, I. Açık Deniz Stajı ve II. Açık Deniz Stajı olmak üzere 6'şar aylık iki periyotta yapabilecekler.

I. Açık Deniz Stajı, 1. ve 2. yarıyla devam etmiş olan öğrencilerin yaz dönemiyle birlikte 3. yarıyılıda, 6 ay (180 gün) süreyle yapacakları stajdır. II. Açık Deniz Stajı ise 6. yarıyılıda yaz dönemi ile birlikte 6 ay (180 gün) süreyle yapılır. Öğrenciler tamamlayamadıkları stajlar için ek stajlar yapabilir. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü öğrencileri, Uzakyol Vardiya Zabiti yeterliliği sınavına girebilmek için 360 günlük deniz stajlarını tamamlamış olmalıdırlar.

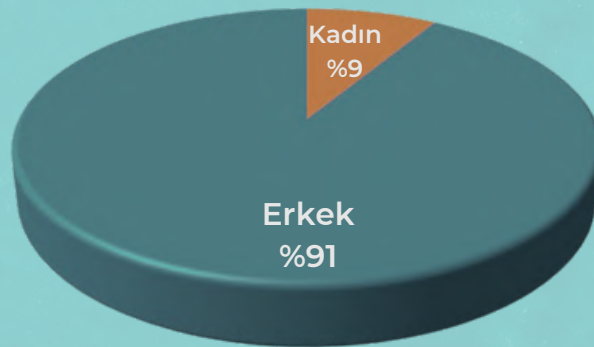
Yıllara Göre Bölümümüzdeki Kadın-Erkek Mezun Verilerimiz



2000 yılında ilk mezunlarını veren Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bu güne kadar 1102 öğrenci mezun vermiştir. Mezunlarımızdan 1006'sı erkek, 96'sı kadındır. Yıllara göre sayılar tabloda belirtilmiştir.

Hali hazırda eğitim öğretime devam eden erkek öğrenci sayımız 504 iken, kadın öğrenci sayımız 48'dir. Toplamda 552 öğrencimiz bölümümüze kayıtlıdır. Ayrıca bölümümüze devam edebilmek için zorunlu İngilizce hazırlık sınıfında da 20 kadın, 84 erkek olmak üzere toplamda 104 öğrencimiz eğitim almaktadır.

Kayıtlı Öğrencilerimiz



Grafikte mevcut kayıtlı öğrencilerimiz hesaba alınmıştır.



YERLEŐKELERİMİZ



**SÜRMENE
MUAMMER DERELİ YERLEŐKESİ**



**ÇAMBURNU
YERLEŐKESİ**



**SAHİL
YERLEŐKESİ**



**ÇAMBURNU YERLEŐKESİ
UYGULAMA EĞİTİMLERİ**

AKADEMİK KADROMUZ



PROF. DR. ALİ MUZAFFER FEYZİOĞLU
DEKAN



DOÇ. DR. İSMAİL ALTIN
DEKAN YARDIMCISI



DOÇ. DR. SERCAN EROL
DEKAN YARDIMCISI



DR. ÖĞR. ÜYESİ UMUT YILDIRIM
BÖLÜM BAŞKANI



DR. ÖĞR. ÜYESİ İSHAK ALTINPINAR
BÖLÜM BAŞKAN YARDIMCISI



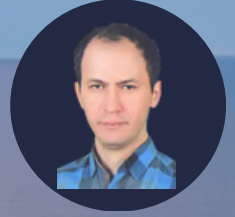
PROF. DR.
MUHAMMET BORAN



PROF. DR.
ERSAN BAŞAR



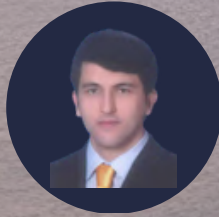
DR. ÖĞR. ÜYESİ
DEVRAN YAZIR



ÖĞR. GÖR.
SELİM BAŞTÜRK



ÖĞR. GÖR.
METİN ÖZDEMİR



ARŞ. GÖR.
EKREM EYÜBOĞLU



ARŞ. GÖR.
BURAK VARDAR



ARŞ. GÖR.
ORHUN NURİ YAVUZER



ARŞ. GÖR.
YUNUS EMRE NAZLIĞÖL



ARŞ. GÖR.
DİLEK BALAMAN



ARŞ. GÖR.
ARZU BAL



İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

Denizcilik eğitimi, gelişen sektör, Akdeniz'in
SECA Bölgesi olması hakkında gelişmeler...



Sn. Tamer KIRAN

Denizcilik eğitimi altyapısına çok büyük destekleriniz var. Öncelikle Bölümümüze verdiğiniz destekler için teşekkür ederiz. Türk denizcilik eğitiminin en zayıf noktası olan, özellikle de Uzakyol Kaptan ve Uzakyol Başmühendis yeterliliğinde öğretim elemanlarının azlığı konusunda ne düşünüyorsunuz? Bu konuda neler yapılabilir, düşünceleriniz nedir? Çalışmalarınız var mıdır?

Denizcilik uluslararası boyutu olan, beraberinde getirdiği çeşitli sözleşme ve kodların içinde olduğu mevzuatın uygulanmasını gerekli kılan bir iş kolu. İşte bu noktada denizcilikte yetişmiş, kaliteli insan gücüne olan ihtiyaç ortaya çıkıyor. Kısaca denizci olmak donanımlı olmayı gerektiriyor.

Denizcilik sektörümüzün çatı kuruluşu olan Deniz Ticaret Odası olarak öncelikli hedeflerimizden biri, Türk denizciliğinin geleceği olan genç denizcilerimizin ulusal ve uluslararası standartlara uygun eğitim almaları için gerekli desteği sağlamaktır. Bu kapsamda göreve geldiğimiz günden itibaren denizcilik eğitiminde nicelikten çok niteliğin artırılması için imkanlarımız ölçüsünde gerekli desteği veriyoruz. Birçok üniversitemize ve lisemize özellikle çok pahalı bir yatırım olan simülatör temin etme konusunda önemli katkılarda bulunduk. Hepinizin bildiği gibi denizcilik eğitimi oldukça pahalı bir eğitimidir, özellikle simülatör ve uygulamalı eğitimlerin icra edildiği merkezlerin teknolojik gelişmelere paralel güncellenmesi veya yenilenmesi de gerekmektedir. Bahse konu ihtiyaçlar bugüne kadar Odamızın mevcut imkanları dahilinde desteklenmiş, bundan sonra da desteklenmeye de devam edilecektir.

Ülkemizde, bugün denizcilik alanında fakültede eğitim verilmektedir. Kimilerinde deniz ulaştırma işletme mühendisliği, gemi makinaları işletme mühendisliği var, kimisinde de denizcilik işletme bölümü var. Bunun haricinde bir de meslek yüksekokullarımız, onun haricinde denizcilik meslek liselerimiz var. Sayısal olarak baktığımızda hakikaten arzu ettiğimiz yeterli seviyeye ulaştığımız kanaatindeyiz. Bundan sonra yapmamız gereken bu eğitimlerin nitelik olarak da iyileştirilmesi olmalıdır.

Denizcilik eğitiminin bir diğer önemli unsuru denizci eğitmenlerdir. Üniversitelerimizde görev alacak akademisyenlerin yetiştirilmesi konusundaki sorumluluk Yükseköğretim Kurulu'ndadır. Oda olarak ancak talep edilmesi halinde yardımcı olmaktayız. Bu çerçevede eğitmenlerin yurtiçi ve yurtdışı eğitim, seminer vb. etkinliklere katılımları hususunda maddi olarak destek vermekteyiz. Ayrıca, denizci akademisyenlerimizin ulusal ve uluslararası mevzuat gereğince almaları gereken bazı eğitimler İTÜ Denizcilik Fakültesi ile Odamız arasında düzenlenen Protokol gereği ücretsiz olarak aldırılmaktadır.

2024 yılında Akdeniz'in IMO tarafından SECA Bölgesi ilan edilecek olmasının Türk gemi işletmecilerini nasıl etkileyeceğini düşünüyorsunuz?

Ülkemiz, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) çatısı altındaki denizlerin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin başta MARPOL Sözleşmesi olmak üzere birçok sözleşmenin imzacısı olup aynı zamanda bölgemizdeki ülkelerle de bu amaçlar için Akdeniz'de Barselona Sözleşmesi, Karadeniz'de ise Bükreş Sözleşmesi'ne imza atmıştır.

Son yıllarda dünya gemi ticaret filosunun, denizaşırı ticaretin ve denizyoluyla taşınan yüklerin artmasıyla birlikte deniz taşımacılığında emniyeti ve deniz çevresini etkileyen daha fazla risk oluşmaktadır. Deniz emniyetinde yüksek standartların belirlenmesi, denizde can ve mal emniyeti ile deniz kirliliğinin önlenmesi hususlarına katkıda bulunmak amacıyla denizcilik sektörüne yönelik uluslararası ölçekte birtakım tedbirler alınmakla birlikte ülkemiz de liman, bayrak ve kıyı devleti olarak bu düzenlemeleri takip ederek uygulamaktadır.

Karadeniz, Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan ve dünyanın en önemli su yollarından Türk Boğazlarına sahip ülkemiz açısından, deniz trafiğine ilişkin çevresel risklere karşı kendi kıyılarımızı korumak, deniz canlılarının ve bazı deniz alanlarının korunması için özel önlemler almak ihtiyacı bulunmaktadır. Bu çerçevede ekolojik değeri yüksek, sosyo-ekonomik faaliyet alanı olarak oldukça yoğun Türk Boğazları ve Marmara Denizi Bölgesi'nde uluslararası gemi trafiğinden zarar görebilecek kıyı bölgelerimizin korunan hassas deniz alanları (PSSA) statüsünde bulunması gerekmektedir.

Son yıllarda etkisini daha çok hissetmeye başladığımız iklim değişikliği ile mücadelede deniz taşımacılığında da alınması gereken tedbirler tüm dünyada olduğu ülkemizde de uygulanmakta olup bu konuda tamamlanan ve devam eden faaliyetler bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi ise deniz taşımacılığında kullanılan yakıt kaynaklı emisyonların azaltılması ve alternatif yakıtların kullanımı için yapılan çalışmalardır. Bu kapsamda Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi çerçevesinde düşük kükürtlü yakıtların kullanımı hali hazırda ülkemizde de uygulanmaktadır. MARPOL Sözleşmesi'nin kural değişikliği ile gemi kaynaklı hava kirliliğinin azaltılmasına yönelik olarak IMO tarafından 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren, gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği %0,5 ile sınırlandırılmış olup, yeni düzenleme tüm dünyada uygulanmaya başlamıştır.

Tüm bu çevre hassasiyeti ve iklim değişikliğinin olumsuz etkileriyle mücadele kapsamında, Aralık 2022 ayında çevrim içi ortamda gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin 79'uncu Dönem Toplantısı'nda, MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikler çerçevesinde, Kükürt Oksitler ve Partikül Madde için bir Akdeniz Emisyon Kontrol Bölgesi (Akdeniz SECA) oluşturulması kabul edilmiştir. Diğer Kükürt Emisyon Kükürt Alanları ile aynı şekilde; kükürt içeriği %0,1'i aşmayan yakıt veya Egzoz Gazı Temizleme Sistemi (Scrubber) kullanımı zorunlu hale gelecektir. Sonuç olarak ise değişiklikler 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girecek olup uygulama 1 Mayıs 2025 tarihinde başlayacaktır.

IMO 2020 küresel kükürt üst limiti uygulamasının alternatif bir yöntemi olan Scrubber kullanımı da SECA Bölgelerinde dikkatle değerlendirilmesi gereken bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Açık döngü Scrubberlar da yıkama suları çalışma prensibi gereği denize deşarj edilmektedir. Yıkama suyu yüksek pH içeriği sebebiyle deniz ortamının dengesini değiştireceği ve yıkama suyu ile deniz kirlenmesine neden olacağı için SECA Bölgelerinde Scrubber kullanımının sürdürülebilir bir yöntem olmayacağı değerlendirilmektedir. Bu sebeple SECA ilan edilmesi planlanan Akdeniz ve çevresinde açık döngü Scrubber kullanımının hassas şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Emisyon Kontrol Alanlarında kullanılan %0,1 kükürt içeren yakıtlar için gerekli yakıt ikmal altyapısının oluşturulması bu durumun fırsata çevrilmesi açısından önem arz etmektedir.

Marmara Denizi ve Karadeniz SECA'ya dahil edilmemiştir. Bu denizlerin de önemi ve konumu doğrultusunda uzun kıyı şeridimizin bulunduğu Ege, Türk Boğazları ve Marmara Denizi ile Karadeniz'in bir bütün halinde Baltık Denizi gibi SECA alanı uygulamalarına tabi olmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Akdeniz'in SECA ilan edilmesi gemi işletenleri ve armatörler açısından değerlendirildiğinde; bu bölgede seyreden gemilerin Fuel Oil yerine MDO/MGO kullanması zorunluluğunun ek maliyetinin yaklaşık 45-50 Milyon Dolar olacağı öngörülmektedir. İşletme açısından bir diğer zorluk ise; SECA'ya uygun yakıtla sevk edilen gemilerin Karadeniz'e çıktığında %0,5 kükürt içeren yakıtla dönmesi durumunun ilave iş yükü çıkaracağı düşünülmektedir.

Böylece, "Akdeniz SECA"nın yürürlüğe girmesi sürecinde ülkemizin Akdeniz Bölgesi'nde deniz ticareti ve uluslararası alanda rekabeti idame edebilmesi, öne geçebilmesi ve sürdürülebilir temiz bir çevreye katkı sunabilmesi için; bu durumun gereklerini kesintisiz yerine getirebilecek teknik ve lojistik altyapıya sahip olması ihtiyacı bulunmaktadır.

Denizcilik Genel Müdürlüğünün girişimleri ile Danimarka ve İngiltere bayrağının Türk gemi adamlarını tanıması ülkemiz gemi adamları için çok önemli bir gelişme. Bu anlamda Türk gemi adamları adına İdare tarafından başka neler yapılabilir? Düşüncelerinizi paylaşır mısınız?

Türk gemiadamları belgelerinin dünya filosunda önemli tonaja sahip bayrak devletlerince tanınması istihdamı arttıracaktır.

Bu kapsamda son dönemde İdaremizce Danimarka ve İngiltere arasında karşılıklı belgelerin tanınması protokolü yapılmıştır. Yapılan bu iki anlaşmayla gemiadamı belgelerini karşılıklı tanıyan ülke sayısı 20 ülke, Türk gemiadamı belgelerini tanıyan ülke sayısı da 17 ülke olmuştur.

Bir diğer ifade ile Türk gemiadamı 37 adet ülke bayraklı gemide çalışma imkanı kazanmıştır. Bu anlamda İdaremizden talep edilen Singapur Bayrak devletiyle belgelerin tanınması konusunda protokol çalışmaları devam etmektedir.



SHIP MANAGEMENT AGENCY

EVLIYA ÇELEBİ M. RAUF ORBAY C.
BARAN İŞ MERKEZİ
NO:37 NO:39
TUZLA İSTANBUL / TURKEY

☎ 0090 216 494 4902

☎ 0090 532 504 2484

✉ info@milestoneship.com.tr



SCAN ME



Milestone

SHIP MANAGEMENT AGENCY

SHIP MANAGEMET
TECHNICAL SUPPORT
CHARTERING
CONSULTANCY

Psk. İrem BULUT ile Denizcilik Psikolojisi



Bize derneğinizden ve oluşum sürecinizden bahsedebilir misiniz?

Derneğimiz neredeyse 2, 2 buçuk senelik bir geçmişe sahip. Başlangıçta organizasyon olarak kurulup sonrasında derneğe dönüştürdüğümüz bir süreç. Biz aslında kurucu ekip olarak 3 denizci, 2 psikologtan oluşuyoruz. Bu aşamada denizcilerin kendi gözlemlerini bizlerle paylaşmaları, bizim de verdiğimiz tepkiler ile gelişti. Hem denizciler yaşadıkları güçlükleri çok yakından gözlemliyorlardı hem de psikolog yakınları olarak onların yaşadıkları zorlukları ilk ağızdan dinleyen kişiler oluyorduk. Gemide travmatik diyebileceğimiz olayların ne kadar rasyonelleştirildiğini fark ettik. Örneğin, terapiye gelse durumu detaylı olarak inceleyeceğimiz bir olayı, denizci ağzından dinlediğimizde mizaha yordüğünü görüyoruz. Kişinin aslında psikolojik anlamda zorlanabileceğini ve travmatik etkileri olabileceğini düşünmeye başladık. Süreç de bu şekilde ilerledi ve önce organizasyonla başlayıp sonrasında derneğe dönüştürdük. Aynı zamanda eş zamanda ilerleyen bir de **Marine Mental Management** adında bir şirketimiz var. Orada da yine denizcilik sektörüne psikolojik hizmetler vermeye devam ediyoruz.

Bir denizciye, gemiye çıkmadan önce yanında götürmesi için neler tavsiye edilebilir?

Bu çok güzel bir soru. Bavul hazırlarken ne koyuyorsunuz? Bu nesnelere veya belki soyut kavramlara bizim gemideyken ulaşamayacağımız, ulaşmakta zorluk yaşayacağımız şeyler olabilir. Denizci zaten kendisini zorlayacak veya kaynaklara zor ulaşabileceği bir yere gidiyor. Örneğin yanına bolca şampuan alıyorsun, belki uygun şampuanı yurtdışında bulamayacaksın ya da bulsan bile o anda alamayacaksın, o yüzden daha öncesinde yanına alıyorsun. Denizcilik zaten bu gibi kaynaklara çok rahat ulaşamayacağımız bir meslek grubu. Psikolojik anlamda da kaynaklarımızdan biraz uzağız.

Sosyal kaynaksızlıktan dolayı bizi psikolojik anlamda zorlayacak bir yere gidiyoruz. O halde karadayken donanımızı güzel, sağlam bir şekilde kuralım. Psikolojik bir bavul hazırlayalım. Ama bunu yanına bir kitap almak gibi değil de, soyut kavramlar açısından düşünmek gerekiyor. Örneğin şu cümle: Birinin gösterdiği davranıştan dolayı bunu kişisel algılama. Stajyerlerden "ben yetersizim", "benimle ilgili" gibi cümleler duymaya aşinayız. "Kontrol edebileceğin şeylere odaklan, kontrol edemeyeceklerini zaten değiştiremezsin.", "Neleri değiştirebilirsin, düzenleyebilirsin, bunlara odaklan." gibi bazı cümleleri bavulumuza ekleyebilir, yazabiliriz. Bir de akış deneyimi olarak adlandırdığımız, "zaman nasıl geçti hiç anlamadım" dediğimiz bazı deneyimlerimiz var. Örneğin, hobilerimizi gerçekleştirirken zaman nasıl geçer anlamayız. Gemide bunları yapabileceğiniz imkanlar olursa, bu bir hobi de olabilir başka bir durum da olabilir, onları mümkün oldukça gemide yanınıza alıp gerekli yerde çıkarmak ve kullanmak gerekir. Çünkü o akış deneyimini yaşadığınız anlar psikolojik anlamda sizi daha sağlam ve sağlıklı olarak koruyacak anlara dönüşür.

Gemide bir denizciden psikolojik zayıflıklar göstermemesi beklenir ve zayıflık göstermenin tüm mürettebatın moralini düşüreceği varsayılır. Bu nedenle sorunlarını paylaşmaya çekinen ve güçlü durmaya çalışan denizcilere tavsiyeleriniz var mı?

Burada şu çok önemli, özellikle Türkiye için düşüncecek olursak, zorlu duyguları ifade etmek hem kadın hem de erkekler için güç, erkekler için daha güç maalesef. Erkek adam ağlamaz gibi söylemlerin olduğu bir noktada yetişkin olan bir erkeğin zorlu duygusunu başkasına veya kendisine anlatmasını zaten bekleyemeyiz. Bundan dolayı kişiler kimseyle paylaşmama eğilimi gösteriyorlar.

Denizcilik sektörü, motivasyonun çok rahat düşebildiği ve bu yüzden "motivasyonunu düşürmeyen" kişilerin tercih edildiği bir meslek grubu. Bazen işe alımlarda dahi bu durum şartlar arasında gözlemleniyor. Peki kişi hiç mi duygusunu dışarı yansıtmayacak? Aksi durumda kişiden robot olmasını bekleyelim. Üzülmeden, kızmayan, öfkelenmeyen; tamamen mutlu olan, motive bir şekilde işini yapan birisi varsa o, robotlardır. İnsanların çevresinde gerçekleşen olaylardan etkilenmesini bekleriz. Bizlerin önerisi bunları ifade etmek ve aktarmak üzerine olur. Gemide bunları aktarabileceğimiz birisi varsa paylaşmak veya duygularımızı yazıya dökmek faydalı olabilir. O zaman bu duygular sembolleşir. Çünkü kelimeler de birer sembol, çizim de bir sembol, dans da bir sembol. Hatta danışanlara duygularınızı sesli bir şekilde ifade edin de deriz. Bazen birinin orada olmasına gerek de yok. Psikolojik anlamda yaşadığımız güçlükleri dışarıya aktarmak, dışı vurmak için en fayda gördüğümüz yöntemlerden biri yazmak. Bununla birlikte, kişi durumun içinden çıkamayacak gibi hissediyorsa ve sorunların baş edebileceğinin üstünde olduğuna inanıyorsa profesyonel destek alması çok etkili olur. Psikolojik destek kapsamında bu tamamen etik ve gizlilik ilkesi dahilinde ilerler. Kişi destek aldığını kiminle paylaşmak isterse o kişilerle paylaşır. Şirketlerin, firmaların veya üçüncü şahısların bilgisi dahilinde olma zorunluluğunda değildir. Kişinin kendi inisiyatifindedir ve konuşulan her konu, bir hukuki süreç olmadığı sürece seans odasında yani terapist ile danışan arasında kalır. Bu yüzden o güçlükleri ifade etmek, dışı vurmak; uygun zamanda, uygun ortamda ve uygun kişiyle yapılmalıdır.



Perma+V modeli nedir ve bunu iş hayatımızda nasıl uygularız?

Perma V, Pozitif psikolojinin kurucularından Seligman'ın önerdiği, psikolojik dayanıklılıkla, psikolojik iyi oluşla iç içe olan bir model. Seligman, kişilerin psikolojik anlamda sağlığını koruyabilmeleri için bazı kavramlara ve adımlara ihtiyaçları var der ve bunlar da şöyle bulunmuştur: Örneğin bir doğal afet olur ve kimi daha az tepki verirken kimi daha travmatik yaşayabilir. Mesela bir kayıp olur, yas olur, herkes tepkisini farklı yaşar. Zorlayıcı olaylardan sonra psikolojik anlamda daha sağlam kalabilen insanlar ne yapıyorlar da diğerlerinden daha sağlam duruyorlar diye sorduğumuzda bunun sonucunda da 6 madde ortaya çıkmış oluyor. Meaning, achievement, positive emotions, engagement, relationship, ve vitality.

Meaning: Örneğin, daha dindar insanların yaşamda daha anlamlı olarak yaşadığını gözlemleyebiliyoruz. Ancak sadece dini açıdan bakmamak gerekiyor, belki dinlere inanmayan biri de yaşamda farklı anlamlar bulabiliyor. Anlam arayışında yaptığımız eylemin nasıl sonuçları olabileceğini de görüyoruz. Örneğin bir denizci gemideyken "Ben taşıdığım bu ürünlerle dünyanın şu yerindeki insanların yaşantısına dokunmuş oluyorum." gibi bir noktadan bakabilir. Evrende her şey bütünlük halindedir ve hepimiz birbirimizi bir noktada etkileriz. Bu gibi durumların hatırlanmasının yine psikolojik sağlığımız açısından etkili olduğu belirtilir modelde.

Achievement: Hayatımızda başarı deneyimini yaşadığımızda ödül ve dopamin devreye giriyor, ve daha iyi oluşumuzu koruyoruz. Bunun için hedefler koyup onları gerçekleştirmek önemlidir. Bazen gün içinde yaptığımız küçük hedeflere tik atmak aslında bizim için olumlu dönüşü olan bir eylemdir. Sabah ilk uyanıldığınızda yatağınızı toplayın diye bir cümle var, hatta Yatağınızı Topla diye kitap dahi yazılmış.



Positive emotions: Kişinin pozitif duyguları ne kadar fazla yaşarsa psikolojik dayanıklılığının ve psikolojik iyi oluş halinin o kadar daha fazla olacağına yönelik bir maddemiz.

Engagement dediğimiz bağıllık maddesi, akış deneyimiyle çok iç içe olan bir madde. Kişi akış deneyimini ne kadar yaşarsa psikolojik iyi oluşu o kadar artacaktır. Zorlu bir olayla karşılaştığında belki daha esnek tepkiler verebiliyor olacak.

Relationship: Burada da ilişkiler, yani daha olumlu ve sağlıklı ilişkilerin hayatımızda varlığı bizim psikolojik sağlamlığımız için çok koruyucu. Belki bir zorluk bir güçlük yaşıyoruz. Hayatımızda sağlıklı olan ilişkimiz, o kişilerle olan ilişkilermelerimiz daha sağlıklı bir şekilde yolumuza devam etmemizi sağlıyor ve psikolojik iyi oluşumuzu destekliyor.

Vitality ise sağlam kafa sağlam vücutta bulunur cümlesiyle iç içe, biz ne kadar psikolojik sağlamlığımızı önemsiyorsak fiziksel sağlamlığımız da iç içe bir noktada bu. Bunun en büyük etkisi bence şu yönde:

Biyo-feedback diye bir kavram var. Dışarıdan o kadar çok uyarın var ki, bazen zihnimiz hızlı yoldan karar verebilmek adına o uyarınları taramaktansa bedenimize bakarak karar veriyor. İki türlü düşüneceğiz burada. Örneğın çok üzölen, kendi içine çekölen, ezölmüş hissedöen birisi omuzları daha düşük, kambur durma eğilimindedir. Beynimiz bu şekilde durduğumuzda "Ben demek ki şu an öyle hissediyorum." diye düşünüyör. Çünkü vücudunuzdan bunu aldı. Bu yüzden duruşumuzu, omuzlarımızı geriye atarak ve dik bir şekilde düzelttiğimizde; kişinin kendini daha özgüvenli, cesur, motive hissettiğini görüyoruz. Düşüncemize, duygumuza başta hiçbir şey yapmadık; sadece vücudumuzu değıştirdik ve vücudumuzdan aldığımız geri bildirim beynimiz tarafından değışti. O ipuçları değışti. Örneğın botoks yaptıran kadınların fazla mutlu olup gülümseyemediğı fark edilmiş. Çünkü bu kaslar durdurulduğunda vücut o tepkiyi de veremiyor. Bunu bildiğimizde vücudumuzdan daha sağlıklı ipuçları alırız. Kendimizi fiziksel olarak kötü hissettiğimizde bu durum psikolojimize de yansıyor.

Derneğınız üye alımlarına açık mı ve denizde yaşadığı problemleri sizinle paylaşanlarla nasıl bir iletişim halindesiniz?

Derneğımız üye olmak isteyen herkese açık bir dernek; öğrenciler, farklı sektörlerden farklı kişiler, çalışanlar, öğretim görevlileri üye olabilirler. Derneğımız başkanı da bir avukat. Aynı zamanda kurucu üyelerimizden denizcilik fakóltesinden profesör hocamız var. Psikologlarımız, denizcilerimiz var. Bu şekilde kurulduk ve ilerleyen aşamada birçok farklı alandan kişiler ile bizim üyelerimizden olmaya devam ettiler.



TÜRKİYE'NİN YENİ FSRU GEMİSİ

Ertuğrul Gazi



Botaş Web Sitesinden alınmıştır.

İLK MİLLİ FSRU GEMİMİZ ERTUGRUL GAZI

FSRU GEMİSİ NEDİR ?

FSRU (Yüzer LNG Depolama ve Gazlaştırma Ünitesi), bünyesinde yer alan ünite ile LNG depolanmasını, depolanan LNG'nin gazlaştırılmasını ve yüksek basınçla ana iletim hattına iletilmesini sağlamaktadır. FSRU gemileri ise, bu ünitenin bulunduğu LNG depolanması ve transferi için kullanılan özel gemilerdir.

FSRU ünitesi geminin kendisine monte edildiğinde, geminin inşası, düzenli kuru yerleştirme ile LNG ticaret operasyonu geçiren ve gerekli olan tüm uluslararası deniz güvenliği standartlarına uyan diğer LNG gemilerine benzer. Bu tür tesisatın ana avantajı, yakıt ve yarı-sıvılaştırma işleminin, yakıtın yarı dondurulmuş sulu halde boşalmasına gerek kalmadan, geminin içinde gerçekleştirilebilmesidir.



Botaş Web Sitesinden alınmıştır.

ERTUĞRUL GAZİ GEMİSİ

Enerji arz güvenliğine esneklik kazandırılması ve kaynak çeşitliliğinin sağlanmasında dev bir yatırım olan ve BOTAŞ tarafından inşa ettirilen Türkiye'nin ilk FSRU gemisi Ertuğrul Gazi, 25.06.2021 tarihinde Hatay'ın Dört Yol ilçesinde bulunan BOTAŞ Dört Yol Terminali'nde gerçekleştirilen devreye alma töreniyle hizmete girdi. Gemide 35, iskele ve ölçüm istasyonunda da 35 olmak üzere 70 personelle bu hizmeti sürdürmektedir.

Kendi sınıfında son teknolojiyle inşa edilen Ertuğrul Gazi Gemisi, ihtiyaca göre Dört Yol veya Saros terminallerinde günlük 28 milyon metreküp gazlaştırma kapasitesiyle işlem yapabilmektedir. Ayrıca mevcut gazlaştırma hacmiyle dünyadaki mevcut FSRU'lar içinde en fazla gazlaştırma kapasitesine sahip üst segment bir gemidir. Kendi bayrağımızla hizmet verecek ilk FSRU Gemisi Ertuğrul Gazi'nin bir diğer özelliği de kamyon, tank ve gemilere doğrudan yükleme yapabilme kabiliyetine sahip olmasıdır.

Ülkemizin Yıllık Doğal Gaz İhtiyacının %10'undan Fazlasını Karşılatabilecek

Boru hatlarına bağlı kalmadan doğal gaz kullanılmasını sağlayacak olan Ertuğrul Gazi FSRU gemisinin, özellikle kış aylarındaki dalgalanmalara karşı Türkiye'ye önemli bir esneklik kazandıracak. 110 milyon metreküp depolama ve 28 milyon metreküp gazlaştırma kapasitesi itibarıyla ülkemizin doğal gaz ihtiyacının yüzde 10'undan fazlasını karşılama imkanına sahiptir.

Tek Başına Akdeniz Bölgesi'nin 3 Aylık Doğal Gaz İhtiyacını Karşılatabilecek

Bu gemide 170 bin metreküp sıvı doğal gazı depolanıyor. Gazlaştırıldığında 110 milyon metreküpe denk geliyor. Bu gemi tam kapasite çalıştırıldığında, yılda yaklaşık 7 milyar metreküplük bir doğal gazı gazlaştırma kabiliyet ve kapasitesine sahip olacaktır. Eğer sıvı değilse gaz olarak alınmış olsaydı bu gemiden yan yana tam 600 geminin dizilmesi gerekiyordu. Sıvılaştırıldığı için hacmi düşüyor ama kalitesinden de hiçbir şey kaybetmiyor. Bu geminin günlük sisteme gaz verme kapasitesi de 28 milyon metreküp. Sadece bu gemi bütün Akdeniz Bölgesi'nin kış ayının üç aylık doğal gazını tek başına yetiştirebilecek, besleyebilecek bir imkana sahiptir.

Türkiye'nin ilk FSRU gemisi Ertuğrul Gazi'nin 1 yıllık performansı

Son yıllarda Türkiye'nin doğal gaz arz güvenliği için birçok yatırım devreye alındı



YÜZER DEPOLAMA VE GAZLAŞTIRMA ÜNİTESİ (FSRU)

Ertuğrul Gazi



Faaliyete başlama tarihi: 25 HAZİRAN 2021

LNG depolama kapasitesi: 170 BİN METREKÜP

1 YILDA

Ertuğrul Gazi'ye gemiden gemiye 24 DEFA LNG TRANSFERİ gerçekleşti

2,1 MİLYAR METREKÜP gazı sisteme aktardı



Konutların

İSTANBUL'DA 6 AYLIK

ANKARA'DA 1 YILLIK

İZMİR'DE 3 YILLIK

tüketimine eşit

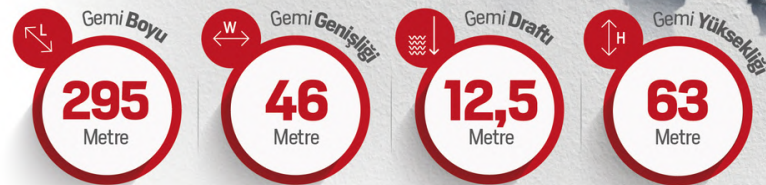
Botaş Web Sitesinden alınmıştır.

Ertuğrul Gazi Çevre Dostu Teknolojisiyle Dikkat Çekiyor

Ertuğrul Gazi'nin sadece devasa yapısıyla değil, sahip olduğu çevreci özellikleriyle de benzerlerinden ayrılıyor. Gemi gazlaştırma operasyonunda deniz suyu yerine 'Glikol Water' adı verilen özel bir sıvıyı kullanıyor. Böylece deniz suyuyla temas etmeden bütün operasyonu kendi özel teknolojisiyle yürütüyor.

TÜRKİYE'NİN YENİ FSRU GEMİSİ Ertuğrul Gazi

Ertuğrul Gazi Gemimizin Test Çalışmalarına Başlandı.



170 bin m³

LNG depolama kapasitesine sahip.

108 milyon m³

Gaz formundaki miktara eşit

28 milyon m³

Günlük gazlaştırma kapasitesi



FSRU tesisleriyle artık boru hatlarına bağlı kalmadan, farklı kaynak ülke ya da spot piyasalardan gaz tedarik edebileceğiz.

Botaş Web Sitesinden alınmıştır.





www.imzamarine.com

OFFSHORE PLATFORMLARI

Offshore kelime anlamıyla kıyıdan uzak anlamına gelmektedir. Kıyıdan uzak yani bir gemi ya da denizin ortasında bulunan sabit bir platform olarak da anlayabiliriz, yapı türüne bağlı olarak çeşitli amaçlar için kullanılan çelik, betonarme veya diğer kompozit yapılardır. Genel olarak, açık deniz endüstrilerindeki önemli açık deniz yapıları, petrol ve doğal gaz üretmek için açık deniz platformları (rayser/boru hattı sistemi ile) ve temiz elektrik enerjisi üretmek için açık deniz rüzgar türbinleridir.

Açık deniz yapılarının kurulumu bir geminin yapım aşamalarına benzemektedir. Bu yapıların kurulumunda sac ve bazı çelik elemanları birleştiren kaynak teknolojisi ya da çelik elemanların ara bağlantı elemanları çok büyük önem kazanmaktadır. Bu yapıların uzun dönemde etkileenecekleri yüklerden dolayı kaynak dikişlerinin kopması ya da bağlantı elemanlarının görevini yerine getirememesi gibi sorunlar suyun içinde bulunan yapıda çok büyük sorun teşkil edebilir.

İnşa edilecek bir açık deniz yapısının türünü belirlerken bazı kıstaslar göz önüne alınmalıdır. Bu kıstaslar en genel anlamıyla düşünüldüğünde, yapının kullanım amacı, çalışma alanı ve etkileeneceği çevresel koşullar olarak söylenebilir. Günümüzde genel anlamda bilinen dört ana model açık deniz yapısı vardır.

1. Sondaj Gemileri
2. Yarı Dalgıç Yapılar
3. Dalgıç Yapılar
4. Yükselen Platformlar

Sondaj Gemileri

Sondaj gemileri, iki ana tipte olabilir: denizaltı sondaj gemileri ve yüzen sondaj gemileri. Denizaltı sondaj gemileri, genellikle küçük boyutlu ve karaya yakın çalışmalarda kullanılırken, yüzen sondaj gemileri daha büyük boyutlarda ve açık denizlerde kullanılır. Sondaj gemileri, petrol kuyularının açılması, sondajın yapılması ve üretime hazır hale getirilmesi için kullanılan sondaj ekipmanlarına sahiptir.

Bu ekipmanlar şöyle açıklanabilir; sondaj kulesi, sondaj boruları, su enjeksiyon üniteleri, hidrolik sistemler, kaldırma ekipmanları ve güverte ekipmanları. Sondaj kulesi, ay havuzu denilen bir açıklığın üzerine oturtulmuştur ve geminin işlevi için ana parça denebilir.

Sondaj gemileri diğer platformlara nazaran demirleme ve DWT (Dead Weight Ton) bakımından avantajlı, fakat dalga yüklerinin etkisiyle yalpa, dalıp çıkma gibi hareketleri yapmaya daha yatkındır. Sonuç olarak, sondaj gemileri, petrol ve doğalgaz sektöründeki önemli araçlardan biridir ve enerji kaynaklarının keşfi ve üretimi için önemli bir rol oynamaktadır.





YARI DALGIÇ YAPILAR

Tabanı deniz veya su altında yer alan yapılar yarı dalgıç yapılar olarak adlandırılır. Bu tür yapılar genellikle petrol ve doğal gaz platformları, denizaltılar, batık gemi restorasyonları, su altı turizmi gibi amaçlarla kullanılabilir.

Yarı dalgıç yapılar iki ana kısımdan meydana gelir. Birincisi yüzer gövde kısmı, ikincisi su altında sabit kalan kısmıdır. Yüzer gövdenin amacı yapının dengesini sağlamak ve su altındaki kısmına destek oluşturmaktır.

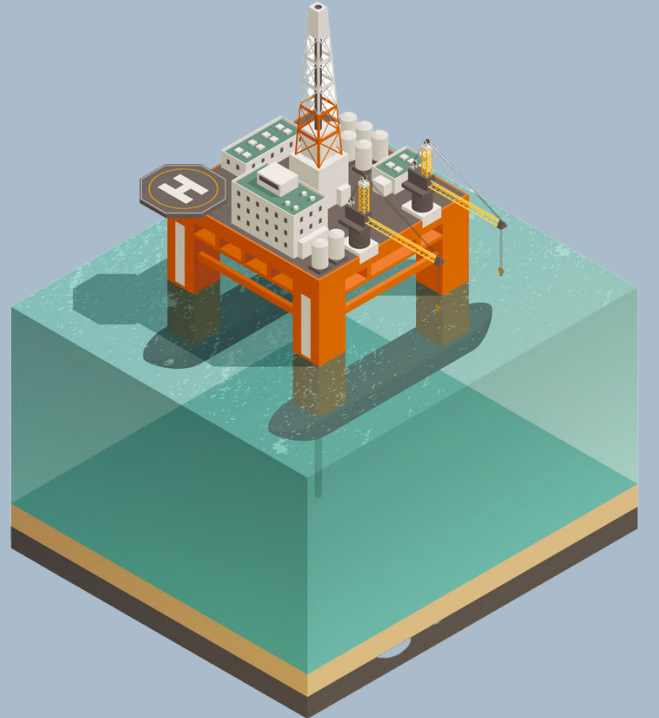
Su altındaki yapı ise genellikle kule veya direk üzerinde durur ve yapının deniz tabanına sabitlenmesini sağlar. Deniz tabanının derinde olmasından kaynaklı bu alt kısım basınca özel olarak dayanıklı bir formda yapılır. Bunun yanı sıra birçok destekleyici ayak veya kolona sahip olabilir.

Yarı dalgıç yapılar, su altındaki çalışmaların yapılabilmesi için idealdir. Örneğin, petrol ve doğal gaz platformları, petrol üretimini artırmak ve çıkarmak için deniz altındaki kaynakları keşfetmek ve açmak amacıyla kullanılır.

DALGIÇ YAPILAR

İnsanların su altında çalışmalarına ve yaşamalarına olanak tanıyan yapılardır. Bu yapılar genellikle dalgıçların su altındaki faaliyetleri sırasında geçici olarak konaklamaları için tasarlanmıştır. Denizaltı araştırmaları, su altı kaynak arama, dalış turizmi, su altı onarım ve bakım çalışmaları gibi çeşitli amaçlar için kullanılabilir.

Boyutları ve tasarıma geldiğimizde ise dalgıç yapılar farklı şekillerde olabilir. Büyük dalgıç yapıları, daha uzun süreli su altı konaklamaları için gereken tesislerle donatılmıştır. Bu yapılar, su altında yaşamak için gereken oksijen, yiyecek, su ve diğer malzemeleri sağlayacak şekilde tasarlanır. Yapısı konusunda ise dalgıç yapıları genellikle sert, dayanıklı malzemelerden yapılmıştır, bu da sualtı koşullarında yaşamak için gerekli olan dayanıklılığı sağlar. Denizaltılarının tasarımına benzer şekilde, su basıncını karşılamak için güçlendirilmiş duvarlara sahiptir. Dalgıç yapıları, dalgıçların güvenli ve konforlu bir şekilde su altında çalışmalarını sağlayarak, su altı faaliyetlerinin çeşitli alanlarında büyük önem taşır.



YÜKSELEN PLATFORMLAR

Açık deniz yapısı olan yükselen platformlar, petrol ve doğalgaz üretimi gibi amaçlarla denizlerde kullanılan büyük yapılar olarak tanımlanabilir. Bu yapılar, genellikle petrol ve gaz üretim tesisleri, deniz kuyuları, depolama tankları ve pompalama ekipmanları içeren kompleks sistemlerdir. Bu yapılar, genellikle yüzeyden deniz tabanına kadar uzanan uzun borular aracılığıyla petrol ve gazı çekerler.



Yükselen platformlar, aynı zamanda, çevresel faktörlere dayanıklı, sağlam ve güvenli bir yapıya sahip olmaları nedeniyle, sismik çalışmalar için de kullanılabilirler. Bu yapıların inşaat sürecinde oldukça zorlu aşamalar mevcuttur. Yükselen platformlar, deniz koşullarına dayanıklı şekilde tasarlanmalıdır. Bu yapılar, açık denizlerdeki değişken hava koşullarına, dalgalara ve rüzgar karşı dirençli olacak şekilde inşa edilirler. Ayrıca, bu yapılar, su altındaki deniz yaşamını olumsuz etkilememek için, çevresel etkileri de dikkate alarak inşa edilirler.



Yükselen platformlar, genellikle çelik veya betondan yapılmıştır ve su yüzeyinin altında uzanan destek kolonlarına sahiptirler. Bu yapılar, devasa vinçler, denizaltı araçları ve diğer ekipmanları da barındırabilirler. Sonuç olarak, yükselen platformlar, petrol ve gaz endüstrisi gibi denizlerde faaliyet gösteren endüstriler için vazgeçilmez bir yapıdır ve açık denizlerdeki kaynakları keşfetmek ve çıkarmak için önemli bir araçtır.





72 NUMARALI

ÜSKÜDAR

VAPUR FACIASI

1 MART 1958



Çiğim tutamıyorum...
1 Eray Salim, genden bopen İbide par
tas bulundukmış. Lâ aziz meñ hıde
vırsınca... İcrağı aydın bırdıy anıñ il
cınıñy itırsıyay dırda... Çık barıca
m anıñın bıy unıstırsıncañ...
EYER AKŞAZ



Türk denizcilik tarihi de birçok ülke tarihinde olduğu gibi deniz felaketlerine sahne olmuştur. Dumlupınar kazası gibi 88 Türk denizcinin şehit olduğu askeri gemi kazalarından, İstanbul Boğazında 27 günlük bir yangına sebep olan Independenta tanker kazasına kadar çeşitli kazalara şahit olduk. Ancak Cumhuriyet tarihinin belki de en büyük kazası sayılabilecek 1 Mart 1958 tarihli Üsküdar Vapuru faciası, çoğunluğu lise öğrencilerinden oluşan 392 kişinin öldüğü bir kaza olarak kayıtlara geçti.

O yıllarda kara yolunun uzun olması nedeniyle körfezdeki en popüler ulaşım aracı Karamürsel-İzmit seferini yapan vapurdu. Gölcük ve civarında lise olmadığından öğrenciler vapurla İzmit'e geçer ve oradaki liselere giderdi. Vapurla yolculuk öğrencilerin günlük yaşamı haline gelmişti, neredeyse tüm yolcular birbirini tanırdı.

1950'lerin sonuna doğru körfezde çalışan vapurların yolcu sayısını karşılayamaması üzerine halk tarafından yeni bir gemi talep edildi. Talepler sonucu körfeze bir vapur gönderildi ama bu vapur ne büyük ne de yeni bir vapurdu, Şehir Hatları'nın 72 numaralı Üsküdar vapuruydu.

33.1 metre uzunluğa ve 6.6 metre genişliğe sahip 344 yolcu kapasiteli Üsküdar vapurunun su çekimi 2.1 metre, gross tonu ise 148 tondur. Gemi 1901 yılında Almanya'da inşa edilip Bremen'de feribot olarak kullanılmış, 26 yaşındayken teknesi hariç yenilenerek Türkiye'ye satılmıştı, dolayısıyla gemi sacı 57 yaşındaydı. Gemide 430 can yeleği, 35 can simidi ve 2 filika bulunuyordu.

1958 Mart ayının ilk günü hafta tatilini takiben birçok öğrenci ve çalışan vapura bindi. O gün kuvvetli bir lodos ediyordu. Kazadan yüzerek kurtulan kamarot Kadir Kurşun'un daha sonra anlattığına göre gemi iskelede dahi zor duruyordu, halatları kopartmak üzereydi. Böylesine sert bir havada iskelede bağlı kalmanın da, açık denizde dalgalarla boğuşmak kadar tehlikeli olabileceğini düşünen 22 yıllık kaptan Mehmet Aşçı hareket saatinden 10 dakika önce, 12.20'de bir an önce Gölcük limanına varmak üzere gemiyi kaldırdı. Vapur iskeleden fırtınanın etkisiyle o kadar hızlı ayrılmıştı ki, halatları mola eden gemici Ali Kaya vapura geri atlayamamıştı.

Daha yolun başlangıcında dümen dolabının kilitlenmesi sonucu manevra edilemeyen vapur Soğucak mevkiinde birden şiddetlenen lodosla karşı koymaya çalışıyordu. Mehmet Kaptan vapurun pruvasını binbir güçlükle dalgalara doğru çevirmiş, vapuru aynı yönde tutabilmek için savaşıyordu. Kazazede Necdet Küçük'ün anlattığına göre gemideki bilet memuru Kamil, can yeleklerinizi giyin demişti ve herkes can havliyle can yeleklerini takmaya başlamıştı. Gemi, art arda bordasına vuran dalgalarla yan yatıyordu. Birden dev bir dalgaya maruz kalan köprüüstü, Mehmet Kaptan ve Gv. Lostromosu Mustafa Deniz'le beraber yerinden kopup denize uçtu. Vapur artık kaptansız bir şekilde kendini dalgalara teslim etmişti, yolcular arasındaki panik bir kabusla dönmüştü. Sular önce makine dairesine doldu, yaşam mahalli lumbuzlarının patlamasıyla sular içeriye nüfuz ediyordu. Gemi hızlı bir şekilde iskeleye yatarak 3 dakika içinde alabora oldu ve saat 12.53'te sulara gömüldü.

➔ İzmit'in 3.5 km ilerisinde Petrol Ofisi ile Klor Fabrikası arasında alabora olan Üsküdar Vapuru'nun batış anına Petrol Ofisi'nde çalışan bir vatandaş şahit olmuş, geminin adeta baş tarafından denize saplandığını ve takla atarak kaybolup gittiğini görmüştü.

➔ Yolcularınının büyük bir çoğunluğu ortaokul, lise ile erkek ve kız sanat enstitüsü öğrencilerinin oluşturduğu vapurun son seferi facia ile sona ermişti. Denizde saatler süren can pazarı sonrası yüzlerce insan öldü.



Kazanın Gerçekleştiği Alan

Kazanın olduğu gün sadece 40 kişinin kurtulduğu tespit edilmiş, arama kurtarma çalışmaları ilk günden itibaren devam etmiş, kazanın 3. gününde Üsküdar Vapuru'nun yeri tespit edilmiş ve 35 metre derinde yatan vapurdan Kurtaran Gemisi'nden 14 dalgıç vapurdan cesetleri çıkarmaya başlamıştır. Tüm arama çalışmalarına rağmen yakınlarını bulamayan vatandaşlar kayık ve motorlarla kendi aramalarını yapmıştı.

Halk tarafından kazanın sorumlusu olarak görülen Kaptan Mehmet Aşçı'nın cesedi olayın 13. Gününde arama kurtarma çalışmalarına katılan Et ve Balık Kurumu'nun ağlarına takılmış ve ilikli üniformalarıyla çıkarılmıştır.

Kazanın 19. Gününde Yarbay Vedat Dora komutasındaki Turgut Ali Kurtarma Gemisi ve 4 yardımcı gemiyle beraber batık Üsküdar Gemisini 12 saatte çıkarmıştır. Balçıkla kaplı gemiden 4 ceset daha çıkarılmıştır.

Mahkeme esnasında olaya sebep olan ve 90 km/saat hızla estiği öne sürülen fırtınanın körfezde her zaman olanlar ölçüsünde bir lodos olduğu, açık deniz şartlarını taşıyan İzmir Körfezi'ne tahsis edilen bu yeterli özellik ve sağlamlığa sahip olmayan gemiye teknik eksiklikleri yanı sıra sonradan uygun olmayan ilaveler yapıldığı, yönetim hataları olduğu öne sürülür. Geminin kömür almakta olduğu iskeleden derhal hareketle yolcu iskelesine gelip, yolcularının tamamını almadan zamanından önce hareket etmesinin de gösterdiği üzere kaptanın fırtınadan önceden haberdar olduğu ve bu haberin Liman Reis Yardımcısı Kenan Özer vasıtası ile iletilmiş olduğu belirtilir.

Bu büyük kazadan sonra şehir hatları vapurlarında can yeleklerinin nerede olduğunu ve kaç adet olduğunu bildiren yazılar ve can yeleği kullanma talimatları en göz alıcı yerlere asılır. Olaydan sonra Gölçük'e Barbaros Hayrettin Lisesi kurulur ve hatta Sarıyer adlı daha büyük bir gemi tahsis edilir. Ancak 2 Nisan 1958'de, yolcu talebinin dibe vurması sonucu "İzmir Körfez Hattı" tamamen kapatılır.



BLUE FIN CREWING

WE SUPPORT SEAFARERS ON THEIR CAREER PATHS

Blue Fin Denizcilik Ticaret Ltd. Sti.

Hasanpaşa Mah. Uzunçayır Cad. Kadıköy İş Merkezi B1 Blok No:35 D:20 Kadıköy / İstanbul +90

216 553 18 05

www.bluefincrewing.com



MEDYA

14 EKİM DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ BÖLÜMÜMÜZ ZİYARETİ

19 EKİM ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER DERNEĞİ BÖLÜMÜMÜZ ZİYARETİ

10 KASIM ATATÜRK'Ü ANMA PROGRAMI

14 KASIM KTÜ DENAR-1 BİLİMSSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ DENİZE İNDİRME TÖRENİ

16 KASIM 87. ALAY TRABZON TABURU

21 KASIM BALIK GÜNÜ

21 KASIM KARIYER GÜNLERİ

24 KASIM ÖĞRETMENLER GÜNÜ

30 KASIM ULUSAL KUTUP ÇALIŞTAYI

4 ARALIK DÖDER SOSYAL SORUMLULUK PROJESİ SAHİLLERİMİZDEN ÇÖP TOPLAMA ETKİNLİĞİ

5 ARALIK TEVFİK SERDAR LİSESİ ZİYARETİ

11 ARALIK ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER ZİRVESİ

14 ARALIK TRABZON ORTAHİSAR BELEDİYE BAŞKANI İLE YEMEK

30 ARALIK KAPTAN MEKAN ERDİL TANKER EĞİTİMİ

6 OCAK KAPTAN SADIK NAZIM ER VE KAPTAN UĞUR AKSU BÖLÜM ZİYARETİ

7 MART TÜRKİYE DENİZCİLER SENDİKASI BÖLÜMÜZ ZİYARETİ

29-30MART ŞEHİT ÖMER HALİSDEMİR ANADOLU LİSESİ ZİYARETİ VE
ŞEHİT OĞUZHAN YAŞAR ANADOLU LİSESİ ZİYARETİ

7 NİSAN MEZUNLAR DERNEĞİ İFTAR YEMEĞİ

27- 30 NİSAN ULUSAL DENİZ KIZI KONGRESİ

DÖDER KTÜ'DE

Türk denizciliğinin yaygınlaşmasını sağlamak ve denizci öğrencileri bilinçlendirmek amacıyla yola çıkan Denizci Öğrenciler Derneği, fakültemize ziyaretlerini gerçekleştirdi.



DÖDER yönetim kurulu, bizlerle bir araya geldikleri etkinlikte; hem sektörde denizci öğrencilerin sorunlarını konuşup çözümler üretmeyi hem de denizci öğrencilerin kendi aralarında birlik ve beraberliklerini arttırarak dayanışmayı sağlamayı hedeflediklerini dile getirdiler. Denizci Öğrenciler Derneğine ziyaretlerinden dolayı memnuniyetlerimizi ve teşekkürlerimizi iletiyoruz.



SAYGIYLA

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği olarak her sene olduğu gibi bu sene de Rektörümüz Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı, Bölüm Başkanımız Dr. Öğr. Üyesi Umut Yıldırım, değerli Öğr. Üyelerimiz ve öğrencilerimiz ile 10 Kasım ATATÜRK'ü Anma etkinliğine katılım sağlandı. Vefatının 84. yılında önderimiz Mustafa Kemal ATATÜRK'ü saygı ve özlemle anıyoruz.



KTÜ "DENAR-1" BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ

Sürmene ilçesindeki Çamburnu tersaneler bölgesinde düzenlenen DENAR-1 Bilimsel Araştırma Gemisi Denize İndirme Töreni'nde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Sn. Ünal Baylan törende bulunarak, her zaman eğitimin yanında olduklarını vurguladı ve daha önce de buraya Sn. Bakanımız Adil Karaismailoğlu ile ziyaretlerini gerçekleştirdiklerini, DENAR-1 gemisinin yakından takibini yapacaklarını dile getirdi.



KTÜ Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı ise "Gemi neden önemli? Biz KTÜ olarak iklim değişikliği konusunda yetkin bir üniversiteyiz, pilot üniversite seçildik. YÖK, hocalarımızın yayınlarına, patentlerine, çalışmalarına bakarak bizi yetkin üniversite seçti. Bu manada iklim değişikliği deyince en önemli konulardan bir tanesi deniz. Sürmene'deki deniz fakültemiz gerçekten en fazla çıktı üreten, AB projesi yapan fakültemiz. Burada araştırma gemimiz olmazsa olmaz." şeklinde ekledi. UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Noyan Altuğ da Türkiye'de bilim insanların ve üniversitelerin çok değerli olduğunu vurguladı.

DENAR-1 Gemisinin Özellikleri Nedir?

32,47 metre tam boya, 9,60 metre genişliğe sahip DENAR-1 gemisi A2 kıyısız sefer bölgesinde sefer yapmak üzere tasarlanmış, 8 personel 11 bilim insanına hizmet edebilecek kapasiteye sahip, 10 gün süreyle sefer yapabilme kabiliyetinde ve maksimum 11 knot sürata sahip bir bilimsel araştırma gemisidir. Gemi özellikle Karadeniz ve Akdeniz sularında, her çeşit Ulusal ve Uluslararası çalışmalara iştirak edebilme kabiliyetine sahiptir.





Balkan Harbi sırasında 87. Alay içinde yer alan Trabzon Gönüllüler Taburu'nu anmak için "**Gidip de Dönmeyenler**" isimli anma program düzenledi.

Şehitlere saygı duruşu ve İstiklâl Marşı'nın okunmasıyla başlayan anma etkinliğine; Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanvekili Atilla Ataman, Ortahisar Belediye Başkanı Ahmet Metin Genç, Karadeniz Yazarlar Birliği Başkanı Sebahattin Saruhan, Çankırı Karatay Üniversitesi Öğretim Görevlisi Kasım Bolat, Trabzon Garnizon Komutanı Albay Erdem Canbolat ile KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi öğrencileri, şehit aileleri dernekleri temsilcileriyle, STK temsilcileri ve vatandaşlar katıldı.





SHIP SPARE PARTS

TURKEY - CHINA - KOREA - JAPAN

www.yafdiesel.com.tr info@yafdiesel.com.tr

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS

(HEAD OFFICE)

TURKEY OFFICE

EVLIYA ÇELEBİ M. RAUF ORBAY C.
YAF GROUP İŞ MERKEZİ
BLOK NO:39 IÇ KAPI NO:2
TUZLA İSTANBUL / TURKEY

☎ 0090 216 464 4902

☎ 0090 533 281 2477

✉ info@yafdiesel.com.tr

CHINA OFFICE

ROOM 1901 NO.3 LANE 99
JINHU ROAD
JINQIAO PUDONG
SHANGHAI/ CHINA

☎ 0086 215 857 0161

☎ 0086 186576 38209

✉ china@yafdiesel.com.tr

KOREA OFFICE

#1411, MARINE CENTER BLDG.
CHUNGJANG-DAERO 9
BEONGIL 52,
BUSAN / KOREA

☎ 0082 (0)51 468 9511

☎ 0082 (0)10 2654 4676

✉ korea@yafdiesel.com.tr

GÜVENLİK / DANIŞMA

SECURITY / INFORMATION



YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS

SPARE PART & EQUIPMENT SUPPLY

Diesel Engine Spare Part
Turbo Charger Spare Part
Gear Box Spare Parts
Stern Tube Part & Seal Set
Cummins Spare Parts
Seperator & Pump Parts
Air Compressor Parts
Electrical Equipment & Parts

RECONDITIONING & REPAIR

Diesel Engine Repair & Overhaul
Turbo Charger Repair & Overhaul
Gear Box Repair & Overhaul

SHIPYARD & DRYDOCK SERVICES

Supervising All
Chinese & Turkish Shipyard

BALIK GÜNÜ



17. kariyer günlerimiz kapsamında bölümümüzün 26. döneminde düzenlenen balık gününe katılım oldukça yüksek seviyeyeydi.

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Mezunlar Derneği ve Bölümümüz tarafından organize edilen Balık Günü Etkinliği, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Muammer Dereli Yerleşkesinde gerçekleştirildi.



Katılımcılar arasında sektörün önemli noktalarında yer alan bölüm mezunları, sektör temsilcileri, sivil toplum kuruluşları, akademisyenler ve öğrenciler yer aldı. Samimi bir ortamda gerçekleşen Balık Günü Etkinliğinde öğrenciler ile katılımcılar arasında denizcilik sektörü üzerine keyifli sohbetler gerçekleştirilirken öğrenciler ve mezunlar arasında sıcak bir ortam oluştu.

MEZUNLARIMIZLA



Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Ahmet İhsan Avcı, Yönetim Kurulu Üyeleri Kapt. Fatih Atalay ve Kapt. Sevinç Körüklü konuklarımız oldular.

Sektör temsilcileri ve öğrencilerimizin bir araya geldiği bu özel günlerde geleceğin zabitleri, mezunlarımız ile sohbetlerde bulunup tecrübelerinden faydalanarak kariyer planlamaları kapsamında faydalı bilgiler edindiler. Katılım sağlayan sektör temsilcilerine katkılardan dolayı canıgönülden teşekkürlerimizi sunarız.



17. GELENEKSEL KARİYER GÜNLERİ



Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü

SDBF

17. GELENEKSEL KARİYER GÜNLERİ



21 KASIM PAZARTESİ



30 KASIM ÇARŞAMBA



22 KASIM SALI



01 ARALIK PERŞEMBE



23 KASIM ÇARŞAMBA



02 ARALIK CUMA



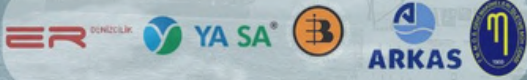
24 KASIM PERŞEMBE



05 ARALIK PZT. 07 ARALIK ÇAR.



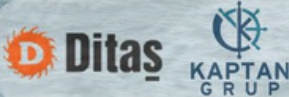
25 KASIM CUMA



08 ARALIK PERŞEMBE



29 KASIM SALI



09 ARALIK CUMA



KTÜ DÜİM MEZUNLAR DERNEĞİ, MILESTONE GEMİ İŞLETMECİLİĞİ VE YAF DIESEL'E SPONSORLUKLARI İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.



21 Kasım-9 Aralık tarihleri arasında gerçekleşen KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 17. Geleneksel Kariyer Günleri görkemli bir açılışla başladı.

KTÜ DUİM Mezunlar Derneği, Milestone Gemi İşletmeciliği ve Yaf Diesel sponsorluğunda gerçekleştirilen Kariyer Günlerinde Yaf Diesel ve Milestone Ship Management'i temsilen Filo Müdürü mezunumuz Kapt. Kerem Ersoy konuğumuz oldu.



Columbia Ship Management'ı temsilen Kapt. Özgür Doğan GÜNEŞ, **DFDS Denizcilik'**i temsilen Kapt. Uğur DEMİR, **Devbulk Denizcilik** İnsan Kaynakları Müdürü Kapt. Bülent Akbulut, **Güngen Denizcilik** DPA Kapt. Tuğrul Vural ve Eğitim Müdürü Kapt. İlkan Taşkaya, **Medlog Lojistik** Personel Müdürü Kapt. Murat Şahin, İnsan Kaynakları departmanından Ezgi Çınardalı, **Tankmarine** Güverte Enspektörü Kapt. Burak Oruç, **Armona Denizcilik** Personel Müdürü Özgür Çetinkaya, **Düzgüt Group** İnsan Kaynakları Müdürü Kapt. Serhat Acar'ı okulumuzda ağırladık.

Tüm katılımcılarımıza teşekkür ederiz.



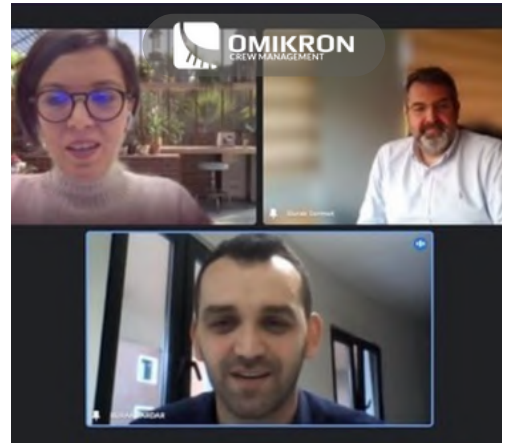
Northern Light Crew Management Personel Müdürü Mehmet Emre Yalçın, **Er Denizcilik** Personel Müdürü Kapt. Atıla Telli, **YASA Denizcilik** kuru yük Personel Müdürü Kapt. Fatih Ertem, **İnce Denizcilik** Personel Müdürü Kapt. Ersan Devrim, **Ditaş Denizcilik** Personel Müdürü Barış Bolat, Personel Müdür Yardımcısı Betül Pehlivan ve Personel Sorumlusu Didem Delican, **Mantagas Denizcilik** Personel Müdürü Seda Karakoç, Güverte Enspektörü Kemal Zengin, Makine Enspektörü Sercan Güzel ve **TNS Denizcilik** İnsan Kaynakları Müdürü Kapt. Muammer Bıçakçı, **Lucent Denizcilik** Genel Müdür yardımcısı Gökhan Bağış, İşe Alım Sorumlusu Aylin Öztürk ve **Beykim Denizcilik** Personel Müdürü Kapt. Serdar Gür, Personel Müdür Yardımcısı Kapt. Mikail Şen'i okulumuzda ağırladık.

Tüm katılımcılarımıza teşekkür ederiz.



Beşiktaş Denizcilik Filo Müdürü Kapt. Adil Kamil Özkan, Personel Müdürü Kapt. Sadık Nazım Er, **YMN Tanker** Personel Müdürü Süleyman Cansoy, DPA Kapt. Muhsin Demir, Elektrik Enspektörü Hüseyin Şahinkaya, Operasyon Müdürü Kapt. Muhammed Akkaya, **Kıran Denizcilik** Güverte Bölümü Müdürü Yaşar Biber, İnsan Kaynakları Müdürü Tolga Küçükceran, Enspektör Serhan Bayraktar, Elektrik Enspektörü Zeki Sarı, İnsan Kaynakları Müdür Yardımcısı Aslıhan Günç, **Swan Tankers** Kurucusu Kapt. Abdullah Kuğu, Personel Müdürü Mine Göven Özdemir, **Manta Denizcilik** Personel Müdürü Kapt. Yücel Çalık, Personel Müdür Yardımcısı Aylın Yücelli, **Kaptan Group** Personel Müdürü Kapt. Murat Akgöz, **Omikron Crew Management** kurucu ortağı Burak Sermet ve Kıdemli Mürettebat Operatörü Eda Kefeli, **İmza Denizcilik** Eğitim Enspektörü Arda Tuncalı, Gv. Enspektörü Davut Sertoğlu, Personel Müdür Yardımcıları Ceren Şerbetçi Keser ve Faika Uluer Özen konuklarımız oldular.

Tüm katılımcılarımıza teşekkür ederiz.





17. Geleneksel Kariyer Günlerimizde bizleri yalnız bırakmayan **Türkiye Denizcilik Federasyonu** Başkanı Sn. Kapt. Arif Bostan ve **Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği** Başkanı Sn. Kapt. Zafer Akbulut, **İzmir Uzakyol Kaptan ve Başmühendisler Derneği** Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Kapt. Yiğit Aykurt'u, **T.M.M.O.B Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası**'nın Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Müh. Ahmet Yaşar Canca'yı ağırladık.

ÖĞRETMENLER GÜNÜ



Başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm şehit olmuş öğretmenlerimiz, Atatürk'e Bakanlar Kurulu tarafından başöğretmenlik unvanının verilmesinin resmileştiği günün yıl dönümünde anıldı ve değerli öğretim elemanlarımızın Öğretmenler Günü, 24 Kasım 2022 tarihinde öğrencilerimizin organizasyonu ile kutlandı.

Öğretim elemanlarımıza geleceğin zabitleri olacak öğrencilerimize verdikleri emekler ve kattıkları her şey için kendilerine minnettardır. Bizlere mesleğe hazırlama yolunda verdikleri çaba ve gayretten dolayı kendilerine teşekkür ederiz.





“Sail with us on the route



www.pacifictr.com

where quality and trust meet.”





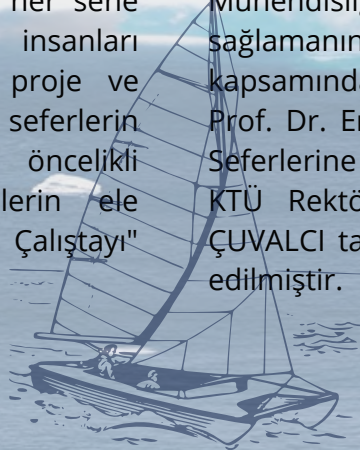
2019 yılında Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu Marmara Araştırma Merkezi Kutup Araştırmaları Enstitüsü'nün (TÜBİTAK MAM KARE) kurulmasıyla ülkemizde kurumsal çatı görevi üstlenecek bir bilimsel organizasyon yapısı hayata geçirildi.



T.C. Cumhurbaşkanlığı himayelerinde ve Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde "Ulusal Kutup Bilim Programı 2018 - 2022" Aralık 2017'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Program kapsamında her sene kutup alanında Türk bilim insanları tarafından yürütülen bilimsel proje ve çalışmaların, bilimsel seferlerin sonuçlarının değerlendirildiği, öncelikli alanlar konusundaki gelişmelerin ele alındığı "Ulusal Kutup Bilimleri Çalıştayı" düzenlenmektedir.



Bu sene 6.'sı düzenlenen Ulusal Kutup Çalıştayı 30 Kasım- 01 Aralık 2022 tarihleri arasında Karadeniz Teknik Üniversitesi ev sahipliğinde gerçekleşti. Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü olarak çalıştaya katılım sağlamanın gururunu paylaştık. Çalıştay kapsamında bölümümüz öğretim üyesi sayın Prof. Dr. Ersan BAŞAR'a, Ulusal Kutup Bilim Seferlerine yapmış olduğu katkıdan dolayı KTÜ Rektörü Sayın Prof. Dr. Hamdullah ÇUVALCI tarafından teşekkür plaketi takdim edilmiştir.



SAHİLLERİMİZ TEMİZ KALSIN!



KTÜ DÜİM ÖĞRENCİLERİ SAHİLLERİ TEMİZLİYOR

Denizci Öğrenciler Derneği sosyal sorumluluk komisyonu kapsamında bölümümüz öğrencileri ile çöp toplama etkinliği düzenlendi. Çevreye duyarlı bir nesil oluşturmak adına çıktığımız bu yolda, daha temiz bir dünya diliyoruz.



ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER ZİRVESİ



Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü öğrencilerimiz Denizci Öğrenciler Derneğinin 11 Aralık 2022 tarihinde düzenlediği Ulusal Denizci Öğrenciler Zirvesine katılım sağladı. Yoğun bir ilgi ile karşılanan etkinlikte ülkenin dört bir yanından gelen denizci öğrenciler ve sektörün önemli isimleri ile tanışma fırsatı yakaladılar. Kıymetli davetlerinden ötürü Denizci Öğrenciler Derneğine ve konuşmalarından ötürü katılımcılara teşekkür ederiz.



LİSE ZİYARETLERİMİZ

Bölümümüz Arş. Gör. Burak Vardar ve bölüm öğrencileri ile Trabzon Tevfik Serdar Anadolu Lisesi, bölümümüz öğrencileri ile ise Ankara Şehit Ömer Halisdemir Anadolu Lisesi ve Ankara Şehit Oğuzhan Yaşar Anadolu Lisesi'ne ziyaretler gerçekleştirildi. Lisede okuyan öğrencilere bölümümüz tanıtılarak, denizcilik bilgileri aktarıldı. Her bir kıymetli öğretmenimize misafirperverliklerinden ötürü teşekkürlerimizi sunarız.



TRABZON ORTAHİSAR BELEDİYE BAŞKANI AHMET METİN GENÇ İLE YEMEK

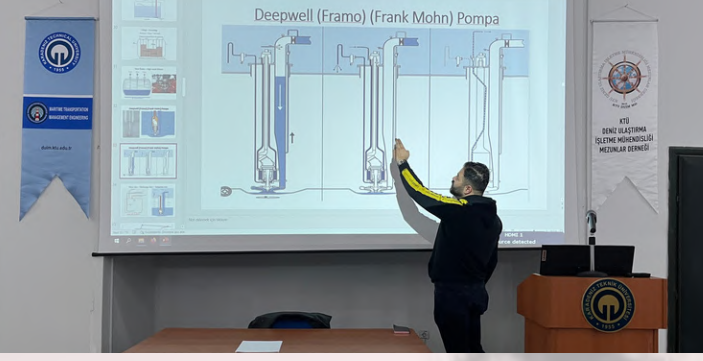


TÜRKİYE DENİZCİLER SENDİKASI BÖLÜMÜMÜZ ZİYARETİ

Genel Başkan İnan METE, bölümümüzü ziyaret ederek Prof. Dr. Eran BAŞAR ve Dr. Öğr. Üyesi Umut YILDIRIM ile geleceğin denizcileri olacak denizcilik fakültesi öğrencilerine yönelik sendika ve ITF konularında bilinç düzeylerini artırma konusunda yapılacak işbirliklerini görüştüler.



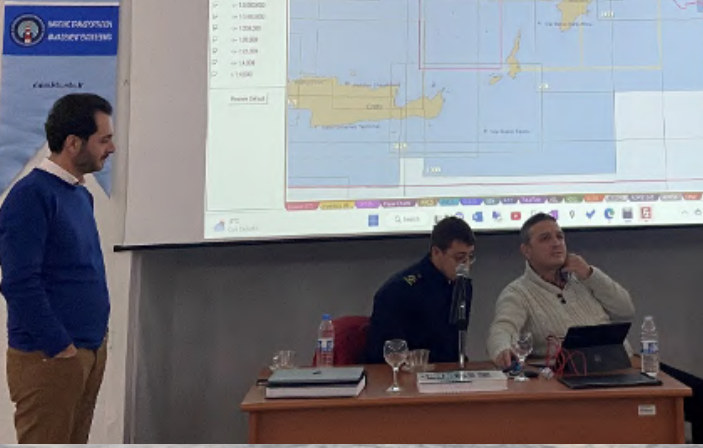
TANKER EĞİTİMİ



Kariyer gelişimi etkinliklerimiz kapsamında Zenith Denizcilik'ten Kapt. Mekan Erdil bölümümüzü ziyaret etti. Öğrencilerimize tanker operasyonları hakkında çok değerli bilgiler aktaran Sn. Erdil'e vakit ayırıp kıymetli tecrübelerini bizlerle paylaşmasından ötürü teşekkür ederiz.



TEKNOLOJİNİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE KATKILARI KONULU KONFERANS



Beşiktaş Denizcilik Personel Md. Kapt. Sadık Nazım Er ve Uğur Aksu'yu okulumuzda ağırladık. Konuklarımız ile hızla gelişen teknolojinin denizcilik sektörüne katkıları, yapılan yeniliklerin pratik, doğru ve etkili bir biçimde kullanılmasına yönelik kariyer gelişim çalışması gerçekleştirildi. Değerli katılımlarından dolayı kendilerine teşekkür ederiz.





ULUSAL DENİZ KIZI KONGRESİ

Denizci Öğrenciler Derneği tarafından düzenlenen 22. Ulusal Denizkızı Kongresi 27-30 Nisan tarihleri arasında Antalya'da gerçekleşti.

Bölümümüzü temsilen katılım sağlayan öğrencilerimiz, sektör temsilcileri ile yüze görüşüp, sektörde beraber çalışacakları denizci öğrenciler ve sektör temsilcileri ile tanışma fırsatı yakaladı.

Kongre boyunca düzenlenen panellerde konuşmacılar bilgi ve birikimlerini öğrencilerle paylaştı. Sektörün her bölümünden genç denizcilerin kariyer planlamalarına yön veren ve network anlamında gelişmelerini sağlayan etkinlik için DÖDER'e teşekkür ederiz.



60 YILDIR İTİBAR VE ENERJİ TAŞIYORUZ



www.besiktasshipping.com

[f/besiktasshipping](https://www.facebook.com/besiktasshipping)

[/besiktasshipping](https://www.instagram.com/besiktasshipping)

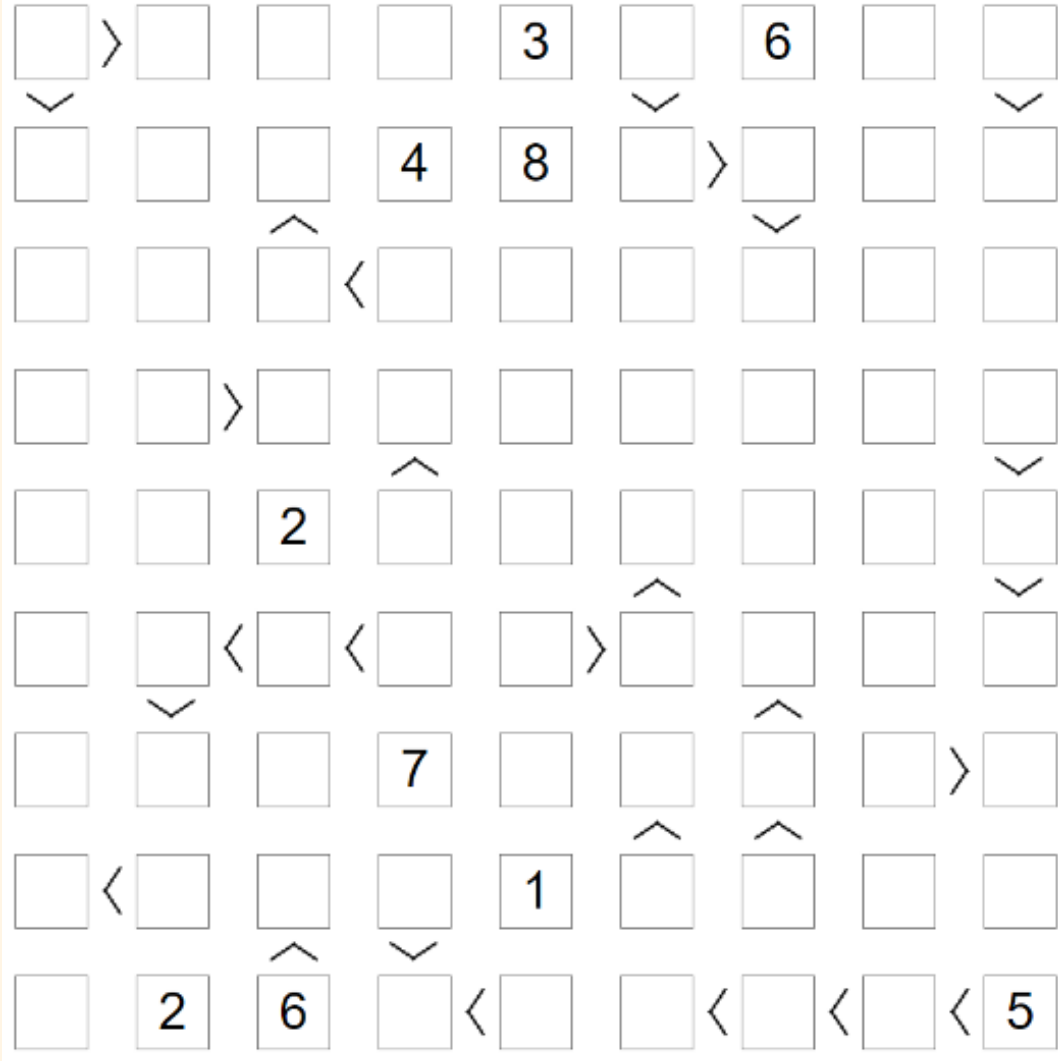
[in/besiktas-shiping](https://www.linkedin.com/company/besiktas-shiping)

[@besiktasshipping](https://www.youtube.com/@besiktasshipping)



Beşiktaş
Denizcilik

FUTOŐİKİ OYUNU



Futoőiki oyunu nasıl oynanır?

Futoőiki oyunu ilk defa Japonya'da ortaya çıkan ve giderek dünyada popüleriđi artan bir zeka oyunudur. Futoőiki Japonca'da "eşit değil" demektir.

Oyunun mantığı, sudokuyla çok benzerdir. Tek farkı, oyunun Japonca'daki anlamından da anlaşılacağı üzere, bu oyunda matematikten bilinen büyüktür küçüktür "< >" işaretleri mevcuttur ve kolonlardaki koordinatlar arasına bu işaretleri koyduğumuz zaman aralarında büyük küçük ilişkisi doğmaktadır.



H W R U Y X H Z L C R O O M O Y B D X S
T T D P E N M V Z O B A N D R A U E O A
G M H Y N T G Q F A S K L A A S Y F B N
A B I H H G A A X L K T R A S D K K U C
M T A T Q M Y L L Q T A R T B C J T R A
R W G B A Y B D L Z M M U O I A S K G K
N J F L İ N U İ F A L N W N M M N C A L
V J F S G S K S K N K H G A Y O T D T P
Z A B İ T Z K E İ K B U U X S E S C A K
Z J X N T C O E R Y K Q R M Ü T U W Q U
K S T H H K D K L R G L P T V N S L C T
U R K G D İ X Z A E J E X F A O S R K Q
T H Y Y E L K E N L İ K M O R Ğ N E T A
G Ü V E R T E O G S X W Q N İ X Z T M H
V J A Q B İ İ R İ O L M S H Y R N İ İ D
J E B U R C G İ Ç P C O P K X P C R P T
P Z A R F S L Y J N İ İ L W D U R K Z C
T O Ş Q R G V Q L Q W C R O P X H U B S
D C O M T C E E K L İ C E A U T E C V M
G O X X E U N S F B G K X M X M A A U A

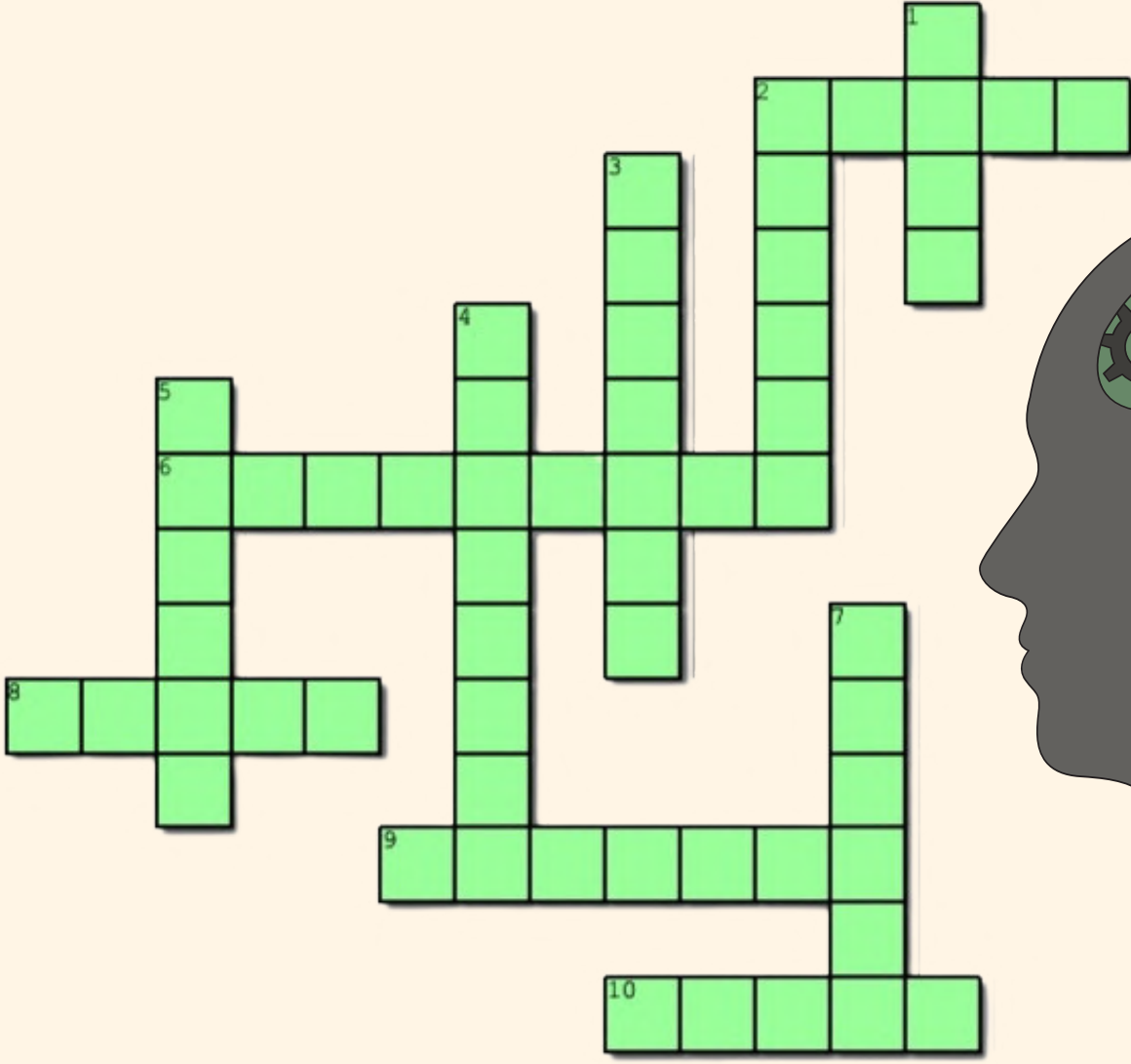


ABAŞO
BANDRA
GÜVERTE
KURTAĞZI
PRUVA
TANKER
ZOKA

BURGATA
KAMARA
LOSTROMOS
SANCAK
YELKENLİ
İSKELE

ALDİS
FLAMA
KIRLANGIÇ
NETA
SÜVARI
ZABİT





2. Demirin vira edildiğinde, deniz dibinden kurtulup dimdik durduğu vaziyet, veya dikkatli olarak beklemeye ne denir?

6. Deniz araçlarının iskele ve rıhtım gibi karaya yanaşmaları amacıyla kenarlarına bağlanan plastik ve esnek malzemeler nedir?

8. Bir teknenin ön tarafından ileri istikameti nedir?

9. Gemilerde ve teknelerde baştan kışa kadar döşenmiş tahta veya madeni platform döşeme nedir?

10. Gemiye istenilen yöne çevirmek için saç veya tahtadan yapılmış olup kış tarafa monte edilen yelpaze şeklindeki parça nedir?

1. Vidayı, civatayı, ırgat veya vinci sarma yönünde çevirmeye verilen komut nedir?

2. Zincir veya halatın kısa bir zaman süresi için elde tutulup bırakılmamasına ne denir?

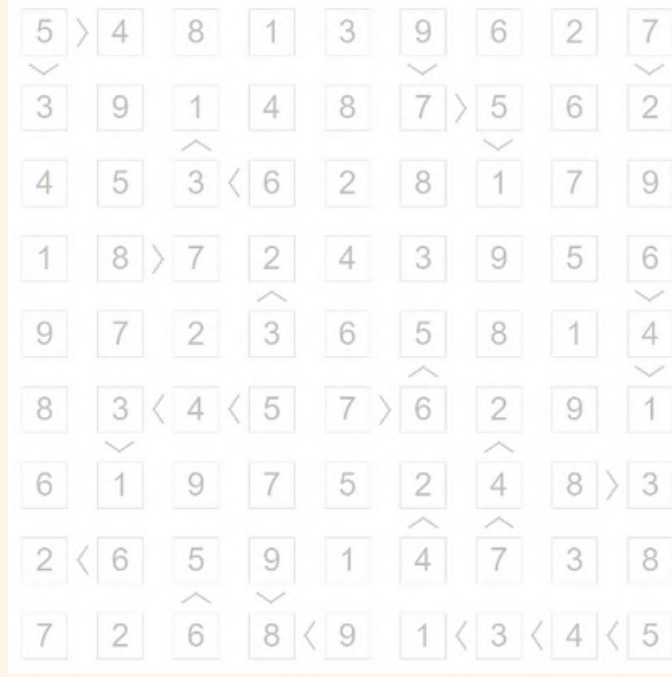
3. Postaların üzerine boyuna kaplanan saç veya tahtalar nedir?

4. Zincirin gamba almaması için aralara konan bir eksene bağlı olarak dönen iki yarım bakladan oluşan kilit nedir?

5. Gemideki pencerelere verilen isim nedir?

7. Deniz taşıtlarının sol tarafını ifade etmek için kullanılan bir terim nedir?

FUTOŐİKİ OYUNU CEVABI



Teşekkür

Dergimizin hazırlanışından yayımlanışına kadar bizlere yol gösteren bölüm başkanımız Dr. Öğr. Üyesi Umut YILDIRIM başta olmak üzere tüm öğretim elemanlarımıza,

Bizi kırmayarak röportaj talebimizi olumlu karşılayan İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Denizcilik Psikolojisi Derneği'ne,

Dergimizin basımı için finansal kaynak sağlayan saygıdeğer sponsorlarımıza,

Fikirlerini ve görüşlerini esirgemeyen devremize ve kardeşlerimize,

Dergimizi iyileştirmek için yapıcı eleştirilerini paylaşan tüm sektör çalışanlarına,

teşekkürü borç biliriz.

Geleceğin zabitleri olarak Türk denizciliği için yaptığımız her işten büyük keyif alıyor, gurur duyuyoruz.

X-RAY Devresi Adına
Polaris Dergisi 2023 Ekibi

Fulya YASSIBAŞ
Murat KAYA
İlgin ÖZGÜL
Kübra KIRIK





INCE SHIPPING GROUP

