



Bülten

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Yayınıdır

VI. ENDÜSTRİ - İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI



9-10 KASIM 2007
KERVANSARAY TERMAL HOTEL
BURSA

İLETİŞİM / TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi

444 8 666

kapak iç



TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI BURSA ŞUBESİ HABER BÜLTENİ

YEREL SÜRELİ YAYIN

İki ayda bir yayınlanır

Basım Tarihi :

Temmuz - Ağustos 2007

Sayı 102

MMO Bursa Şubesi Adına Sahibi

Nedret YAYLA

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Doğan USTAER

Yayın Teknik Sekreteri

Nevriye GÜNGÖR

BASKI :

MDS YAYINCILIK

Mandalina Kurumsal Tanıtım Hizmetleri

Fethiye Mh. Organize Sanayi Cd.

Çakan İş Mrk. Kat:3 No:321 Nilüfer - BURSA

Tel: 0 224 242 51 00 Faks: 0 224 242 51 01

YÖNETİM YERİ

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi

Barış Mh. İzmir Yolu No:200/B Nilüfer - BURSA

Tel: 0 224 443 52 10(10 Hat) Faks : 0 224 443 52 12

e-posta: bursa@mmo.org.tr

Baskı Sayısı : 5000 adet

2 ayda bir yayınlanır.

Yayımlanan yazılardaki sorumluluk yazarlarına, ilan ve reklamlardaki sorumluluk ilanı veren kişi ve/veya kuruluşlara aittir.

BÜLTEN YAYIN KOMİSYONU

İlhan DİRİCAN - Numan AYDEMİR

Oğuzhan POME - Burak OYGUCU - Ceren YAY

Ercüment Ş. ÇERVATOĞLU - Kaan ÖZTEN

TEMSİLCİLİKLERİMİZ

Balıkesir İl Temsilciliği

Tel: 0 266 239 19 70 - Faks: 241 75 10

Çanakkale İl Temsilciliği

Tel: 0 286 212 56 90 - Faks: 212 84 45

Yalova İl Temsilciliği

Tel: 0 226 812 50 74 Faks:812 84 40

Bandırma İlçe Temsilciliği

Tel: 0 266 713 77 81 Faks:714 86 38

Edremit İlçe Temsilciliği

Tel: 0 266 373 78 06

İnegöl İlçe Temsilciliği

Tel: 0 224 715 17 11 Faks:715 18 22

Değerli Üyelerimiz,
Şubemizin yaz dönemi çalışmalarını içeren, tasarımını tamamen yenilediğimiz Şube Bültenimize hoş geldiniz.

Şubemizin yeni binasına taşınmasıyla, fiziki ulaşım kolaylığı nedeniyle üyelerimizle daha çok bir araya gelebildiğimiz için mutluyuz. Bunun bir göstergesi olarak, Ocak 2006'da 4355 olan üye sayımız, Ağustos ayı sonunda 4876'ya ulaştı. Temmuz ayında Oda Merkezi'nin yapımı olduğu çalışma ile üyelerimize yönelik "Ferdal Kazan Sigortası" uygulaması da üyelerimizin büyük ilgisini çekti. Üye ödemelerini düzenli ödeyen ve üye ödenen borcu bulunmayan üyelerimize ücretsiz olarak yapılan sigortadan halen 1143 üyemiz yararlandı.

Kentin doğusunda bulunan üyelerimize iletişiminizi daha etkin devam ettirmek ve çeşitli etkinlikler düzenlemek için Otomotiv Sanayi Bölgesinde de yeni bir iletişim bürosunu, Ekim ayı ortasında açacağız. Hazırık çalışmalar devam eden büromuzda; LPG dönüşümü yapılan araçların Sızdırmazlık Testlerinin yanı sıra, sanayi tesislerinde çalışan teknik personele yönelik kurslar da düzenlemeyi planlamaktayız.

Üyelerimize yönelik kurs ve etkinliklerimiz yaz döneminde de devam etti. Bunlardan birisi olan ve kış döneminde 3 ay süreli ve bir kur olarak düzenlenen İngilizce kursu, şimdiki yine üç ay süreli ve üç kur halinde verilmeye başlandı. İşsiz üyelerimize ücretsiz katılım kontenjanı sağlayan kurslarda üyelerimiz konuşma ve gramer seviyelerini geliştirmektedirler.

Yapı Denetim sektöründe yetkili mühendis olarak çalışan üyelerimize; Bayındırlık Bakanlığı ile yaptığımız görüşmeler sonucu eğitim ve kurs düzenledik, düzenliyoruz. Böylelikle Yapı Denetimlerinin daha sağlıklı yapılması konusunda önemli aşamalar kat ettiğimizi gözlemliyoruz.

Üyelerimizin oda çalışmalarının özeninde yer alan Şube Komisyonlarımızın üyelerimizden gelen istekler doğrultusunda arttırıyoruz. Şube Danışma Kurulu Toplantısında gelen öneriler doğrultusunda "Su Varlığı ve Kullanımı Komisyonu" oluşturularak ilk toplantılarını gerçekleştirdi. Bu komisyonun ilk etkinliği 20.10.2007 tarihinde, Şube Konferans Salonumuzda, konuşmacı olarak Bursa Büyükşehir Belediyesi Eski Başkanı Sayın Erdem SAKER'in katıldığı "Bursa'nın Su Varlığı ve Kullanımı Konferansı" olacak. Üyelerimizden gelen bir diğer komisyon isteği firmalarda bakım görevi üstlenen üyelerimizin sorunlarını, istek ve önerilerini dile getireceği "Bakım Komisyonu" oldu. Katılım konusunda duyurusu yapılan komisyon için halen başvurular devam ediyor. Bu komisyonumuzun da çalışma hedefi 24-25.11.2007 tarihlerinde düzenlenmesi planlanan "Bakım Tekniği Eğitimi" olacak.

Yine yaz döneminde Uludağ Üniversitesi Mühendislik - Mimarlık Fakültesi Makina ve Endüstri Bölümünden 49 öğrenciyi fabrikalarda staj yapma olanağı sağlandı. Güneş arabası projesinde olduğu gibi hidrojen arabası projesinde de madde katkılarımız sürdürüldü. Güz döneminde gerek Odamız gerekse mesleğimizi tanıtan konferanslarımız devam edecek. Bölüm öğrencilerine dağıtacağımız tanıtım broşürlerimizin basım çalışmaları devam ediyor.

22 Temmuz 2007 tarihinde yapılan genel seçimler öncesi Şubemizi ziyaret eden tüm siyasi parti milletvekili adaylarına, Odamızın takipçisi olduğu konular iletildi. Yabancı Mühendislerin çalıştırılmasının ülke mühendislerine olumsuz etkisi; mühendis ücretlerinin Odamızın mühendislik yıllarına göre belirlediği asgari ücretlerine uyulmadığı, ayrıca yüksek ücret alan üst düzey yöneticilerin ücretleri primlerinin bile işçi asgari ücreti düzeyinde sosyal güvenlik kuruluşlarına yatırılması nedeniyle doğan ve doğacak sorunların giderilmesi gerektiği; kentlerdeki asansörlerin denetimlerinin Bağimsiz Denetim Kurumu işlevi nedeniyle TMMOB Makina ve Elektrik Mühendisleri Odasına verilmesinin gerektiği; LPG dönüşümü yapılmış araçların uygunluk denetimlerinin Odamıza geçmesinin ardından yaşanan iyileşmelere rağmen, ülke düzeyinde halen 150.000 civarında aracın sızdırmazlık testlerini yaptırmamış olması nedeniyle yol denetimlerinin artırılması gerektiği; doğalgaz sektöründe yaşanan sorunların çözümü boyutunda ilgili gaz şirketlerinin Odamıza verilen SMM belgelerinin zorunlu olarak istenmesinin sağlanması ve Kent Sorunlarının Çözümünde, ortak akıl oluşturulması boyutunda Oda olarak her zaman hazır olduğumuzu bildirdik.

Temmuz ayında biz çok üzen bir olay Uludağ'daki Telesiyer kazası oldu. Şubemiz 19 Temmuz 2007 tarihinde meydana gelen kaza sonrası aynı gün basın açıklaması yaparak, telesiyeye yönelik "Kullanılması Sakarcanlı Raporunun" 2000 yılında yine Odamız tarafından verildiğini bildirdi. 20 Temmuz 2007 tarihinde kaza yerinde Şubemizce oluşturulan teknik heyet incelemelerde bulundu. Sonuçları yine aynı gün basın açıklaması ile kamuoyu ile paylaştı. Tüm bu çalışmaların ardından Şube Görevlilerimiz, Cumhuriyet Savcısı tarafından yapılan görevlendirmesinin ardından kaza ile ilgili bilirkişi hizmetini gerçekleştirdi. Kazanın oluşumu ile ilgili rapor özeti, bültenimizde bulabilirsiniz.

Güz ve kış dönemlerinde de etkinliklerimiz, öncelikle her Cumartesi yaptığımız etkinliklerle devam edecek. Bu etkinliklerimizin ayrıntılı duyurularını, gerek SMS mesajları ile gerekse elektronik posta ile sizlere paylaşacağız.

Şubemizin önümüzdeki günlerdeki en önemli etkinliği 09-10 Kasım 2007 tarihlerinde düzenleyeceğimiz "VI. Endüstri - İşletme Mühendisliği Kurultayı" olacak. Tüm Endüstri ve İşletme Mühendisleri ile ilgili duyan tüm üyelerimizi kurultayımıza bekliyoruz.

Bir diğer etkinliğimizde her yıl düzenlediğimiz ve meslekte 50. 40. ve 25. yılını dolduran üyelerimize plakelerini sunduğumuz "Geleneksel Gecemiz" olacak 01.12.2007 Cumartesi günü, Hotel Alimra'da gerçekleştirilecek gecemizde, plaket alacak üyelerimizin listesini bültenimizde bulabilirsiniz. Hata olma olasılığına karşın, listede adı bulunmayan üyelerimizin bizleri bilgilendirmelerini rica ediyoruz.

Etkinliklerimize katkı koyan tüm üyelerimize teşekkür ediyor; tüm üyelerimizi etkinliklerimize katılmaya ve katkı koymaya davet ediyoruz.

Şube Yönetim Kurulu

Şubemize Yeni Kayıt Olan Üyelerimiz



AHMET TOPÇU



ALİ URAS



ALPER ALKAN



BEKİR İŞILTAN



CEM SIR



ÇETİN BAĞDATLI



EBUBEKİR KAYA



FAHRETTİN TAMTÜRK



FATİH KAÇAR



HALİL ÖZGÜR



İBRAHİM DEMİRAL

**ÜLKEMİZ VE MESLEĞİMİZ ONLARDAN
ÇOK ŞEY BEKLİYOR**

Şubemize Yeni Kayıt Olan Üyelerimiz



İLKER HASÇELİK



MEHMET KÖLEOĞLU



MEHMET ALİ ÖKSÜZ



MESUT ÇEVİK



MUSTAFA PAMUK



MUSTAFA TURAN



NURULLAH ASLANOĞLU



OSMAN DEMİRCİLİ



SERKAN ÇALIŞKAN



SERKAN YATIKÇI



YALÇIN YAVUZ

**ÜRETİM GÜCÜMÜZ ONLARLA ARTACAK
TÜMÜNE BAŞARILAR DİLİYORUZ**

İŞ MAKİNALARI KURSLARI DAVASI

Bilindiği üzere 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 42.maddesinin (a) fıkrasının 3 üncü bendinde; "... iş makinalarının (forklift, loder, greyder, dozer, vinç. vb.) sürücülerinin eğitimleri ve eğitimde başarılı olanların sertifikalarının Milli Eğitim Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Makina Mühendisleri Odalarının verileceği..." ne hükmedilmiştir. Anılan Kanun hükmünde, İş Makinaları eğitiminin hangi kuruluşlarca verileceği sayma şeklinde belirlenmiştir.

Odamızca açılan davada; Milli Eğitim Bakanlığınca yayımlanan "İş Makinaları Kullanacak Olanlara Verilecek İş Makinaları Kullanma Sertifikası (Operatörlük Belgesi) ile ilgili esasların 2,3,4,7 son 8/c-d, 9,10,14.maddeleri" ile "Özel Hazardağı Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursunun Operatörlük Belgesi verme yetkisine ilişkin işlem" Danıştay 8.Dairesi'nin 18.06.2007 tarih ve 2007/2215 E., 2007/3806 K. Sayılı Kararı'yla İPTAL edilmiştir. (Söz konusu Danıştay Kararı ek'tedir.)

T.C.
DANIŞTAY
SİZİNCİ DAİRE
Dosya No : 2007/2215
Karar No : 2007/3806

Davacı : TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yakıl : Av. Hakkı Sabancı
İzmir Sokak 12/10 - BURSA/ANKARA
Davalı : Milli Eğitim Bakanlığı - ANKARA

Davaya Özet : 2918 sayılı Kanunun değişik 42. maddesi gereğince Millî Eğitim Bakanlığınca tebliğ edilen, Karayolları Genel Müdürlüğü, Makina Mühendisleri Odaları, Tarım ve Köylüleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığınca İş Makinalarını Kullanacak Olanlara Verilecek İş Makinalarını Kullanma Sertifikası (Operatörlük Belgesi) ile ilgili Esasların 2, 3, 4, 7 son. 8/c-d, 9, 10, 14. maddelerinin ve Özel Hazardağı Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursunun operatörlük belgesi verme yetkisine ilişkin işlemi iptal istenilmektedir.

Sorumlunun Özet : Yerinde olmadığı ileri sürülen davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

Davacı Tarafından İstenecek Hukukî Çözümün Özeti : İş makinalarının sürücülerinin eğitimi ve sertifikalarını verme yetkisi 2918 sayılı Kanunun 42. maddesinde sayma suretiyle belirlenen kuruluşlara aittir. Bu yetkiye bir kamu kurumuna ile geçmek veya birer kişilere de sahip olduğu kabul edilerek yapılan dava konusu esastanında hukuka aykırı bulunmadığı gerekçeyle dava konusu işlemin iptal gerektiği iddia edilmektedir.

Davaların Kayıt ve İnceleme Süreçlerinin Özeti : 2010 sayılı Kanunun değişik 42. maddesi gereğince Millî Eğitim Bakanlığınca tebliğ edilen, Karayolları Genel Müdürlüğü, Makina Mühendisleri Odaları, Tarım ve Köylüleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığınca İş Makinalarını Kullanacak Olanlara Verilecek İş Makinalarını Kullanma Sertifikası (Operatörlük Belgesi) ile ilgili Esasların 2, 3, 4, 7 son. 8/c-d, 9, 10, 14. maddelerinin ve Özel Hazardağı Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursunun operatörlük belgesi verme yetkisine ilişkin işlemi iptal istenilerek yapılan davanın reddi yönünde Danıştay Bölünel Dairesince verilen 20.2.2007 günlü, E:19606080, K:2007/220 sayılı kararın temyizden geçtikten sonra kesinleştiği belirtilen ilerde Davacı İstedi Davanın Kararına İstemiyle İlerinde kabulü ile Daire Başkanına İncelemesine karar verilmiştir.

2577 sayılı İçtela Yargıtama Usulü Kanununun 49. maddesinin 5. fıkrasında, Danıştayın ilk derece mahkemelerden gelecek davaların temyizden geçtikten sonra kesinleştiği takdirde başka diğer fişlemlerin işleme uygulanması hükmünün yer alması karşısında, Danıştay Davası Dairesine bucaına bakasına uygulanması eksi kararında karar verilmemesi yetkili temyizden geçtikten, Danıştay İstedi Davanın Kararına İncelemesine Danıştay Bölünel Dairesine

T.C.
DANIŞTAY
SİZİNCİ DAİRE
Dosya No : 2007/2215
Karar No : 2007/3806

İnceleme sonucunda işleri 27.5.2004 günlü 608 sayılı kararla iptal edilmiş, konu ile ilgili düzenlemelerde değişiklikler, iş makinalarının sürücülerinin eğitimi ve sertifikalarını verme yetkisi 2918 sayılı Kanunun 42. maddesinde sayma suretiyle belirlenen kuruluşlara ait olmak üzere yetkiye bir kamu kurumuna ile geçmek veya birer kişilere de sahip olduğu kabul edilerek yapılan davalarında ve uygulanması istenilen hukuka aykırı bulunmadığı gerekçeyle dava konusu düzenleme ve uygulanması iptal istenilerek iptal edilmiştir.

HÜKÜMLERİNE İZİN VERİLMİŞTİR.

Hüküm veren Danıştay Bölünel Dairesince Danıştay İstedi Davası Dairesi Genel Kurulunun E:2007/1580, K:2007/608 sayılı kararına karar verilmektedir.

Dava : 2918 sayılı Kanunun değişik 42. maddesi gereğince Millî Eğitim Bakanlığınca tebliğ edilen, Karayolları Genel Müdürlüğü, Makina Mühendisleri Odaları, Tarım ve Köylüleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığınca İş Makinalarını Kullanacak Olanlara Verilecek İş Makinalarını Kullanma Sertifikası (Operatörlük Belgesi) ile ilgili Esasların 2, 3, 4, 7 son. 8/c-d, 9, 10, 14. maddelerinin ve Özel Hazardağı Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursunun operatörlük belgesi verme yetkisine ilişkin işlemi iptal istenilerek iptal istenilmiştir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 42. maddesinin (a) fıkrasında sayma suretiyle belirlenen iş makinalarının sürücülerinin eğitimi ve sertifikalarını verme yetkisi 2918 sayılı Kanunun 42. maddesinde sayma suretiyle belirlenen kuruluşlara ait olmak üzere yetkiye bir kamu kurumuna ile geçmek veya birer kişilere de sahip olduğu kabul edilerek yapılan davalarında ve uygulanması istenilen hukuka aykırı bulunmadığı gerekçeyle dava konusu düzenleme ve uygulanması iptal istenilerek iptal edilmiştir.

202 sayılı Özel Operasyon Kurulması Kanununun 1. maddesinin "yapılacak işler" kısmına işler kapsamında yapılacak işler, 2. maddesinde devlet işleri kurumlarının Millî Eğitim Bakanlığınca denetim ve gözetim altında olduğu, 3. maddesinde bu işler işleri hukuka aykırı işler Millî Eğitim Bakanlığınca denetim ve gözetim altında olduğu belirtilmiştir.

BİR TELESİYEJ KAZASININ ANALİZİ

Teleserik, teleski ve telesiyajlar tek görevi insanları veya eşyaları, alçak bir rakımdan daha yüksek bir rakımda bulunan bir noktaya, halat kullanılarak güvenli ulaştırmak olan bir kaldırma ve taşıma aracıdır.

Ülkemizde "mekanik tesis projesi ve yapımı" halen yabancı firmalar tarafından yürütülmektedir. Bu firmalar genellikle kendi ülkelerinde olan şartname ve standartları kabul etmekte, şartname ve standartları olmayan ülkeler de bu üretimleri kabul etmektedir. Ayrıca uluslararası üreticiler (Technical Recommendations of the International Ropeway Organisation) kendi aralarında kurdukları OITAF organizasyonu tavsiyelerine uymak zorundadır.

İnsan taşımacılığıyla doğrudan ilişkili olan halatlı taşımacılık konusunda; proje yapımından işletmeye kadar tanımlanabilecek tüm risk gruplarının uluslararası ALARP (as low as reasonably possible-kabul edilmesi mümkün olabilecek ölçülerde) esaslarına göre belirlenmesi esastır.

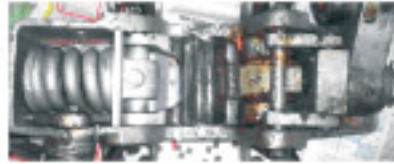
Ülkemizde telesiyaj sistemlerinde hemen her yıl ölümlü ve yaralanmalı kazalar yaşanmaktadır. Bu kazalar bizlere her defasında;

- Bağımsız Denetim işlevi ile işletme dışından bir uzman tarafından yapılan denetimin önemini ve gerekliliğini,
- İşletme personeli tarafından yapılan yıllık bakımlar dışında; aylık, haftalık ve günlük kontrollerde ayrıca sistemin çalışması sırasında, en ince ayrıntısına kadar izlenmesi gerektiğini,
- 20 mm. uzunluğundaki bir civatanın bile kazanın oluşumuna yol açabileceğini,
- 23x50x7 mm. ölçülerindeki bir aşınma lamasının bile kazanın oluşumuna yol açabileceğini,
- Tasarım aşamasında bile öngörülemeyen bir hatanın, 40 yıl sonra

karşımıza çıkabileceğini göstermektedir.

Bu makalede ülkemizde bulunan bir telesiyajda meydana gelen kazanın analizi yapılmıştır. Bilindiği gibi telesiyajlarda insan taşıma işlemi, üstü açık veya kapalı kabinlerle yapılmaktadır. Kabinler taşıyıcı aparat ile halata bağlanmaktadır.

Resim 1. Kabin bağlantısının sökülmüş halde, yerdeki durumu.



1. TELESİYEJ SİSTEMİNİN ÇALIŞMA PRENSİBİ

Sistem hareketini, hareket istasyonunun makina dairesine monte edilmiş tahrik motorundan almaktadır. Tahrik motorunun çeşitli hızlarda ayarlanabilmesi mümkündür. Şanzıman dişli grubu ve buna bağlı redüktör dişlisi tahrik motorundan aldığı hareketle, ray üzerinde bulunan kabini halat üzerine çekmekte; kabinin halata bağlantı mekanizması şekil 2 ve 3'te görüldüğü gibi yaylı bir kavrama ile halata sıkılarak tespit edilmektedir. Halat hızı bu tesiste 2,5 m/s'dir.

Resim 2. Telesiyaj sisteminin hattaki bağlantı durumu.



2. KAZA OLUŞAN TELESİYEJ SİSTEMİNİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

- İşletmeye Alınma Tarihi: 1966
- Hat Uzunluğu : 2800 m
- Taşıyıcı Direk Sayısı : 28 adet

- Taş. Halat Orijinal Halat Çapı: 25,40 mm

- Kapasite : İki kişi- 47'şer adet kapalı/açık

Resim 3. Telesiyaj sisteminin halata bağlantısının yakın plan görüntüsü.



3. TELESİYEJ SİSTEMİNİN ÖZELLİKLERİ

3.1. Genel

- Telesiyaj tesisinde; Nötr stop, Ayırma stop, Mecburi duruş (otomat atma), Acil durdurma butonu, Kabin çıkamama elektrikli pano içinde şalter atma, Kabin halat kavrayamama durumunda mekanik elle durdurma, direkler üzerinde halatın atması ile devreye giren otomat veya sensörler gibi elektrik ve mekanik emniyet sistemleri ile donatılmıştır. Tüm emniyet sistemleri çalışır durumdadır.

Resim 4. Direkte bulunan halat düğme



anında devreye giren sensör.

3.2. Taşıyıcı Direklerin Durum Tespiti

- Telesiyaj sistemini taşıyan direklerle direklerin üzerinde

bulunduğuçelik konstrüksiyonun korozyon durumu, bağlantı civataları, makaralar ve makara bağlama civataları tek tek incelenmiş; herhangi bir olumsuzluk gözlenmemiştir.

•Direklerde, telesiyej kabinlerinin üst bağlantı noktasına herhangi bir hasar vererek, kazanın oluşumuna yol açabilecek ve sistemin bozulmasına neden olabilecek herhangi bir yabancı parça veya bunun yol açtığı hasar gözlenmemiştir.

Resim 5. Direkteki makara ve hattın durumu.



3.3. Çelik Halatların Durum Tespiti

Taşıyıcı Halat tellerinde olabilecek tel atma, hasar, vb. olumsuzlukları saptamak amacıyla, Elektromanyetik Çelik Tel Kontrol cihazı ile ölçüm yapılmıştır. Tıpkı kalp elektro sonuçlarının alındığı bir grafik şeklinde çıktı veren ölçümlerde, halatta kabul edilemez nitelikte tel kırıklarına rastlanmamıştır.

Ayrıca hat boyunca yapılan incelemede halatta korozyon gözlenmemiştir.

3.4. Telesiyej Halat Tutma Çenesi

Yayların Durum Tespiti

Kazanın meydana gelmesine neden olabilecek yukarıda belirtilen faktörler dışında bir neden de telesiyej kabinini taşıyan halat tutma çeneleridir. Bu çenelerdeki hasar, kırılma vb. olumsuzluklar, kabin bağlantısının halata tutunmamasına ve kabinin halat (hat) üzerinde kaymasına neden olacaktır. Çenelerde yapılan incelemede herhangi bir hasar gözlenmemiştir. Ayrıca halatın çenelerden çıkması nedeniyle çene etrafında oluşmuş bir aşınma da gözlenmemiştir. Yani kaza anında halat, çenelerden kurtulmamıştır. Aynı şekilde kabinin hat üzerinde kaymasına neden olacak şey, çeneleri

sıkan yaydır. Yapılan incelemede çene yaylarında herhangi bir hasar, deformasyon gözlenmemiştir.

Resim 6. Yayda herhangi bir deformasyon bulunmamaktadır.



Çene yayının özelliklerini yitirip, yitirmediği de test edilmiştir. Yay 102,12 mm. sıkılmış konumundayken;

•Kaza sonucu hatın kurtularak aşağıya düşen açık kabinin sökülme yayda: 8.446 newton (861,2 kgf)

•Kaza sonrası çarpmaya rağmen ilk hareket istasyonuna ulaşan kapalı kabinin sökülme yayda: 8.510 newton (867,8 kgf) yüküdür. Bu durumda, telesiyejin halatı tutan yayında, kazaya neden olabilecek ölçülerde yük azalması ve herhangi bir deformasyon gözlenmemiştir.

3.5. Kazalı Kabin ve Kapalı Kabinin

Durum Tespiti

Açık kabinde;

•Kabinin, özellikle kapalı kabine ilk vuruşu yaptığı bölgedeki çelik konstrüksiyonda vuruş nedeniyle deformasyon,
•Kabinin, dairesel bağlantı parçasında herhangi bir kırık, çatlak vb. deformasyon bulunmadığı gözlenmiştir.

Kapalı kabinde;

•Kabinin, açık kabinin ilk vurduğu noktadaki sacda yırtılmanın bulunduğu,
•Kabinin istasyondaki raylarda hareketini sağlayan makaralarda ise ikinci aşamada darbeye maruz kalması nedeniyle kırılmaların olduğu,
•Kabinin, açık kabinin ilk vurduğu bölgedeki camlarının kırık ve cam fitillerinin düşmüş olduğu, kabin içindeki sandalyelerde deformasyon olduğu,

•Kabinin, kaza sonrasında bu haliyle, arka makara bağlantıları kırık olarak direklerdeki makara sistemlerinden geçtiği ve istasyonuna geldiği gözlenmiştir.

4. TELESİYEJ AÇIK KABİN BAĞLANTI MEKANİZMALARINI

•Açık kabinin, üstünde bulunan halata sabitlenmesini sağlayan çeneler, kapalı konumdadır. Çene uzunluğu 116,78 mm.; genişliği 22,63 mm.'dir.

•Kazanın meydana geldiği taraftaki aşınma laması 23x50x7 mm. ölçülerinde olup; sistemin çalışması sırasında, halatın sürtmesi nedeniyle, ana parçanın aşınmasını önleme amaçlıdır. Aşınma laması, ana parçanın halatın geçiş yaptığı ön ve arka bölümünde olmak üzere iki adettir. Ana parça arka bölümündeki aşınma laması, 2 adet gömme başlı alıyan civata ile ana parçaya bağlanmıştır. Kazanın meydana geldiği ön bölümündeki aşınma lamasında da sabitleme amaçlı 2 adet delik mevcuttur.

Resim 7. Aşınma lamasının genel görüntüsü



Ancak halen parça üzerinde 1 adet gömme başlı ¼" ince diş, 20 mm. uzunluğundaki civata mevcut olup, halatın çeneleri sıkan yay tarafından 2. civata düşmüş durumdadır.

Kaza anında ise aşınma laması 1 adet gömme başlı ¼" ince diş, 20 mm. uzunluğundaki civata ile ana parçaya bağlanmış durumdadır.

Kaza anında ise aşınma laması 1 adet gömme başlı ¼" ince diş, 20 mm. uzunluğundaki civata ile ana parçaya bağlanmış durumdadır. Civatanın düşmesi nedeniyle aşınma lamasının 8,25x9,00 mm.lik bölümü, yay tarafından çenenin altına girmiş ve

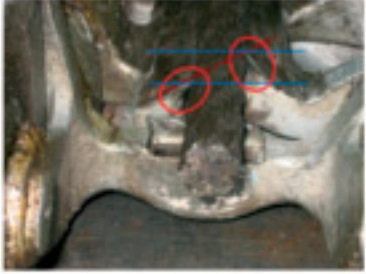
sıkışmış durumdadır.

Resim 8. Lama, çene altında sıkışmış durumdadır.



Bu nedenle yay tarafındaki çene ağız üst noktası ile diğer taraftaki çene üst noktası, aynı düzlemde değildir. Yani yay tarafındaki çene ağız, diğerine göre üsttedir. Çeneler bu konumdayken, halat tam anlamıyla kavramamış konumdadır.

Resim 9. Çene altına sıkışmış lama nedeniyle, örnek halat parçası



konulmuştur. Bu şekilde çeneler halatı tam olarak kavrayamamaktadır.

Ayrıca diğer telesiyajların da aşınma lamaları incelenmiş olup, tasarım olarak düz lama kullanılmış olması ileride de aynı tip kazaya sebebiyet verebilir. Bunun yerine "L" lama kullanılması halinde kaza riski ortadan kalkabileceği kanaati oluşmuştur.

- Lamaları sabitleyen civatalar, sistemde titreşimin yoğun olması nedeniyle zor sökülebilen, çözülemesiz şekilde olmalıdır.
- Çeneleri sıkıştıran ve halatın kavranmasını sağlayan yay, sıkılı

konumda 102,12 mm. serbest konumdaki boyu 111,26 mm.'dir.

- Çeneleri sıkıştıran ve halatın kavranmasını sağlayan yay üzerinde herhangi bir kırılma, çatlak vb. deformasyon gözlenmemiştir.
- Yay tarafında bulunan ve altına aşınma laması giren çene, ayrıca yay tarafındaki ucundan, aynı bir kilit mekanizmasına bağlıdır. Kilitleme işlemini gerçekleştiren parçada da herhangi bir kırılma, çatlak vb. deformasyon gözlenmemiştir.

Resim 10. Kilit mekanizması



Kilit mekanizması sistemi kilitlediğinde, çene sabitlenmekte ve çenelerin halat üzerinde kaymasını önlemektedir. Ancak sökülme işlemi sırasında, çenenin yay tarafının, bu mekanizmaya kilitlenmediği ve bu nedenle halatın kaymasına engel olacak konumda olmadığı görülmüştür.

Resim 11. Kilit mekanizması çene ile kilitlenmiş durumda değil, boşta. Sökmeden önce çene ile kilit, bu konumdadır.



Resim 12. Kilit mekanizması normal koşullardaki bu pozisyonda çene ile kilitlenmiş durumdadır.



• Kilitleme işlemini gerçekleştiren parça diğer taraftan da, küçük yaylı kilit parçası ile ana yayın açılıp kapanmasını sağlayan kola bağlıdır.

Resim 13. Yayı çeken kol.



Bu kol, kabin istasyona girdiğinde, kola göre konumlanmış aynı bir rayı izlemekte ve yayı çekerek çenelerin açılmasına, dolayısıyla halatın kabin bağlantısından ayrılmasını sağlamaktadır.

Bu kol, normal koşullarda çenelerin kilitleme işlemi gerçekleştiğinde dik konumdadır. Ancak çenelerin kilitleme işlemi gerçekleşmediğinde ise dik pozisyon konumunu kaybetmekte ve istasyon çıkış noktasındaki, ray sonuna monte edilmiş elektromekanik stop pimine değerek, tüm sistemin durmasına yol açmaktadır.

Resim 14. Deneme aşamasında kol, kilitleme işlemi sağlanmadığı için dik



konumunu kaybetmiş ve mekanik pırla bağlantısına vurduğundan, sistem stop konumuna gelmiştir.

Ancak kazanın meydana geldiği bu bağlantıda, kilitleme işlemi gerçekleşmediği yani sadece yay kuvveti ile halata tutunma olduğu halde, kal dik pozisyonda kalabilmiş, bu nedenle de sistem elektromekanik stop sistemine takılmadan çalışmaya devam edebilmiştir.

Ayrıca sistemde 1. aşama denetim stop sistemi tarafımızdan simüle edilen deneylerde kontrol edilmiştir. Sistemde yükseklik konumu nedeniyle stop sistemi yapılan deneylerde çalışmıştır. Sadece bir deneyde, aşınma lamasının köşesi, çeneler tarafından kapatılarak sistem çalışır halde devam etmiştir. Ayrıca başka bir uygulamada aşınma lamaların halat tarafından nötraj konumuna getirilmiştir. Ancak kaza anında

yükseklik konumu olmasına rağmen, stop sistemine takılmadan çalışmaya devam edebilmiştir.

Resim 15. Kaza simülasyonu için farklı bir kabinde yapılan test öncesi, lamanın durumu.



5. KAZANIN OLUŞ ŞEKLİ

Telesiyerj açık kabinin bağlantı mekanizmasının, halata sabitlenmesini sağlayan çeneler; yukarıda anlatılan nedenlerle halatı tam olarak kavrayamamıştır. Bunun sonucu, açık kabin, hat eğiminin yükselmesinden dolayı halat üzerinde aşağı doğru kaymış ve kapalı kabine, yüksek bir hıza çarpmıştır. Çarpmanın etkisi ve aşağıya doğru kaymanın yüklediği enerji ile açık kabin bu kez, ray üzerinde hareketi sağlayan ve mekanizma önündeki makaralarla,

kapalı kabin makaralarına çarpmış; her iki kabinin biri iç, diğeri dış konumunda olan makaralar kırılmıştır. Bu çarpışmaların ardından açık kabinin, yüklenen enerji nedeniyle tekrar ilk vurduğu alt noktadan, kapalı kabine çarpması beklenebilir. Zaten halatı çenelerin tam olarak kavrayamaması ayrıca sürekli olarak en az iki kez çenelerden kurtulmaya yönelik bu zorlamalar sonucu; açık kabin, halattan (halat tutan çenelerden) tamamen kurtulmuş ve yaklaşık 14 m. yükseklikten zemine düşmüştür.

Resim 16. Bir üst direktan kazanın meydana geldiği direğin, eğimin ve düşme yüksekliğinin görüntüsü



Telesiyej kazasında kurtulan Aslıhan hâlâ olayın etkisinde...

Dehşeti anlattı



17 yaşındaki Aslıhan'ın tedavisi sürüyor.

"Kabin bayırdan hızla gelip 3 defa bize çarptı. Kendime geldiğimde Meral yerdeydi"

ASLIHAN Keser, "Çarpma anında benim olduğum taraftaki cam kırıştı. Şişeye mi öğümdü arkadaşım 'Onlar düştü' diyecek ağlıyordu. Vadiye baktığımda Meral'in kafakolları üzerinde yattığını gördüm" diye konuştu.

'Telesiyej için iki kez uyardık'

BURSA/DÜZCE - Uludağ'daki telesiyej kazasında ölen 15 yaşındaki Meral Işık dün Düzce'de toprağa verildi. Kızılay'ın 10 günlük ücretsiz kampına katılan arkadaşı 15 yaşındaki İklima Çaldıran da cenazedeydi. Çaldıran, Meral'in kazadan yarım saat önce arkadaşlarına 'Vur kazmayı mezarı, mezarım derin olsun,' türküsünü söylediğini anlattı. Kazadan sonra Kızılay'ın Altıntaş ilçesindeki kampta kalan 20 Düzceli öğrenci de memleketlerine döndü. Ölüm haberi kazada yaralanan Aslıhan Keser, Sümeyye Kısakol ve Gizem Taylan'a söylenmedi. Makine Mühendisleri Odası Bursa Şube Müdürü Serdar Sönmez, "2000 ve 2005'te iki ayrı raporda, telesiyejlerin kullanılmasının sakıncalı olduğunu söylemiştik" dedi. (dha, aa)

Halat hızla boşandı bize 3 kez çarptılar

15 yaşındaki Meral'ın deşaj telesiyej faciasında yaralanan Aslıhan Keser keza arıyor: "Ba kapalı bekliyorduk. Batırı taraftaki camlar patladı. Onlar kapandı. Hala teli, bize 3 kez çarpıp yarı etti."...



Meral'in ölümüne ora sızdırmadı. Kazanın ortasına, Meral'in ölümüne ora sızdırmadı.

Uludağ'da yaralanan Aslıhan Keser'in yaralanan arkadaşları ile birlikte olduğu bir fotoğraf. Fotoğrafta Aslıhan Keser, Meral Işık ve diğer arkadaşları görülmektedir. Aslıhan Keser, "Çarpma anında benim olduğum taraftaki cam kırıştı. Şişeye mi öğümdü arkadaşım 'Onlar düştü' diyecek ağlıyordu. Vadiye baktığımda Meral'in kafakolları üzerinde yattığını gördüm" diye konuştu.



'Mezarım derin olsun' türküsünü söylemiş

MMO: 2 kez uyarılmıştı

Makine Mühendisleri Odası (MMO) Bursa Şube Başkanı Serdar Sönmez, Bursa'da meydana gelen telesiyej kazasında ölen Meral Işık'ın ölümüne ora sızdırmadı. Kazanın ortasına, Meral'in ölümüne ora sızdırmadı. Kazanın ortasına, Meral'in ölümüne ora sızdırmadı.



MMO Bursa Şube Başkanı Serdar Sönmez, "2000 ve 2005'te iki ayrı raporda, telesiyejlerin kullanılmasının sakıncalı olduğunu söylemiştik" dedi. (dha, aa)

ULUDAĞ'DA DAĞ KANUNLARINI UYGULAYANLAR ÖLÜMLÜ KAZANIN SORUMLUSUDURLAR!

19 Temmuz 2007 Perşembe günü, saat 17.00 sıralarında, Sarıalan/Çobankaya arasında kurulu olan Telesiyej Tesislerinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kaza, ihmallerin sonucudur.

Tatil için gelmiş çocukları, periyodik kontrolleri yapılmayan; dolayısıyla yeterince güvenli olmayan telesiyej bindirenler sorumludur. 1990'lı yıllardan bu yana Uludağ'daki tesislere dönük çalışmalarımız mevcuttur. Üstelik bu raporların sonuçlarının çoğu da sakıncalıdır.

Bu kapsamda 1998 yılında Uludağ'da oteller bölgesinde teleski ve telesiyej kullanan personele yönelik eğitimler ile bölgedeki tesislerin periyodik kontrolleri, bağımsız denetim kurumu işlevindeki, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca kazanın olduğu tesisle ilgili 18.02.2000 tarihinde, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin istemleri ile Şubemiz tarafından hazırlanan "Bilirkişi Raporu"nda da, tesisin kullanılmasının sakıncalı olduğuna ilişkin rapor mevcuttur.

Bu uyarılarımıza karşın, TMMOB MMO periyodik denetimleri, daha çok isteneceği yerde, hiç istenmez olmuştur.

Uludağ'daki tesislerden ve denetimlerden sorumlu olan yetkililer, o günden bugüne kulaklarını uyarılarımıza tıkamışlardır. Uludağ kontrol dışıdır. Bu tür kazalar, bu kafalar değişmezse bundan sonra da olacaktır. Geçmiş raporlar bu durumu kanıtlamaktadır.

Uludağ'a sahip çıkılması gerekirken, herkes Uludağ'ı çeşitli yönlerden sömürmektedir. Son söz olarak, ülkemizdeki tüm teleski, telesiyej ve teleferik tesisleri, bağımsız denetim kuruluşları tarafından denetlenmelidir.

Bursa kamuoyunun bilgilerine sunarız. 19.07.2007

Saygılarımızla.

Nedret YAYLA
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Bursa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

HALATLA TAŞIMACILIK TESİSLERİNİN PERİYODİK DENETİMLERİ DÜZENLİ OLARAK YAPTIRILMALIDIR

Uludağ'da 19 Temmuz 2007 tarihinde Sarıalan-Çobankaya hattında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kaza sonrasında oluşturulan üç kişilik komisyonda bende yer aldım.

Olay perşembe günü yaklaşık saat 17:00 sırasında ve Çobankaya tarafında, istasyondan itibaren 4. direk yakınlarında ve dönüş istikametinde olmuştur. Halatı kavrayan, oturma grubunu halata sabitleyen çeneye rağmen oturma grubu halatta aşağı doğru -eğim yönünde- kayarak öndeki kabine vurmuş ve ardından oturma grubu yere düşmüştür.

Bu olay çok vahimdir. Bu tesislerin dizaynında ve işletilmesinde halattan çıkarak - düşme gibi ölümcül bir sonuca karşı "iyileştirmenin" önleminin alınmış olması gerekir. Tesislerin 1960'lı yıllarda kurulmuş olması; daha da özenle işletme gerektirirken; Türkiye'nin dağlarında mevcut onlarca teleferik, telesiyej, teleski v.b. halatla taşımacılık ve iletim tesislerinde iş güvenliği kavramı güncel kapsamında yeniden ele alınmalıdır.

Aksi halde istenmeyen trajediler söz konusu olabilecektir. Uludağ'da yaşanan kaza son olmalı, ama etkili bir ders de çıkartılmalıdır.

Bu olaydan sonra Türkiye'deki tüm tesisler periyodik kontrolden geçirilmelidir. Birçok eksikliğin ortaya çıkabileceğini şu durumda söyleyebilirim.

Öncelikle bu tür tesislerde işletmenin kendi bakımı ve kontrollerinin günlük, haftalık, yıllık periyotta olması gerektiğini

belirtirken; mutlaka MMO gibi bir kuruma yıllık periyodik denetimin yaptırılmalarını üzerinde durmak istiyorum. Diğer önemli bir konu işletmede görevli personelin eğitimidir. Bu konuda Uludağ'da 1998'de yaptığımız uygulamalı eğitimi anımsıyorum. Ancak yıllar sonra araştırmada gördüğüm o personelin çoğunun dağ tesislerinde artık çalışmadığını öğrendim.

Üstelik ek bir eğitim talebi bir daha gelmedi. Bu yanlış yaklaşım inanıyorum ki tüm ülkede geçerlidir. Oysa bu mantık mahkum edilmeli, terk edilmelidir. Yoksa acı olaylar bundan sonra da yaşanabilecektir.

Bu tesislerde;
-Halatlar düzenli olarak elektromanyetik çelik halat kontrol cihazı ile kontrol edilmelidir. Tel kırıkları, yıldırım etkileri, çaptaki değişimler sürekli kontrol edilmelidir.

-Tesislerdeki emniyet sistemleri nötr stop, ayırma stop, acil durdurma, mecburi duruş, kabinlere ilişkin emniyet, direkler üzerinde halat atması ile otomatik devreye girmesi v.b. sistemlerin çalışıp çalışmadığı hergün kontrol edilmeli; ilave güncel emniyet sistemleri de kullanılmalıdır. (kamera, telsiz v.b.)

-Taşıyan direkler korozyona karşı korunmalı, üzerine görsel uyarı işaretleri ile gereken numara ve yazılar yer almalıdır. Makas yatakları, bağlantı civataları, makaralar ve bağlantı civataları kontrol edilmelidir.

-Halat kavrama sistemleri incelenmelidir. Açık ya da kapalı kabinlerin halata sabitlendiği yerdeki

çeneler ve bağlı yaylar kontrol edilmelidir.

-Kabinlerdeki emniyet düzenleri ve acil durum konusu incelenmelidir. Çok sayıda kişinin bindiği kabinlerde daha kapsamlı olarak konu ele alınmalıdır.

-Tesis çalışan işletme personeli konuyla ilgili düzenli eğitimlerden geçirilmelidir. Uygulamalı müdahale ve kurtarma eğitimleri düzenlenmelidir.

-Tesisin Bakım ve İşletme Personellerine uygun olarak; düzenli bakım ve işletme gerçekleştirilmeli; her parça için performans ve ömür analizi irdelenmelidir.

-Tüm tesislerin projeleri ve imalat katalogları ilgili personelce incelenmiş ve risk değerlendirilmesi yapılmış olmalıdır.

Gerek güzergah topografyası, gerek taşıyıcı direkler ve halatların statik ve dinamik durumları, donanımları, korozyon etkileri, taşınan personelin risklerini gösterir.

Ancak iyi bir proje tasarım ve imalatla birlikte; kaliteli bir işletme ve denetim bu tesisleri de güvenli kılacaktır. Riski oluşturan bu konudaki bilinçsiz ve kuralsız yaklaşımdır. Ülkemizin dağlık olması, dağlarının çok çekici olması halatla taşımacılık ve turizm potansiyelini arttırırken güvenli bir ortam oluşturmanın yollarını ve yöntemlerini de aramalı; öncelikle denetlenen, düzenli bakım yapıları işletme anlayışı oluşturulmalıdır.

Remzi ERİŞLER
Makina Mühendisi

ARAÇ MUAYENE İSTASYONLARI/ HİZMETİNİN ÖZELLEŞTİRİLMESİNDE YARGI SÜRECİ BAYPAS EDİLMEK İSTENMEKTEDİR

Araç Muayene İstasyonları hizmetinin özelleştirilmek istenmesine karşı bir basın açıklaması yapan Makina Mühendisleri Odası Başkanı Emin Koramaz, genel seçimler öncesi hukuksuzlukların arttığını, araç muayene istasyonlarının ve hizmetinin özelleştirilmesinde yargı sürecinin baypas edilmek istendiğini belirtti. Oda Başkanı Emin Koramaz yaptığı basın açıklamasında; "PETKİM ve Türk Telekom dâhil özelleştirmeleri yargı sürecinde olan bütün işletmeler kamu tarafından geri alınmalı; istisnasız bütün özelleştirmeler durdurulmalı; ülke, kamu ve toplum çıkarlarını esas alan bir kamulaştırma programı başlatılmalıdır" dedi.

Araç Muayene İstasyonları/ Hizmetinin özelleştirme ihalesini kazanan Doğu-Akfen ve Alman TüvSüd ortak girişim grubunun kurduğu TÜVTÜRK'ün, araç muayene istasyonları/hizmetinin devir sözleşmesini imzalamak üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na davet edildiği, geçen hafta basında çıkan bazı haberlerde yer almıştır. Bilindiği üzere Odamızca; araç muayene istasyonları/hizmetinin Anayasal bir kamu hizmeti ve bu nitelikteki bir hizmetin kamu idaresi ve kamu görevlilerince yürütülmesinin Anayasal bir zorunluluk olduğu, hizmetin sağlıklı bir şekilde yürütülmesinin yolunun mutlaka özelleştirilmesi olmadığı, yıllar yılı bu hizmetten elde edilen gelirin, yine bu hizmetin iyileştirilmesinde kullanılmayarak hizmetin özelleştirilmesine gerekçe oluşturulmaya çalışıldığı, ülke insanının can ve mal güvenliğini doğrudan ilgilendiren böylesine önemli bir hizmetin yürütülmesinin, özel sektörün inisiyatifine bırakılmayacağı gibi temel gerekçelerle hizmetin özelleştirilmesine karşı hukuksal mücadele süreci başlatılmış ve özelleştirilme sürecinde tesis edilen işlemlere karşı çok sayıda dava açılmıştır.

Araç muayene istasyonları/ hizmetinin özelleştirilmesine karşı yıllardır yürütmekte olduğumuz hukuksal mücadelemizin her aşamasında, özelleştirmeye karşı temel gerekçelerimizin yanında; Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın kamuoyuna sunduğu özelleştirme gerekçelerinin kamu yararına uygun olmadığı, bunun yanında ekonomik açıdan da kamu zararına neden olacağı, hizmetin kamu denetiminin ortadan kalkacağı, idarenin yürüttüğü kamusal hizmetlerin özel sektörce denetlenmesinin yolunun açılacağı, ülke ve toplum güvenliğine ilişkin verilerin yerli ve yabancı sermayenin

bilgisine sunulacağı, hizmetin yürütülmesinin özel sektörün inisiyatifine bırakılmasıyla hizmetin ticari bir iş haline dönüşerek ticari kâr elde etmenin kamu yararının önüne geçeceği serbest piyasa koşulları içinde bir tekelin yaratılacağı, haksız rekabetin ortaya çıkacağı, otomotiv sektöründe faaliyet göstermekte olan bir şirketin özelleştirme ihalesini kazanan ortak girişim grubu içerisinde yer aldığı ve bu durumun da AB Standardı olan "tarafsızlık" kriterine uygun olmadığı vb. gerekçeler de dile getirilmiştir.

Kamuoyunun bilmesi gerekmektedir ki, araç muayene istasyonları / hizmetinin özelleştirilmesine karşı Odamızca açılmış olan davalar halen devam etmekte ve kesinleşmiş herhangi bir yargı kararı da bulunmamaktadır.

Özelleştirme sürecinde tesis edilen tüm işlemler yargı aşamasındayken ve henüz kesinleşmiş herhangi bir yargı kararı da mevcut değilken, ülkenin gündeminin seçimlerle meşgul olmasını fırsat bilerek yangından mal kaçırıcısına devir sözleşmesi imzalanarak hizmet devredilmek istenmektedir. Artık ülkenin ve kamunun genelini ilgilendiren özelleştirmelerde, devir yapılmadan bu özelleştirmelere karşı yürütülen yargı sürecinin beklenmesi, Kanuni İdare İlkesinin bir gereği olarak kabul edilmelidir. Hukuk devleti ilkesine bağlı ve hukuka saygılı bir kamu idaresinden beklenen, dava konusu edilmiş her türlü tasarrufla yargı sürecinin sonlanmasını beklemektir. Yargı süreçleri sonlanmadan yapılacak bir devir, ileride çok önemli hukuksal sorunların ortaya çıkması ve kamunun daha büyük zararlara uğraması ihtimallerini de taşımaktadır. Odamız bu sürecin takipçisidir ve gerekenleri yapacaktır.

Genel seçimler öncesinde yangından mal kaçırıcısına özelleştirmeler yapılmamalıdır.

Diğer yandan özelleştirmelerin ülkemiz lehine olmadığı kamuoyunca gecikmeli de olsa artık görülmeye başlanmıştır. Bütün bu uygulamalarda sorumluluğu bulunan Özelleştirme İdaresi Başkanlığı lağvedilmeli, yargı sürecinde iken devredilen kuruluşlar geri alınmalı, ülkemizin aleyhine olduğu açık olan bütün özelleştirmeler durdurulmalı, ülke, kamu ve toplum çıkarlarını esas alan bir kamulaştırma harekâtı başlatılmalıdır.

Emin KORAMAZ

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı**

53. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ

TMMOB Makina Mühendisleri Odası 53.Kuruluş Yıldönümünün kutlanacağı Geleneksel Gece

Bursa'da 1 Aralık 2007 Cumartesi günü Hotel Almira'da gerçekleştirilecektir.

Plaket alacaklar listesinde yer almayan üyelerimizin bizleri uyarmalarını bekliyoruz.

SICILNO	ADI/SOYADI	PLAKET YILI	SICIL NO	ADI/SOYADI	PLAKET YILI
1829	MUZAFFER ATILGAN	50.YIL	24143	UĞUR BABÖR	25.YIL
3212	İBRAHİM MESUT FELEK	40.YIL	24242	NURETTİN SANATÇI	25.YIL
3225	SALİH GÜNGÖREN	40.YIL	24408	ÖZCAN ÖRS	25.YIL
3267	ARMAĞAN ÇUBUKÇU	40.YIL	24579	HÜRİSER ÖZTÜRK	25.YIL
3342	AHMET TORUN	40.YIL	24612	EYVAZ YILMAZ	25.YIL
3401	MEHMET BÜYÜKBAYRAK	40.YIL	24613	M.CEMAL ÇAKIR	25.YIL
3449	SACİT SEZGİN	40.YIL	24658	YAGMUR MELİH GÖRTUNCA	25.YIL
3697	KAMİL DURER	40.YIL	24670	ABDULLAH DİNCELİ	25.YIL
3698	ERGİN ERAL	40.YIL	24758	GÜRSEL ARSLAN	25.YIL
3969	ÖNDER ÇELİKÇİ	40.YIL	24812	YALÇIN KONUŞKAN	25.YIL
21791	KADIR EŞBER ÇEKİÇ	25.YIL	24851	AHMET KENAN YAYMACI	25.YIL
21794	M.KAYA URGANCI	25.YIL	24864	KEMAL ERGİ	25.YIL
21795	MEHMET FATİH DAĞKIRAN	25.YIL	24889	CEMAL HALKALI	25.YIL
21823	İLHAN ERDİNÇ	25.YIL	24913	YAŞAR ÖMÜR KURU	25.YIL
21826	MUSTAFA ÖZER YÜCE	25.YIL	25061	ORHAN BEKİRDEN	25.YIL
21913	RİDVAN TULGARER	25.YIL	25068	GÖKHAN AYTEKİN	25.YIL
21955	MEHMET TOPLU	25.YIL	25088	ÖMER KÖSE	25.YIL
22030	CEM AYNAOĞLU	25.YIL	25290	SALİH PORTAKAL	25.YIL
22115	DURSUN ERKOÇ	25.YIL	25420	ERHAN ERDİM	25.YIL
22266	REMZİ KOÇAKUŞAKLI	25.YIL	25758	SUAT GÜLÇİMEN	25.YIL
22267	ÖNDER ÇAĞLAYAN	25.YIL	25880	SÜLEYMAN KALEMÇİ	25.YIL
22287	HALİT KULAĞIDELİKOĞLU	25.YIL	25909	ŞABAN AKMAN	25.YIL
22368	SELÇUK ERGİN	25.YIL	25919	İBRAHİM ŞAHİN	25.YIL
22418	N.CÖNEYT ELDİM	25.YIL	25931	AHMET TUNCA	25.YIL
22452	REHA ATAÇAN	25.YIL	25964	ERDİNÇ GÜNAY	25.YIL
22468	EKREM GÖKGÖZ	25.YIL	26036	ÖMER LÖTFİ AKSU	25.YIL
22502	AKİF BİLGİN	25.YIL	26100	GONCE ER	25.YIL
22527	GÜLTEN GÜLLER	25.YIL	26306	ŞABAN ÇALIM	25.YIL
22531	ALP GÜLLER	25.YIL	26309	S.SİTKİ ERGÜN	25.YIL
22590	AZİZ AYGÖL	25.YIL	26367	ALİ BİLİCİ	25.YIL
22654	MEHMET HAYRİ CİHAN	25.YIL	26505	İZZET FUAT ONAR	25.YIL
22676	HÜSEYİN YILDIZ	25.YIL	26605	İBRAHİM İÇÖZ	25.YIL
22684	VURAL DOĞAR	25.YIL	26613	ZAFER ÖZKELEŞ	25.YIL
22698	İLKER ÖZASLAN	25.YIL	26734	ALİ KEMAL YAZICI	25.YIL
22699	AHMET ÖZONAR	25.YIL	26805	MEHMET YAVUZ	25.YIL
22701	ETEM GÜRSEL GÖKER	25.YIL	26906	MUZAFFER SÜLÜN	25.YIL
22712	ÖNAL KARADUMAN	25.YIL	27086	METİN UZATICI	25.YIL
22722	FADİL DANIŞMAN	25.YIL	27108	BÜLENT ÇAKIROĞLU	25.YIL
22747	MEHMET ERDURSUN	25.YIL	27109	AHMET ATALAY	25.YIL
22755	OKTAY UYDAŞ	25.YIL	27177	NURAY MUSLU	25.YIL
22839	YÜKSEL TÜRKER	25.YIL	27212	MUSTAFA ALAN	25.YIL
22840	FAİK ŞENİŞİK	25.YIL	27820	ERDOĞAN ETİK	25.YIL
22845	AHMET LUTFI AKDUR	25.YIL	27913	NECATÜL MEVLANA BOZTEPE	25.YIL
22884	SONER MEHMET ÖZKER	25.YIL	28690	HÜSNÜ BULUT	25.YIL
22892	BAHTİŞEN HENDEN	25.YIL	28954	KUTSAL BEKDEMİR	25.YIL
22904	HÜSEYİN OĞUR	25.YIL	29314	SERDAR SAYLAN	25.YIL
22934	ALPASLAN BALKAYA	25.YIL	29381	SAYIM YAMAN	25.YIL
22988	FIKRİ DÜŞÜNCELİ	25.YIL	29384	YAKUP ÖZEN	25.YIL
22989	MEHMET TOKERLER	25.YIL	29475	ABDULVAHAP YIĞIT	25.YIL
23033	TEVFIK LEVENT BUYUKATAK	25.YIL	29476	SADETTİN ŞENGÖL	25.YIL
23068	OSMAN BULUT	25.YIL	29534	TAHİR KANGAL	25.YIL
23069	SÜLEYMAN AYDIN ARTUN	25.YIL	29645	VELİ VELİOĞLU	25.YIL
23117	MUSTAFA AKAL	25.YIL	30632	CAVİT ACAR	25.YIL
23201	KADRİYE KIRMIZIOĞLU	25.YIL	31231	FİKRET OĞUZ	25.YIL
23218	REMZİ USTA	25.YIL	31993	METİN BAKAR	25.YIL
23223	TÜLAY BÜYÜKŞİK	25.YIL	32672	İBRAHİM TUNCER KURAL	25.YIL
23224	FEYZULLAH ÖZKAN	25.YIL	33449	RECEP ERALP	25.YIL
23225	ŞAHİN BAYRAK	25.YIL	33995	OSMAN ÖZBAY	25.YIL
23286	MUSTAFA AKSEKİ	25.YIL	34577	GÜVENÇ TEZCAN	25.YIL
23424	ALİ BÜLENT SETBAŞ	25.YIL	35367	YAKUP BİLGİN KOÇAL	25.YIL
23425	NİLÖFER TOPÇU	25.YIL	35672	ARMAĞAN ALTINIŞIK	25.YIL
23426	REYHAN ÇAKIR	25.YIL	36325	M. CUMHUR ŞEKERCİOĞLU	25.YIL
23463	EMİN UZEL	25.YIL	37823	SÜLEYMAN TÜFEKÇİ	25.YIL
23585	MUSTAFA LEVENT TOPAL	25.YIL	38187	HAKAN YILMAZ	25.YIL
23648	ŞEMSETTİN TAŞBİLEK	25.YIL	42700	UFUK SAMANYOLU	25.YIL
23668	ABDULVAHAP GÜRELİ	25.YIL	43078	SÜLEYMAN ZAIM LENER	25.YIL
23679	ŞENOL DOLAR	25.YIL	43371	NECİP NÜVİT TEZCAN	25.YIL
23740	TUNÇAY İŞGÖDER	25.YIL	44350	GÜLSÖN ANTALYALI	25.YIL
23886	HİKMET AYDOĞDU	25.YIL	51211	B. BAHADIR KARAAARSLAN	25.YIL
23988	EYYÜP SABRİ ATLIOĞLU	25.YIL	53043	NUMAN ÖZKAHYA	25.YIL
23992	AHMET TANIK ORAL	25.YIL	58748	SADİ TURCAN	25.YIL
24015	YILMAZ ŞİMŞEK	25.YIL	62657	SERDAR TEKİN	25.YIL

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI BURSA ŞUBESİNDEN, MİLLETVEKİLİ ADAYLARINA...

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Anayasa'nın 135. maddesinde tanımlanan 66 ve 85 sayılı KHK ve 7303 sayılı yasa ile değişik 6235 sayılı yasaya göre kurulmuş, kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur. Şubemiz etkinlik alanı içinde yer alan; Bursa, Balıkesir, Çanakkale, Yalova İl ve Bandırma, Edremit, Çan, İnegöl İlçe Temsilcilikleri aracılığı ile Makina, Endüstri, Uzay ve Havacılık, İşletme ve mekatronik mühendislerinden oluşan 4.784 üyesine; ülke çapında olduğu gibi Güney Marmara'da da, öncelikle ülke ve toplum çıkarlarını, ardından meslek ve meslektaş çıkarlarını gözeterek, bağımsız denetim kurumu işlevi ile hizmet veren bir meslek örgütüdür.

Bağımsız denetim kurumu işlevi ile yapmış olduğu teknik çalışmaların yanı sıra; sosyal ve toplumsal sorumluluk çerçevesinde üstlendiği görev ve çalışmalarda, Şubemiz her zaman öncelikle ülke ve toplum çıkarlarını gözeterek yapıyla tavrını almakta, mücadelesini sürdürmektedir.

Üyelerinden aldığı destek ile çalışmalarını, bu anlayışla yürüten Yönetim Kurulumuzun yeni seçilecek milletvekillerinin de öncelikle ülke ve toplum çıkarlarını gözeterek anlayışa destek vereceğine olan inancımızla, TBMM çatısı altında yapacağı çalışmalarda başarılar dilerken; görüşlerini almak üzere geldikleri Akademik Meslek Odalarını, seçildikten sonra da hatırlamalarını bekliyoruz.

Odamızın üzerinde ısrarla durduğu ve izlenmesini istediği bazı çalışmalar aşağıda belirtilmiştir.

*"Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Tasarısı"nda; "Avrupa Birliğine üye ülkelerden veya Bakanlar Kurulunca belirlenecek diğer ülkelerden gelecek

yabancı mimar ve mühendislerin çalışma izinlerinin verilmesinde, diploma ve ilgili meslek odasına kayıtlı olduğuna dair belgenin ibrazı halinde, 27/1/1954 tarihli ve 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanununun 34 üncü ve 35 inci maddeleri ile 17/6/1938 tarihli ve 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanunun 1 inci ve 7 nci maddeleri uygulanmaz" denilmektedir.

Böylelikle yabancı mühendislerden istenmesi zorunlu olan denklik belgesi kaldırılmakta, yabancı mühendis ve mimar istihdamında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile TMMOB'nin görüş bildirmesi uygulamasına son verilerek istenmiş; bu uygulama ile ülkemiz mühendislerinin hak ve hukuklarını koruyan tek yasal çerçeve olan "TMMOB Kanunu" da devre dışı bırakılmak istenmiştir. AB, Hizmetlerin Serbest Dolaşımı kapsamında ülkemiz mühendis ve mimarlarına kendi ülkelerinde bu olanakları sunmaz iken, AB vatandaşı mühendis ve mimarların Türk mühendis ve mimarlardan daha üstün bir konuma getirilmek istenmiştir. Bu uygulama ile neredeyse bütün diğer ülkelerin mühendis ve mimarlarının Türkiye'de sınırsızca çalışabilmesinin yanı sıra kalitesiz hizmetin kontrolsüz sunumuna olanak tanınmakta, akademik yeterlilik ile mesleki bilgi ve deneyim aranmadan, yabancıların her işte çalışmalarının ve ülkemiz mühendis ve mimarlarının aleyhine haksız rekabetin önü açılmaya çalışılmıştır.

Bu yasa TBMM'den geçmiş ancak Cumhurbaşkanımız tarafından, yukarıda belirttiğimiz bu olumsuzluklar nedeniyle TBMM'ye iade edilmiştir.

Seçilecek milletvekillerinden, önümüzdeki süreçte de karşılımlarına çıkabilecek bu yasa için gerekli karşı duruşu yapmalarını bekliyoruz.

•Makina Mühendisliği hizmetlerini ve projelerini gerçekleştiren Serbest Mühendislerin alabilecekleri asgari ücretleri, Odamız tarafından belirlenmekte ve sosyal güvenlik kuruluşlarına yatırdıkları primler de ayrıca denetlenmektedir. Böylelikle haksız rekabetin yanı sıra devletin vergi kaybı da önlenmektedir. Ancak işletmelerde çalışan mühendisler için genellikle Odamızın mühendislik yıllarına göre belirlediği asgari ücretlere uyulmadığı; ayrıca bir yandan da genel müdür düzeyinde, yıllarca mühendislik yapmış mühendislerin bile maaşlarının sosyal güvenlik kuruluşlarına, ülke düzeyinde işçiler için belirlenen asgari ücret düzeyinde yatırıldığı gözlenmektedir.

Bir yandan mühendisler, insanca yaşam için gerekli olan hak ettikleri ücretleri alamamakta, bir yandan da düşük gösterilen maaşlar için devlet vergi kaybına uğramaktadırlar.

Seçilecek milletvekillerinden, önümüzdeki süreçte TMMOB'nin görüşlerinin alınmasını bekliyoruz.

•Odamızın protokol imzaladığı 9 il olan Ankara, Edirne, Kocaeli, Zonguldak, Trabzon, Mersin, Samsun, Diyarbakır ve İzmir Belediyeleri sınırları içindeki binalarda bulunan 26 bin 651 asansörün, Odamız tarafından yapılan yıllık denetimlerinde, halen kullanılan asansörlerin yüzde 72'sinin kesinlikle kullanılmaz durumda olduğu ortaya çıkmıştır. 26 bin 651 asansörden, 3 bin 203'ünün eksiklikleri bulunduğu, 16 bin 987'sinin kesinlikle kullanılmaz durumda olduğu, 6 bin 461'inin ise kullanılmasında bir sakınca bulunmadığı; kullanılabilir asansörlerin oranının dörtte birde kalmasının ise ülke genelinde bulunan asansörlerin ne kadar büyük bir risk taşıdıklarını ve tehlikenin boyutlarını gözler önüne sermiştir. Bu sektörde yetkili yaklaşık 500; herhangi bir yetki almadan, deyim yerindeyse korsan olarak çalışan yaklaşık 1000 civarında firma faaliyet göstermektedir. Yukarıda belirtilen bu olumsuz tablo, 10.000 civarında asansörün olduğu tahmin edilen Bursa için de benzerlik göstermektedir.

Seçilecek milletvekillerinden, önümüzdeki süreçte denetim yetkisinin bağımsız denetim kurumu işleviyle TMMOB Makina ve Elektrik Mühendisleri Odalarına verilmesi için çalışma yapmalarını bekliyoruz.

•LPG'li araçlarda MMO'ya yetki devri yapıldıktan sonra 1,5 milyon LPG'li kullanıma dönüştürülen aracın gaz sızdırmazlık testi kontrollerinde % 90, son kontrollere

ilişkin montaj tesbit raporunda ise % 100 iyileştirme yaşanmasına karşın, halen 150 bin aracın sızdırmazlık raporunun bulunmaması ve standart dışı dönüşümler ile sahteciliklerin mevcudiyetinden hareketle alınan sıkı önlemlerin geliştirilerek sürdürülmesi gerekmektedir. Seçilecek milletvekillerinden, önümüzdeki süreçte denetimlerin sıkılaştırılması boyutunda desteklerini bekliyoruz.

•Doğal Gaz Piyasası Kanunu ve ikincil mevzuat kapsamında ülke genelinde sürdürülmekte olan mekanik tesisat uygulamalarındaki farklılıkların ve hatalı uygulamaların giderilmesi için; endüstriyel ve evsel doğal gaz dönüşüm teknik şartnameleri ülke genelinde tek tip haline getirilmeli ve bu hizmetlerin yerine getirilmesinde Serbest Müşavirlik Mühendislik Büro Tescil Belgesi ve her proje için Proje Müellifi Sicil Durum Belgesi'nin aranması için başlatılan yasal düzenleme çalışmaları sonuçlandırılmalıdır. EPDK şartnamelerinde meslek disiplinine bağlı kalmak kaydıyla, SMM belgesi zorunlu hale getirilmelidir.

Seçilecek milletvekillerinden; önümüzdeki süreçte, geçmişte sonuç alamadığımız bu konuda desteklerini bekliyoruz.

•Kentimizdeki rant oluşumlarına, yağmaya karşı yapılan tüm mücadelelerde var olduk, olacağız. Bu kapsamda Bursa'da;

•Stadyum projesinde,

•Kaçak yapılaşma ile mücadelede,

•Tarım arazilerinde yapılaşmanın önüne geçilmesi,

•Kirazlıyayla'da 2B planı çerçevesindeki yapılaşmada,

•Ulaşım sorununda,

•Ulaşım master planının hazırlanması boyutunda,

•Kente göçün önlenmesi,

•TCDD ulusal hattına Bursa'nın bağlanması vb. kentsel sorunların çözümü yönünde yapılacak çalışmalarda ortak akıl oluşturulması kapsamında TMMOB ve BAOB ile birlikte ortak çalışmalar yapılmasının ve akademik meslek odalarının dikkate alınmasının gerekliliğini bir kez daha belirtiyoruz.

20 Temmuz 2007

Şubemiz Hizmet Binası ve Lokalimizin Açılışı



TMMOB Başkanı Mehmet SOĞANCI, MMO Başkanı Emin KORAMAZ, MMO Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR, MMO Şube Başkanları, Yönetim kurulu Üyeleri ve kent protokolü ile üyelerimizin oluşturduğu yaklaşık 410 kişinin katılımı ile gerçekleştirildi.

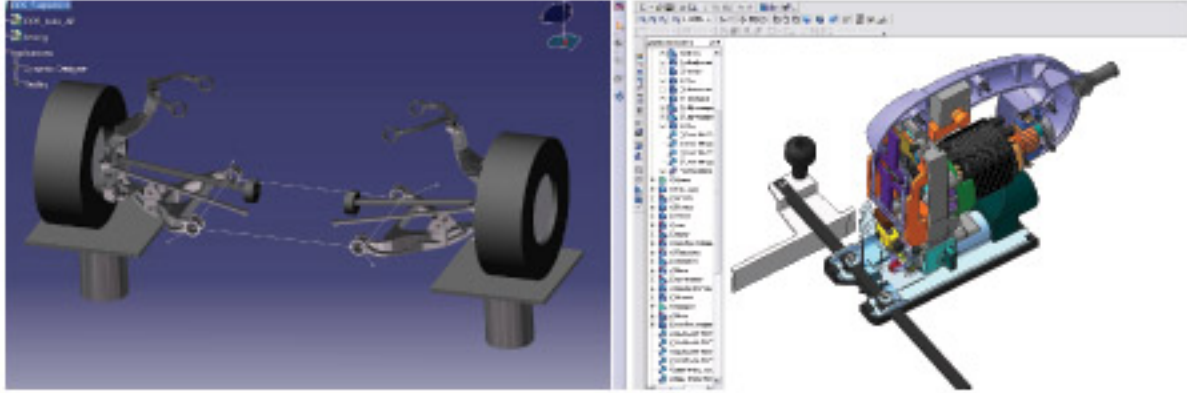


TEKNİK GÖREVLİLERİMİZE EĞİTİM SEMİNERLERİ DEVAM EDİYOR

10-11-12 Ağustos 2007 Tarihlerinde Kocaeli Şube ve Bursa Şube Teknik Görevlilerinin katıldığı Bölgesel Teknik Görevli Eğitimi Kocaeli'nin Kandıra İlçesi Kerpe Beldesinde bulunan Kerpe Oteli'nde gerçekleşti. Eğitime Oda Sekreteri Ali Ekber Çakar, Oda Yön.Kur.Üyesi Tahsin AKBABA, Gaziantep Şube Başkanı Ali PERİ, Araçlarda LPG Dönüşümü ve A.İ.T.M. Mühendis Yetkilendirme Kursu Eğitmeni Şerif ÖZSAKARYA, Kocaeli Şube, Bursa Şube ve Bağılı Temsilciliklerinde bulunan Teknik Görevliler ve Şube Müdürleri toplam 34 kişi katılmışlardır.

Eğitimin 1. Gününde Araçlarda Motor - Şasi Numaraları Tespitli Bilirkişlilikleri (Serdar SÖNMEZ - Bursa Şb.Müdürü) 2. Gün Araçlarda LPG Dönüşümleri, (Eğ.Şerif ÖZSAKARYA) 3. Gün A.İ.T.M. Projelendirme ve Uygulamaları (Eğ.Şerif ÖZSAKARYA) konularında bilgiler sunuldu ve gerçekleşen uygulamalar tartışıldı.

Eğitimden sonraki serbest zamanlarda; Kerpe Beldesi yakınlarında bulunan Pembe Kayalar ve Sansu Beldelerine geziler yapıldı.



CAD YAZILIMI SEÇERKEN NELERE DİKKAT EDİLMELİDİR?

Bilinen en eski üretim amaçlı ölçülendirilmiş resim, milattan önce 6000 yıllarına kadar dayanmaktadır. Eski Mısır'da "Royal Cubit" olarak tanımlanan ve kol dirseğinden orta parmak ucuna kadar olan mesafe ile (yaklaşık 45cm) piramitlerin yapımında kullanılan taşlarda (yaklaşık 100 royal cubit) kullanılmıştır.

Tasarım ve üretimin tarihsel gelişimi; sanayi devrimi, dünya savaşları ve seri üretime geçiş gibi süreçler sonucunda şekillenen ihtiyaçlar doğrultusunda tasarımla üretim arasındaki bağ olan teknik resim, tolerans, matematik model gibi çıktıların da gelişip değişmesine neden olmuştur.

Günümüzde otomobilden, takıya kadar ürün tasarlanan işletmelerde teknik resim ve CAD modeli birbirinin ayrılmaz parçası haline gelmiştir. Ülkemizde önceki yıllarda büyük ölçekli sanayi kuruluşları ve sadece birkaç üniversitede kullanılan CAD programları artık KOBİ'lerden, küçük işletmelere kadar yaygınlaşmıştır.

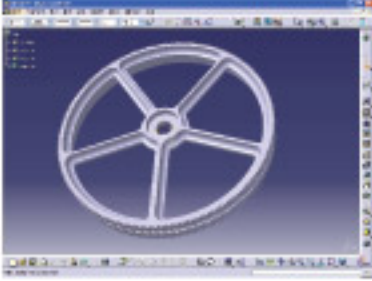
İşletmenize CAD yazılımı yatırımı yapacağınız -ya da yaptıracağınız- zaman dikkat etmeniz gereken önemli noktalar vardır. Bunların ancak hepsini değerlendirerek en kullanışlı ve en ucuz yatırımı yapabilirsiniz. Daha da açmak gerekirse; CAD yazılımı sadece binlerce dolar ödeyeceğiniz bir paket anlamına gelmemektedir. Bu yazılımın bedeline yeni iş istasyonu, network, yazılımı kullanacak operatörlerin istihdam edilmesi, eğitimleri

ve lisansların bakım ve yenileme ücreti gibi bedellerin de eklenmesi anlamına gelmektedir.

Öncelikle ihtiyaçlarınızı belirleyin

Doğru yazılıma karar vermek için öncelikle ihtiyaçlarını doğru tespit etmeniz gerekmektedir. Piyasada yaygın olarak kullanılan onlarca yazılım vardır ve bu yazılımların farklı özellikleri belirli ihtiyaçlar doğrultusunda ön plana çıkmıştır. İşe tasarım yaptığınız ya da yapacağınız ürünün özelliklerine göre (plastik parçalar, sac parçalar, kalıp, makina vb. gibi) uygun programları tespit ederek başlayabilirsiniz. Tasarım yapmadan müşterinizden gelecek datayı açıp üzerinde küçük değişiklikler yapacaksanız ya da çıktı alacaksanız daha ucuz çözümler de bulmanız mümkündür.

"Günümüzde otomobilden, takıya kadar ürün tasarlanan işletmelerde teknik resim ve CAD modeli birbirinin ayrılmaz parçası haline gelmiştir. Ülkemizde önceki yıllarda büyük ölçekli sanayi kuruluşları ve sadece birkaç üniversitede kullanılan CAD programları artık KOBİ'lerden, küçük işletmelere kadar yaygınlaşmıştır."



“Hiçbir ek yatırım gerektirmeyecek ucuz bir yazılım satın almak her zaman doğru karar olmayabilir. Bu yazılımı kullanacak tasarımcı bulmakta zorlanabileceğiniz gibi yazıcıya gönderdiğiniz çıktılarda bir problem yaşadığınızda çözüm için bir ilgili bulamayıp saatlerce internette forum sitelerinde dolaşarak sorununuza çözüm aramak gibi sorunlarla da karşılaşabilirsiniz.”

Satınalma, ek yatırım ve bakım maliyetleri

Farklı yazılımların farklı satış stratejileri vardır. Örneğin, bazı yazılımlarda yazılımın lisans bedelinin yanında “bakım sözleşmesi” adında yıllık ödemeniz gereken bir bedel daha vardır. Bu bedel çeşitli teknik destekleri ve yazılımın güncellenmesini içerir. Bazı yazılımlarda da güncelleme zorunluluğu yoktur. İsteğiniz doğrultusunda belirli periyotlarda bedelini ödeyerek güncelleme ve teknik destek hizmeti alabilirsiniz.

Diğer bir önemli konu ise yazılımın size ne kadar ek yatırım maliyeti getireceğidir. Güçlü özellikleri olan bir yazılımı özellikleri ile kullanabilmek için neredeyse yazılıma ödediğiniz bir bedel kadar ödeyerek iş istasyonu almanız gerekecektir. Eğer birden fazla lisans kullanacaksanız, ortak bir havuzda çalışacağınız bir server, network ve yedekleme ünitesine de ihtiyaç olacaktır.

Kolay kullanım, yaygınlık, uyumluluk ve teknik destek

Hiçbir ek yatırım gerektirmeyecek ucuz bir yazılım satın almak her zaman doğru karar olmayabilir. Bu yazılımı kullanacak tasarımcı bulmakta zorlanabileceğiniz gibi yazıcıya gönderdiğiniz çıktılarda bir problem yaşadığınızda çözüm için bir ilgili bulamayıp saatlerce internette forum sitelerinde dolaşarak sorununuza çözüm aramak gibi sorunlarla da karşılaşabilirsiniz. Müşteri ve tedarikçilerinizle sık sık veri alışverişi yapıyorsanız dosya formatınızda uyumsuzluklar da yaşayabilirsiniz. Bu tür sorunları yaşamak istemiyorsanız yazılımın yaygın ve kolay kullanılabilir olması, eğitim ve teknik destek hizmetlerinden rahatça yararlanabileceğiniz bir yazılım için maliyeti ikinci planda değerlendirmeniz gerekmektedir.

Bunların dışında işletmenizde kullandığınız ya da kullanacağınız CNC makineler varsa ya da tasarımlarınızda çeşitli analizler yapacaksanız (mekanik, kinematik, akış vb.) satın aldığınız yazılımla entegre çalışacak CAM (Bilgisayar Destekli Üretim) ve CAE (Bilgisayar Destekli Mühendislik-Analiz) programları hakkında da önceden araştırma yaparak bilgi edinmek çok yararlı olacaktır.

Dahili ve ekstra modüller

Yazılımın başında da belirtildiği gibi tasarımı yapılacak ürünün özelliklerine göre özelleşmiş onlarca program kullanılmaktadır. Bu programlar belirli bir paket fiyatlardan başlayarak eklenen modüllere (gelişmiş yüzey modelleme, CAM, kinematik analiz, elektronik devre tasarımı, borulama, kalıp, vb.) göre fiyatlandırılırlar. Burada önemli olan öncelikle kullanmayacağınız modüle harcama yapmamaktır. Yapılması gereken ilk iş, satınalmayı düşündüğünüz programların standart paketlerini karşılaştırmak olmalıdır. Çünkü bazı yazılımlarda standart gelen modüller için bazı yazılımlar ek ücret talep etmektedir.

Diğer tüm yatırımlarda olduğu gibi CAD yatırımı da çok önemlidir. Üstelik yüklü bir miktarda döviz ödeyerek yapacağınız bu yatırımı ikinci el bir tezgah gibi elimizden çıkarmak da neredeyse olanaksızdır. İşte bu yüzden tüm detayların analizi yapılarak bir bütçe fiyatının çıkarılması bir zorunluluktur.

Umut Onur ŞAHİN

MMO Bursa Şube Yön. Kur. Yd. Üy.

Coşkunöz A.Ş. Makina Tasarım Mühendisi



I. ENERJİ VERİMLİLİĞİ KONGRESİ YAPILDI

Enerji Verimliliği Kongresi, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Kocaeli Şubesi sekreteryasında 1- 2 Haziran 2007 tarihlerinde Kocaeli Üniversitesi Derbent Turizm Otelcilik Yüksek Okulu Uygulama Otelinde yapıldı.

Kongre ile yeni çıkan Enerji Verimliliği Yasası'nın kurumlar ve meslek odalarına yüklediği görevler, ikincil mevzuat çalışmaları, yasada mühendislerin yeri, binalarda, sanayide ve ulaşımda enerji tasarruf potansiyelleri, dünya ve Türkiye'de enerji sektörünün durumu, Avrupa Birliği enerji verimliliği politikaları, iklim değişikliği ve Kyoto Protokolü, enerji verimliliği danışmanlık şirketleri, enerji planlaması, enerji verimliliğinin ekonomisi, enerji ve çevre, arz tarafında verimlilik ve alternatif enerji kaynakları, enerji verimliliği uygulama ve teknolojileri, ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte masaya yatırıldı.

Kongre altı sektörel dernek ve kuruluş, 14 üniversite, desteği ile gerçekleştirilmiştir.

Kongreye TMMOB'a bağlı oda yöneticileri, MMO Merkez ve Şube Yöneticileri, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü, Elektrik İşleri Etüd

İdaresi, TÜBİTAK, Üniversitelerden Akademisyenler, Sektörel Dernekler, meslek örgütleri, katılmışlardır.

Kongrede 6 oturumda 28 bildiri sunulmuş, "Enerji Verimliliği Kanunu'nun Kurumlara Yüklediği Görevler: Uygulanacak Politikalar, Yapılacak Düzenlemeler" konulu forum oturumunda Makina Mühendisleri Odası, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ve Elektrik İşleri Etüd İdaresi temsilcileri konuya açılım getirmiş ve izleyicilerin katılımı sağlanmıştır. Bu çerçevede enerji verimliliğine ilişkin politika ve uygulamalar, bunlarla ilgili düzenleyici mevzuat ve denetim çalışmaları, ilgili tüm tarafların katılımıyla ayrıntılı bir şekilde tartışılmıştır.

Kongrede yapılan tartışma ve sunulan bildirimler ile ifade edilen görüşlerden hareketle aşağıdaki genel öneriler ile sanayi, konut ve ulaştırma sektörlerine yönelik öneriler ilgili kurum ve kuruluşlar ile kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

Genel Öneriler:

• Ülkemizde enerji sektörünün gerek stratejik önemi gerekse kaynakların rasyonel kullanımı, düzenleme, planlama, eşgüdüm ve denetleme faaliyetlerinin koordinasyonu açısından önemli eksiklikler mevcuttur. Mevcut yapı içinde özerk

ve bilimsel kriterler çerçevesinde çalışabilen bir merkezi birime ihtiyaç vardır.

• Öz kaynakların en iyi şekilde değerlendirilmesi temel ölçüt alınarak, ülke düzeyinde enerjinin öncelik ve gereksinimleri tartışılmalı, ulusal ve kamusal çıkarları gözeten ve üzerinde ilgili tüm kesimlerce ortaklaşan enerji plan ve politikaları belirlenmelidir.

• Türkiye'nin bir enerji envanteri çıkarılmalıdır. Kamunun eli kolu bağlanmamalı ve gerektiğinde kamu eliyle yatırımlar yapılabilir.

• Yetişmiş ve nitelikli insan gücümüz özelleştirme uygulamaları ve politik müdahalelerle tasfiye edilmemelidir.

• Ulusal enerji sektörünün öncelikli temel gereksinimlerinin doğru saptanmasıyla, kısa ve uzun erimli enerji yatırımlarının zamanında gerçekleşmesine dönük uygun politikalar ve kurumsal düzenlemeler yaşama geçirilmelidir.

• Önümüzdeki yıllarda ithal enerji kaynaklarına bağımlılığın azaltılması ve yerli kaynak kullanımının artırılmasını öngören yatırım plan ve programlar uygulanmalı, doğal gaz alım sözleşmeleri yeniden görüşme konusu yapılarak, ülke aleyhine hükümlerden (al ya da öde, ihracat yasağı, nakit ödeme şartı vb.) arındırılmalıdır.

• Dışa bağımlı enerji politikalarından vazgeçilmeli yerli ve yenilenebilir enerji kaynak-larımıza ağırlık verilmeli ve yatırımlar yapılmalıdır. Yenilenebilir Enerji Yasası uyarınca gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

• Rüzgâr, biyokütle ve güneş enerjilerine yönelik gelecek kurgusu mutlaka yapılmalı, toplam elektrik enerjisi içindeki payları süreç içerisinde artırılmalıdır. Özellikle güneş enerjisine yönelik bütçeden AR-GE çalışmaları için şimdiden pay ayrılmalıdır. Jeotermal potansiyelimiz özellikle sanayi, konut, tarım ve turizmde ivedilikle değerlendirilmelidir.

• Enerji sektörünün özellikle arz politikalarında enerji verimliliğine özel bir yer verilmelidir.

• 02.05.2007 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan "Enerji Verimliliği Yasası"nın gerekleri acilen yerine getirilmelidir.

* Yasanın da öngördüğü gibi enerji yönetimi sisteminin oluşturulma sürecinde desteklenmesi için Odalarımızın da desteğinde etkin ve yaygın eğitim programları gerçekleştirilmelidir.

• Enerji verimliliği ve tasarrufuna yönelik toplumsal bilinç oluşturmak amacıyla basılı ve görsel kitle iletişim araçlarından yayınlar yapılmalı, ilk ve orta öğretimde özendirici bilgiler öğretiminin davranışa dönüşmesini sağlayacak şekilde müfredatta yer almalı, okullarda ve üniversitelerde öğrencilerin bilinçlendirilmesini sağlayacak proje yarışmaları düzenlenmeli, özel sektörün gençlerin projelerine sahip çıkması sağlanmalı, konferans, söyleşi, panel vb. etkinlikler artırılmalıdır.

• Sanayi, konut, ulaşım-ulaştırma, elektrik üretim iletim ve dağıtım sektörleri enerji verimliliğinin öncelikli alanları arasında sayılmalı ve kamu öncü bir rol üstlenmelidir. Büyük ölçekli kamu kuruluşlarından başlanarak zorunlu enerji tüketimi azaltma hedefleri belirlenmelidir. Kamu sektörü binaların iyileştirilmesi ve verimli taşıt satın alınması için bütçe tahsis edilmeli ve bir program

yapılmalıdır. Kamu sektöründeki araç kullanım alışkanlıkları gözden geçirilmelidir.

• Mevcut kamu yatırımlarında enerji verimliliğini öngören teknolojik yenileme sağlanmalıdır. Enerji verimli ve çevre duyarlı cihaz, taşıt akreditasyon sistemi oluşturulmalıdır.

• Kamu İhale Kanunu'nda akreditasyon sonucu sıralamanın ve ömür boyu enerji tüketimi masraflarını fiyatla birlikte değerlendirecek bir sistem için değişiklik yapılmalıdır.

• Belediyelerle ilgili bir yasal düzenleme yapılarak; yerelde enerjinin verimli kullanılmasını sağlamak üzere sorumluluk ve yetkiler tekrar belirlenmeli, gelişmeler merkezi idarelerce izlenmelidir.

• Enerji verimliliği konusu enerji sektörünün arz politikaları arasında yer almalı ve enerji verimliliği yatırımları enerji sektörü yatırımları arasında sayılmalıdır.

• Elektrik sistemimizde yüzde 20'ler civarında olan kayıp-kaçaklar en az OECD ortalamalarına çekilmelidir.

• Teknik ve ekonomik fizibilite, çevre etki değerlendirme, teknoloji seçimi, yatırım, işletme çalışmaları ve tüketici bilincinin yükseltilmesi için her seviyede kadroların yetiştirilmesi ve sürekli eğitimi şarttır. Çevre koruma ve enerji tasarrufu bilinci geliştirilmesi amacıyla ilköğretim ve diğer eğitim süreçlerindeki müfredat modern anlayışlarla iyileştirilmelidir. Üniversitelerde, kamuda ve özel sektörde teknoloji geliştirme amaçlı araştırma-geliştirme çalışmalarına ağırlık verilmeli, AR-GE çalışmaları ciddi anlamda desteklenmelidir. Sanayi Sektöründe Enerji Verimliliğine İlişkin Önlem ve Öneriler

• Sanayi sektöründe üretim yapan sanayi alt sektörlerinin yapısı birbirinden çok farklı olduğu için tasarruf imkânları da birbirinden farklıdır. Bu nedenle enerji tasarrufu potansiyeli sektör bazında değerlendirilmelidir. Sanayi sektörlerini temsil edebilecek somut bilgilere ulaşılabilmesi için, sanayinin mevcut teknolojik durumuna göre, her sektörün

tüm orta ve büyük ölçekli fabrikalarında ön etüt seviyesinde çalışma yapılması, sonuçlarına göre yatırımların yönlendirilmesi ve sanayide sektörel planlama yapılması gerekmektedir.

• Sanayi sektöründe elektrik üreten kojenerasyon tesisleri ve tüm enerji tüketen kazan, fırın, kompresör gibi makina ve teçhizat ürün standartları enerji verimliliği yönünden iyileştirilmeli, makina ve teçhizatın verimli olanlar ile değiştirilmesi ve/veya verimliliğe katkı sağlayacak ek ekipmanlarla donatılması sağlanmalıdır. Teknolojik yenilikler yakından takip edilmeli ve uyarlanmalıdır.

• Enerji tüketimini sağlıklı biçimde izlemek için ölçme ve otomatik kontrol cihazları devreye sokulmalı, yüksek güç tüketilen noktaların sürekli otomatik ve entegre sistemlerle kontrol altında tutulması sağlanmalıdır.

• Arıza ve duruşlara bağlı üretim kayıplarını ve buna bağlı enerji tüketimlerini minimize etmek için bilgisayar destekli koruyucu bakım ve onarım sistemlerinin kurulması yaygınlaştırılmalıdır.

• Isıtma, soğutma ve ısı aktarım sistemlerinde, yakma sistemlerinde, atık ısı geri kazanımı ve yerden kullanımında, elektrik enerjisi kayıplarının önlenmesinde ilgili standartlar TSE tarafından hazırlanmalıdır.

• Enerjinin en ekonomik yoldan kullanılması için, "yük yönetimi" yapılarak yükün pik saatler dışına kaydırılmasına çalışılmalıdır.

• Kamuya ait ve uzun yıllar yatırım yapılmadığı için verimliliği düşük olan işletmeler enerji verimliliği açısından revizyondan geçirilmeli ve bu alanlara ilişkin gerekli yatırımlar yapılmalıdır.

• Sanayide enerji verimliliği açısından ayrıca, sıcak ve soğuk yüzeylerin yalıtılması, boşa çalışma sürelerinin kısaltılması, basınçlı hava sistemlerindeki kaçakların önlenmesi, motorların, fan ve pompaların frekans kontrolü ile hız ayarı, buhar sistemlerinin iyileştirilmesi gibi bilinen ancak hala uygulamakta hızlı davranılmayan birçok tedbirin de alınması gereklidir.

• Sanayi toplam enerji kullanımını içinde en yüksek paya sahip olan (yüzde 30 civarı) demir çelik ve metal ana sanayisinde ve diğer enerji yoğun üretim yapan sektörlerde enerji verimliliği yöntemlerinin uygulanması takip ve teşvik edilmeli ve yatırım önceliği verilmelidir.

Konut Sektöründe Enerji Verimliliğine İlişkin Tasarı ve Öneriler

• Binalarda enerji verimliliğinin ilk halkası binanın proje aşamasıdır. Bu aşamada binanın konumu, formu ve dış cephesinin fiziksel özellikleri vs. binanın optimum enerji performansını sağlayacak şekilde belirlenmelidir. Isı kayıplarının önlenmesi için gerekli tedbirler maliyetli de olsa alınmalıdır.

• AB Parlamentosu ve Konseyi tarafından 2002 yılında yayımlanan "Binalar İçin Enerji Performansı Direktifi"nin ülkemiz şartlarına uyumlaştırılması çalışmalarına hız verilmeli, bu kapsamda yer alan "Bina Enerji Kimlik Belgesi" uygulaması hayata geçirilmeli, kamuoyu bilinçlendirilmeli ve binaların "ısı sertifikası" ile alınıp satılması sağlanmalıdır.

• Binaların Mekanik Tesisat Projeleri, "TMMOB Makina Mühendisleri Odası Mekanik Tesisat Hizmetleri Uzman Mühendis Belgesi" sahibi ve TMMOB Makina Mühendisleri Odası'ndan "SMM Büro Tescil Belgesi" sahibi olan yetkili Serbest Mühendislerce yapılmalıdır.

• Halkın ve tüm tüketicilerin enerji tüketimi ile ilgili geçmişten gelen kullanım alışkanlıklarının değiştirilmesi gerekmektedir. Piyasada satılan elektrikli ev aletleri, klimalar ve lambalar üzerinde enerji verimliliğini gösteren bir etiket bulunup bulunmadığına tüketiciler dikkat etmelidir.

• Son teknolojik gelişmelere paralel olarak, ısı tesisatları, sobalar ve merkezi sistemlerde verimlilik artışı sağlayacak sistem/cihazların yaygınlaştırılması için yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Çok dairesli binalarda kombi yerine merkezi sistem ısıtmanın uygulanması için

gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

• Ülkemizde konutlarda iklimlendirme sistemleri ve özellikle de split tip olanlar yaygınlaşmaktadır. İklimlendirme sistemlerinin, yüksek performans katsayısına sahip olması sağlanmalı bu konuda halk bilinçlendirilmelidir. Bu cihaz ve tesisler nitelikli elemanlar tarafından kurulmalı ve düzenli olarak bakıma alınmalı, kalibrasyonları ürünlerin şartnamelerine uygun olarak yapılmalıdır.

• Standartlara uygun binaların satışlarında vergi indirimi, tasarruf sağlayıcı teçhizat ve aletlerin ithaline gümrük muafiyeti, enerji tasarrufu sağlayıcı yapı malzemelerine KDV indirimi gibi halkın yararlanabileceği basit ve uygulanabilir mali teşvikler çıkarılmalıdır.

• Binalardaki enerji verimliliğinin artırılması için yerel yönetimlerin bilinçlendirilmesi ve ulusal mevzuata göre işlem yapmalarının denetlenmesi sağlanmalıdır.

• Kamu tarafından kullanılan hizmet binalarına ve konutlara yönelik geniş kapsamlı bir enerji tasarrufu programı başlatılmalıdır. Tüm binalar enerji tasarrufu sağlayacak şekilde iyileştirilmelidir.

• Devlet İhale Kanunlarındaki tanımlar gözden geçirilmeli, enerji tüketimi olan cihaz ve taşıt alımlarında enerji verimlilik kriterleri ve ömür boyu maliyet analizi kuralının satın alım prosedürleri arasında yer alması sağlanmalıdır.

Ulaştırma Sektöründe Enerji Verimliliğine İlişkin Tasarı ve Öneriler

• Ulaşım altyapı yatırımlarında özel çıkarlar değil kamu yararı ön planda olmalıdır.

• Ulaşımında enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik olarak yurt içinde üretilen araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesi ve araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesi için otomotiv sektörü ile işbirliği yapılmalıdır.

• Toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması ve gelişmiş trafik sinyalizasyon sistemlerinin kurulması

gibi çalışmalar için belediyeler ve ilgili birimlerin elemanlarına yönelik eğitim ve bilinçlendirme çalışmaları yürütülmelidir.

• İnsan ve yüklerin kara yolu dışındaki ulaştırma tipleri ile taşınmasına yönelik çalışmalar Ulaştırma Bakanlığı'nca etkin bir şekilde gerçekleştirilmeli; kara yolu dışında diğer ulaştırma sistemleriyle taşımacılık için bir ulaştırma master planı oluşturulmalı; ülke, halk ve kamu çıkarlarını gözeterek politikalar geliştirilmelidir.

• Daha az enerji tüketen kentsel kitle taşıma sistemleri yaygınlaştırılmalıdır.

• Yolcu taşımadaki en ekonomik ulaşım demir yolu, yük taşımada ise deniz yolu olduğundan hareketle, uzun dönemli planlarda taşımacılık bu alanlara kaydırılmalıdır.

• Demir yoluna göre 2 misli, su yoluna göre ise 3 misli daha fazla enerji sarf eden kara yoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar ve özellikle de can ve mal güvenliğini tehdit eden standart dışı "Duble Yol" yatırımları gözden geçirilmeli, ağırlık demir yollarına verilmelidir.

• Daha az yakıt tüketen yeni yakıt, motor ve araç teknolojileri geliştirilmeli ve bu yeni teknolojilere uygun araçların üretim ve ithal edilmesi sağlanmalıdır.

• Yeni yakıt, motor ve araç teknolojileri geliştirilmeli veya bu yeni teknolojilere uygun araçların üretim ve ithal edilmesi sağlanmalıdır.

• Ulaşım sektöründe yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçların kullanımdan çekilmesi hızla planlanmalıdır.

• Belediyelerin son yıllarda izlendiği gibi özellikle şehir içi ulaşımında yakıt tüketimini arttıran savurgan yatırımlarına izin verilmemelidir. Belediyeler, özellikle sokak aydınlatması, ulaşım hizmetleri ve trafik düzenlemeleri gibi hizmetlerinde verimliliği öncelikli olarak göz önüne almalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

YABANCILARININ ÇALIŞMA İZİNLERİ

VETO EDİLEN “YABANCILARININ ÇALIŞMA İZİNLERİ HAKKINDA YASADA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YASA” BİR DAHA TBMM GÜNDEMİNE GİRMEYELİDİR!

Bu yasanın veto edilen maddeleri yürürlüğe girseydi, bu durum Türkiye'nin mühendislik, mimarlık ve şehir plancılığı birikiminin yok olması anlamına gelecekti.

Siyasal iktidarca, bilime, tekniğe ve hukuka aykırı olarak hazırlanarak TBMM'ye sunulan ve sadece AKP iktidarının milletvekillerce kabul gören Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Yasada Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa, akademik ve mesleki yeterlilikleri saptanmamış yabancılara mimarlık, mühendislik ve şehir plancılığı hizmeti sunabilme olanağı tanımakta idi.

Cumhurbaşkanlığı Makamına onay için sunulan yasa değişikliği, bilimsel ve hukuksal boyutlarıyla irdelenmiş, hukuk devleti ilkesi, eşitlik ilkesi, çalışma özgürlüğü, ulusal çıkarlar ve kamu yararı yönünden Anayasa'ya aykırılığı saptanarak TBMM'ye iade edilmiştir.

Cumhurbaşkanlığı tarafından gösterilen duyarlılığa teşekkür ediyoruz.

Bu yasanın veto edilen maddeleri yürürlüğe girseydi, bu durum Türkiye'nin mühendislik, mimarlık ve şehir plancılığı birikiminin yok olması anlamına gelecekti.

Bu yasanın çıkmaması için, başından beri yürütülen mücadelenin sıra neferleri Oda Başkanlarımız ve Yönetim Kurulu Üyelerine, Şube Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyelerine, İl Koordinasyon Kurulları Sekreterlerimize ve örgütlü üyelerimize, mesai ve yol arkadaşlarıma, TMMOB dostlarına TMMOB Yönetim Kurulu adına teşekkür ediyorum.

Bu örgüt sizlerle büyüyor.

Mehmet Soğancı
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

KAMU EMEKÇİLERİ SENDİKALARI KONFEDERASYONU (KESK) İSTANBUL'DAN ANKARA'YA YÜRÜYÜŞ BAŞLATTI



"İnsanca Yaşam İçin Toplu Sözleşme" sloganıyla yürüyüşe geçen KESK üyeleri 28 Ağustos'ta Bursa'ya uğradı. Stadyum önünde Bursa Şubeler Platformunca karşılanan grup buradan Osmangazi Metro İstasyonuna yürüdü.

Burada KESK Genel Başkanı İsmail Hakkı TOMBUL yaptığı konuşmada; Hükümetin çalışanları oyaladığını, beş yıldır yaptığı gibi yine "zaman kalmadı, tartışmayız" diyerek yine yoksulluk ücretlerini dayattığını vurguladı. 15 Ağustos'tan beri toplu görüşmelerin başladığını 2 milyon kamu çalışanının sonucu merakla beklerken hükümetin çalışanlara sefalet önerdiğini; çalışanların da emeklinin de sorunlarının arttığını; insanların yoksulluk içinde yaşadığını; verilen ücretlerin İMF tarafından belirlendiğini hükümetinde uyguladığını

belirten TOMBUL; toplu sözleşme masasında KESK'in yer almadığını belirtti. Bu yüzden toplu sözleşme görüşmelerinin bir orta oyununa dönüştüğünü belirten TOMBUL; direnişimiz, mücadelelerimiz sürecektir! Üreten insanlar olarak haklarımızı almak için mücadele edeceğiz Direne Direne Kazanacağız derken orada yer alan Kamu emekçileri de milyonlarca emekçi adına aynı sloganı atıyordu.

TMMOB Bursa İl Koordinasyon Kurulu Sekreteri Ahmet ATALAY'ın da katıldığı toplantıya Şubemizden katılan üyelerimiz Remzi ERİŞLER, Erol DOĞAN ve Nihal ARSLAN'dı. KAMU EMEKÇİLERİNİN HAKLI MÜCADELESİNİ DESTEKLİYOR, YAŞASIN KESK DİYORUZ

Erol DOĞAN
Makina Mühendisi

MMO'DAN ÜYELERİNE FERDİ KAZA SİGORTASI

Makina Mühendisleri Odası ödentilerini düzenli olarak ödeyen üyelerini ferdi kaza sigortası kapsamına aldı. Tüm üyelerini sigorta kapsamına alma hazırlıkları yapan Odamız, üyelerine ödenti borçlarını sıfırlama çağrısında bulunuyor.

FERDİ KAZA SİGORTASI KİMLERE YAPILIYOR?

MMO ödentilerini düzenli olarak ödeyen üyelerine yönelik 10 Temmuz

2007 tarihinden itibaren bir "sigorta hizmeti" başlattı. İlk etapta aidat borcu olmayan üyelere, Axa Oyak Sigorta bünyesinde ferdi kaza sigortası yaptırdı. MMO aidat borçlarını kapatan tüm üyeleri sigorta kapsamına almaya hazırlanıyor. Henüz sigorta kapsamına alınmayan üyelerin ödenti borçlarını sıfırlamalarının ardından poliçeleri düzenlenecek.

BU HİZMET İÇİN ODA NE KADAR ÜCRET ALACAK?

Üye ödenti borcu olmayan tüm üyeleri kapsayan ferdi kaza sigortası hiçbir mali külfet getirmiyor. Sigorta primlerinin MMO tarafından ödenecek olması nedeniyle, sigorta şirketi veya aracı kurumları ile MMO üyelerinin hiçbir mali ilişkisi olmayacak.

SİGORTA NELERİ KAPSAYACAK?

Uygulama ile büyük kısmı zor ve riskli koşullarda hizmet üreten MMO üyeleri olası kazalarda Kalıcı sakatlık riskine karşı 30 bin YTL

Tedavi Masrafları 3 Bin YTL

Vefat için 30 Bin YTL lik güvenceye kavuşuyorlar.

SİGORTA NERELERDE GEÇERLİ? KAZA DURUMUNDA KİMLERE ÖDEME YAPILACAK?

Dünyanın her yerinde ve 24 saat geçerli olan ferdi kaza sigortası, "ani ve beklenmedik bir dış olayın etkisi ile sigortalının iradesi dışında ölmesi veya bedeni zarar görmesi durumunda poliçede yazılı limitler dahilinde tazminat ödenmesini" kapsıyor. Sigortalının kaza sonucu oluşan bedeni hasarlarını da (doktor ücreti, hastane ve eczane masrafları vb) kapsam içinde bulunuyor. Olası kaza durumunda limitler dahilinde ödemeler sigortalı MMO üyelerine veya varislerine direkt olarak yapılacaktır.

SİGORTA SERTİFİKAMI NEREDEN ALABİLİRİM?

Sertifika MMO Şubelerinde MMO tarafından sigorta şirketine bildirilen her üye için tek tek düzenlenen "sigorta sertifikaları", üyenin işlemlerini yürüten ilgili şubesi aracılığıyla iletmeye başlandı. Kendilerine sigorta kapsamına alındıklarına dair bildirimde bulunulan MMO üyelerinin, sigorta poliçelerini teslim almak üzere MMO şubelerine başvurmaları gerekiyor.

Halen üye ödentisi borçları buldukları için sigorta çalışması kapsamına alınmayan MMO üyelerinin de ilgili MMO şubesine başvurarak, borçlarını kapatmaları önemle duyurulur. Borçlarını kapatan üyelerin sertifikaları şubesine gönderilecektir. Daha sonra ilgili şube sizinle iletişime geçecektir.

KAZA GEÇİRDİM. NASIL TAZMİNAT ALABİLİRİM? NELER YAPMAM GEREKİYOR?

Herhangi bir kaza durumunda aşağıda yazılan belgeleri sigorta acentesine ilettiğinizde hasarlarınız karşılanacaktır.

Ferdi kaza hasarlarında öncelikle;

- a) poliçe Numaranız(.....bu numara 15090706 dir. Bu numarayı unutursanız veya ulaşamazsanız MMO üyesi olduğunuzu belirtin ve MMO sicil numaranızı yazın)
- b) Hasar tazminatınızın yatırılacağı banka hesap numaranız ve vergi numaranız

Tedavi masrafları için

- 1) Tedavi masraflarının oluşumunu açıklayan yazılı bildiriminiz (Olayın anlatımı-varsa hasara neden olan kişinin kimliği ve adresi mutlaka bildirilmelidir.)
- 2) Doktor raporu ile birlikte tedavi masraflarını oluşturan fatura veya kasa fişleri

Kalıcı Sakatlık Durumunda

- 1) Kazanın ne şekilde olduğunu gösteren, resmi makamlarınca düzenlenmiş olay tutanağı
- 2) Kalıcı sakatlık derecesini gösterir tam teşekküllü bir hastaneden alınan heyet raporu

Yaşam Kaybı Durumunda

- 1) Kazanın ne şekilde olduğunu gösteren, resmi makamlarınca düzenlenmiş olay tutanağı
- 2) Veraset ilamı ve aile nüfus kayıt örneği
- 3) İlgili vergi dairesinden alınacak tazminata ilişkin veraset ve intikal vergisinin ödendiğine veya vergiden muaf olduğuna dair belge
- 4) Yaşam kaybı raporu veya defin ruhsatı

BORCUM YOK. AMA SİGORTA SERTİFİKAM DÜZENLENMEDİ. NE YAPMAM GEREKİYOR?

Eğer aidat borcunuz olmamasına rağmen sigorta poliçeniz düzenlenmediyse lütfen şubenize başvurunuz.

SİGORTAM NE ZAMANA KADAR GEÇERLİ? BİTTİĞİ TARİHTEN SONRA YENİLEYECEK MİSİNİZ?

Sigortanız 21.07.2008' e kadar geçerlidir. Bu tarihten sonra MMO Yönetim Kurulu kararına ve firmayla yapılan anlaşma sonunda yenilenmesi düşünülmektedir.

PEKİ DAHA SONRA NELER YAPMAYI PLANLIYORSUNUZ?

Öte yandan Makina Mühendisleri Odası 16 Mart 2006 tarih ve 26110 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Tebliği" çerçevesinde tüm üyelerini kapsayacak bir biçimde çalışmalar da sürdürmektedir.

III. GÜNEŞ ENERJİSİ SİSTEMLERİ SEMPOYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ (Özet)



tmmob
makina mühendisleri odası

3. Güneş Enerjisi Sistemleri Sempozyumu ve Sergisi

9 - 10 HAZİRAN 2007

KÜLTÜR MERKEZİ - MERSİN



Enerjimizi güneşten alıyoruz...

III. Güneş Enerjisi Sistemleri Sempozyumu ve Sergisi Makina Mühendisleri Odası Mersin Şubesi Sekreteryalığında 9- 10 Haziran 2007 tarihlerinde Mersin Büyükşehir Belediyesi Kültür Merkezi'nde düzenlendi.

Sempozyum ve Sergiye 500'ün üzerinde kişi katıldı. . Sempozyum kapsamında düzenlenen ve 26 firmanın katıldığı serginin açılışı için Cumhuriyet Meydanı'nda "ODTÜ Güneş Arabası" ve "Güneş Bisikleti"nin halka tanıtımı yapıldı.

Sempozyum; üniversiteler, Elektrik İşleri Etüt İdaresi (EİEİ) Genel Müdürlüğü, Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi (DEK TMK), Birleşmiş Milletler Uluslararası Hidrojen Enerjisi Teknolojileri Merkezi (ICHET), Avrupa Yenilenebilir Enerji Birliği (EUROSOLAR) Türkiye Şubesi, Türkiye Erozyonla Mücadele Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA), Temiz Enerji Vakfı (TEMEV), Uluslararası

Güneş Enerjisi Topluluğu Türkiye Bölümü (UGET-TB)'nün de aralarında bulunduğu 30'dan fazla kurum ve kuruluşun destekleri ile gerçekleştirildi.

üniversitelerden ve araştırma kuruluşlarından birçok akademisyen ile uzman tarafından; konutlardan elektrige, mimariden ziraate kadar güneş enerjisinin çeşitli kullanım alanlarındaki uygulamaların ele alındığı 6 oturumda 21 bildiri sunuldu. Sempozyum kapsamında ayrıca; 2 konferans oturum ile "Güneş Enerjisinin Bugünü ve Geleceği" konulu bir panel, "Güneş Enerjili

Merkezi Sıcak Su Sistemlerinin Projelendirilmesi ve Uygulama Esasları" ve "Güneş Pili Elektrik Üreteçleri Temelleri ve Uygulamaları" konulu kurslar düzenlendi.

Büyük ilgi gören, 500'ün üzerinde kişi tarafından izlenen Sempozyumun sergi bölümüne; Dinamik Isı, Salt Cam, Kocabaş Reklam, ODTÜ Koleji, Akdeniz Belediyesi, Çukurova Üniversitesi, Örnek İş, Isısan Buderus, TEMEV, Tansuğ Makina, TEKTES, Tarsus Endüstri Meslek Lisesi, Hat Mühendislik, NKP, İstek Solar A.Ş., Feniş Teknik, Ezinç, Tülü İnşaat, Öztunç Mühendislik, Yeşil Gönen, SUNSTRİP, TENKA, Kuzeysan, Dinamik Isı, Salt Cam, Şimşek Enerji olmak üzere 26 kurum ve firma katıldı. İlköğretim okulu öğrencilerinin dikkatini ve ilgisini güneş enerjisine çekmek amacıyla Sempozyum açılışında yapılan "Güneş Enerjisinin Kullanım Alanları" konulu resim yarışmasına

katılan ve dereceye giren öğrencilere de ödülleri verildi.

Sempozyumda "Fotovoltaik Pillerin Üretim Teknolojileri ve Talep/Maliyet Açısından Dünyada ve Türkiye'de Durum", "Türkiye'de PV Panel Üretimi Nasıl Gerçekleştirilebilir? Doğru Başlangıç Nasıl Olmalı?" konularını içeren bir bilimsel çalıştay gerçekleştirilerek, sonuçları Sempozyumun forum ortamında kamuoyuna sunuldu.

III. GÜNEŞ ENERJİSİ SİSTEMLERİ SEMPOZYUMU VE SERGİSİ SONUÇ BİLDİRGESİ

Ülkemiz ise halen enerji temini açısından yüzde 74 gibi yüksek bir oranda dışa bağımlıdır. Resmi kurumların yapmış oldukları uzun vadeli projeksiyonlarda da dışa bağımlılık oranının 2010'da yüzde 71, 2015'te yüzde 68 ve 2020 yılı için yüzde 70'ler seviyesinde olacağı tahmin edilmektedir.

2006 yılında Türkiye'nin toplam enerji tüketimi 93 milyon ton eşdeğer petrol (MTEP) olarak gerçekleşmiştir. Tüketim oranımız ise her yıl yüzde 5 civarında artmaktadır. 2006 yılında enerji ithalatı için 28 milyar dolar ödenmiştir. Bu değer toplam ihracatımızın yaklaşık ¼'üne karşılık gelmektedir. Artan enerji ihtiyacımızın ucuz, sürekli ve güvenli bir şekilde karşılanmasında yaşanan zorluklar, ülkemizin en önemli sorunlarından biri haline gelmiştir. Gerekli önlemler alınmazsa yakın bir gelecekte ülkemizin bir enerji dar boğazı ile karşı karşıya kalacağı yetkililer tarafından yıllardır ifade edilmektedir.

Temiz ve tükenmez enerji kaynağı olan güneş enerjisi açısından Doğu Karadeniz hariç bir "güneş ülkesi" diyebileceğimiz Türkiye'nin, yıllık ortalama toplam güneşlenme süresi 2.640 saattir ve bu günlük toplam 7,2 saate karşılık düşmektedir. Türkiye'nin brüt güneş enerjisi potansiyeli 87,5 milyon ton eşdeğer petrol (MTEP) olarak belirtilmektedir. Bunun 26,5 MTEP'i ısı üretimine, 8,75 MTEP'i ise elektrik enerjisi üretimine elverişli miktarlar olarak belirtilmektedir. Bu veriler güneş enerjisi potansiyeli bakımından oldukça zengin bir ülke olduğumuzu göstermektedir. Ancak bu enerjinin sadece yüz binde ikisinden yararlanılmaktadır.

Öte yandan şu anda yalnızca 18 milyon konut içinde yalnızca 3,5-4 milyon konutta güneş enerjili sıcak su sistemi bulunduğu gözlemlenmektedir. Bu sistemlerin ülkemize enerji getirisi yaklaşık olarak 500-600 milyon dolardır. Oysa yalnızca bu sistemin yaygınlaştırılmasıyla bu alandan 3-3,5 milyar dolar daha ısı enerji katkısı gerçekleştirilebileceği öngörülmektedir. Yılda metre kareye ortalama 1311 kWh ısı şiddeti düşen ülkemizde güneş kaynaklı bu enerjinin kullanım alanlarının yaygınlaşmasını sağlayacak yerli ve yeni teknolojilerin ülkemizde üretimi ve kullanımının sağlanması mümkündür.

Odamızın bilimin ve teknolojinin halkımıza ulaştırılması yolundaki çalışmalarının bir halkası olan ve konuyla ilgili uzmanların çalışmalarını sunduğu ve paylaştığı Sempozyum sonunda aşağıdaki değerlendirme ve sonuçlar kamuoyunun bilgisine sunulmaktadır. Sempozyumumuz, aşağıdaki önerilerin yerine getirilmesiyle enerji alanında ülkemizin önemli mesafeler kat edeceğine inanmaktadır.

1. Ülkemiz dışa bağımlı enerji politikalarından vazgeçmelidir.

Enerji üretiminde ulusal kaynaklara ve yenilenebilir enerji kaynaklarına ağırlık verilmelidir. Bunun için ülkemizde, Odamız ve ilgili tüm tarafların temsil edildiği, bağımsız bir "Enerji Enstitüsü" kurulmalı, gerçekçi verilere dayalı enerji üretim ve tüketim master plan ve projeksiyonları ile ülkemizin gelecekteki enerji politikaları bu enstitü tarafından şeffaf olarak belirlenmeli ve hükümetler tarafından günlük politika ve kararların üstünde tutularak istikrarlı bir şekilde uygulanmalıdır.

2. Enerji ile ilgili yasalarımızda güneş enerjisi çok az ve yetersiz bir yer tutmaktadır. Güneş enerjisi kullanımını teşvik eden özel yasa ve mevzuat düzenlemeleri hızla yürürlüğe koyulmalıdır.

3. "Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Amaçlı Kullanımına İlişkin Kanun" metninde yer alan güneş enerjisi ile ilgili ikincil mevzuatın hazırlık çalışmaları hızlandırılmalı ve kamunun bu alandaki rol ve görevleri ilgili tüm tarafların görüşleri alınarak düzenlenmelidir.

4. Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımına yönelik AR-GE faaliyetlerinde yoğunlaşılmalı ve üniversitemizden etkin bir şekilde yararlanılmalıdır.

5. Yerli, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarına dayalı enerji politikalarının ciddi bir kamu planlaması eşliğinde çok temel bir ulusal politika olarak benimsenmesi ile birlikte enerjideki dışa bağımlılığı azaltabilecek ve giderek ortadan kaldıracak planlama, üretim ve denetim aşamalarında ulusal ve kamusal çıkarları gözetilen enerji politikaları uygulanmalı, ülkemizi uluslararası alanlarda bağımsız ve güçlü kılabileceğimiz bir "Enerji Yönetimi" anlayışı benimsenmelidir.

6. Özellikle güneş, jeotermal ve rüzgâr kaynaklarından enerji elde etmek için gerekli teknoloji ve ekipmanların büyük bir çoğunluğunun ülkemizde üretimi

vardır. Bu konuda deneyimli mühendis ve teknik elemanlara da sahip olan ülkemizde, "Yeni ve Yenilenebilir Kaynaklara Dayalı Ulusal ve Kamusal Bir Enerji Politikası" ilgili tüm tarafların katılımı ile oluşturulmalıdır.

7. Ülkemizde güneş enerjili sıcak su sistemlerinin yaygınlaşması ile güneş kolektörlerinin tüketici bazında kullanımı teşvik edilmelidir. Nüfusun ve enerji tüketimin yoğun olduğu büyük kentlerde yerel yönetimlerle iş birliği yapılarak güneş kolektörlerinin yaygın kullanımı konusunda çalışmalar yapılmalı, güneş kolektörleri ve aksesuarlarında KDV düşürülmelidir.

8. Güneş enerjili sıcak su sistemlerinin, güneş enerjisi potansiyelinin yüksek olduğu Güneydoğu Anadolu, Akdeniz ve Ege bölgelerinde öncelikli olarak yeni yapılanmakta olan binalarda kullanımını artıracak düzenlemeler yapılmalıdır.

9. Konutlarda tüketilen enerjinin yüzde 80'i ısımaya harcanmaktadır. Bu nedenle güneş mimarisi önemsenerek uygulamalı, öncelikle büyük şehirlerden başlanarak yeni yapılmakta olan binalarda, şehir ve imar planlarına yönlendirme ve yalıtıma büyük önem verilmelidir. Ek maliyet getirmeden yüzde 30'lara varan ısı kazancı sağlayan mimari özellikler kullanılmalıdır. Bu konuda ilgili meslek odaları ile işbirliği içinde bilinçlendirme çalışmaları yapılmalıdır.

10. Güneş enerjili sıcak su toplayıcılarında (kolektör) var olan TSE standartlarının eksiklikleri giderilerek güncellenmeli, paket ve toplu sistemlerin üretimi ve montajı konusunda yeni standartlar üretilerek uygulamaya geçirilmelidir.

11. Düşük gelir gruplarının sıcak su eldesine yönelik güneş enerji sistemi tesis edebilmeleri için kamu tarafından doğrudan maddi destek sağlanmalıdır.

12. Güneş enerjisi sistemlerinin testlerinin yapıldığı akredite laboratuvarların ulusal düzeyde oluşturulması ve yaygınlaştırılması için ilgili taraflarca gerekli çalışmalar yapılmalı, yurt dışındaki laboratuvarlara ödenen test ücretlerinin yurt içinde kalması sağlanmalıdır.

13. Görsel çirkinliğe sebep olan doğal sirkülasyonlu sistemlerin ortadan kalkması için bir çok Avrupa ülkesinde olduğu gibi pompalı güneş enerjisi sistemlerinin kurulmasının yaygınlaşması amacıyla bu sistemlere düşük KDV uygulanması, bu sistemi kullanan binaların çevre temizlik veya emlak vergisinden bir sürelik muafiyet sağlanması vb. uygulamalar ile teşvik edilmesi gereklidir. Ayrıca imar yönetmelikleri de buna göre revize edilmelidir.

14. Halen projersiz, denetimsiz bir şekilde üretilen ve montajı yapılan güneş enerjili sıcak su (termal) sistemleri, TMMOB'ye bağlı Odalar tarafından yapılan binaların mekanik tesisat, mimari, elektrik ve inşaat (statik) projelendirilmesi kapsamına alınarak bir standarda bağlanmalıdır. Bu projelerin Teknik Uygulama Sorumluluğu (TUS) kapsamında ilgili meslek odaları tarafından mesleki denetimlerinin yapılabilmesi için başta Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile yerel yönetimlerce ilgili meslek odalarının görüşleri alınarak gerekli mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır.

15. Güneş enerjili sıcak su kullanımının daha az yaygın olduğu bölge ve kesimlerde kat mülkiyeti açısından sorun yaratan çatılara güneş enerjisi sistemleri konulması konusuna ilişkin ortaya çıkan sorunları çözüme kavuşturan yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

16. Çevre ve Orman Bakanlığı, ORKÖY projesi ile orman köylerine yönelik olarak köylünün maddi destekli ve 3 yıl vadeli olarak güneş enerjisi sistemi sahibi olması için çalışmaktadır. Bu projenin benzeri

ova köyleri, kasabalar, ilçeler ve şehirlerin kenar mahalleri için uygulanmalıdır.

17. Kırsal alanlarda pişirme amaçlı kullanılan güneş ocaklarının yaygınlaştırılması için çalışmalar yapılmalıdır.

18. Jeotermal ve rüzgâr enerjisinin mevcut olduğu bölgelerde güneş enerjisi ile entegre sistemler oluşturulmalıdır.

19. Kentlerimizin ekolojik, çevresel değer ve varlıklarının zarar görmesini engelleyip sürdürülebilirliğini sağlayacak bir planlama gereklidir. Güneş, doğal enerjilere ve yerel ekolojik sistemlere uygun kent planları yapılmalı, mevcut planlar dönüştürülmeli ve kamu tarafından denetlenmelidir. Enerji gereksinimini, başladığı noktada azaltabilmek amacıyla, yerleşimler özgün doğal, tomografik, coğrafik koşulları özümseyen bir anlayışla analiz edilmeli, yerleşimlerde güneş cephelerin seçimi sağlanmalı, tükettiği enerjiyi doğal kaynakları ve atıkları ile üretebilen mahalle ve kentler tasarlanmalı, yapı cephelerinin iklimlendirme (ısıtma-soğutma) gereksinimleri göz önüne alınacak biçimde tasarlanması özendirilmelidir.

20. Metre kareye güneş enerjisi miktarının Avrupa ortalamasının ortalama iki katı olduğu güneş ülkesi Türkiye'de, güneş enerjili eko-mimari uygulamaları başlatılmalıdır. Konutlarda doğal enerji üreten sistemlere geçilmelidir. Yapıların çatılarında güneş pili uygulamaları başlatılmalıdır. Yeni yapılan binalarda da güneş ısı sistemleri zorunlu hale getirilmeli, bu sistemlerin eski yapılarda uygulanabilmesi özendirilmelidir. Toplu konutların ve yapı adalarının güneş enerjili ve ekolojik olarak tasarlanması ve uygulanmasını zorunlu kılan bir yasal düzenleme yapılmalı, belediyeler, kooperatifler ve TOKİ'nin bu yasal düzenlemeye uygun yatırım yapması

sağlanmalıdır.

21. Güneş enerjisinden yararlanma konusunda teşvik edici politika oluşturulmalı, 2010 sonrasında kuruluş maliyetleri düşeceği tahmin edilen fotovoltaik pillerin (PV) yerli üretimi için sektördeki gelişmeler izlenerek AR-GE çalışmalarına başlanılmalıdır. Güneş enerjisine dayalı elektrik alımında yüksek fiyatlar uygulanarak, bu tarz üretim teşvik edilmelidir.

22. PV Güç Sistemlerinde (PVGS) maliyetlerin düşürülmesi için, Devlet Planlama Teşkilatı öncülüğünde, üniversiteler, ilgili sektör temsilcileri, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Odaları ve Meslek Odalarının temsilcilerinin katılımı ile ulusal düzeyde stratejik bir eylem planı geliştirilerek uygulamaya konulmalıdır.

23. Kamusal kullanıma açık ve kamu idareleri tarafından düzenlenip, işletilen tüm açık alanlar, parklar, caddeler ve sokaklar, güneş enerjisi ile aydınlatılmalı, kentlerdeki kamu binalarında ve öncelikle okullarda ivedilikle güneş sistemlerine geçilmesine ilişkin arayışlara hız verilmelidir.

24. Ülkemizde ilgili yasa ve mevzuatların geliştirilmesi, bu konuda teknik ve teknik olmayan engellerin kaldırılması için daha etkin çalışmalar yapacak, güneş enerjisi (termal ve PVGS) alanında faaliyet gösteren tüm sektör firmalarını temsil edecek bir örgütlenme oluşturulmalıdır.

25. Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanım bilincinin gelişmesi amacıyla merkezi kamu yönetiminin politik iradesi ve yönlendirmesiyle meslek odaları, üniversiteler, kamu kurum ve kuruluşları, yerel yönetimlerin katkı ve destekleri ile tüm il ve ilçelerimizde örnek proje ve uygulamaların gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

SİVAS'I UNUTMADIK, UNUTMAYACAĞIZ, UNUTTURMAYACAĞIZ!



TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, Sivas katliamının yıldönümü nedeniyle bir basın açıklaması yaptı.

Bu yıl Sivas katliamının 14. yılı.

Bundan 14 yıl önce, 2 Temmuz 1993 günü Sivas'ta Madımak Otel'de, yakılarak katledilen insanlarımızın aydınlık yüzleri gözlerimizin önünde. O gün Sivas'ta yaşananlar, dün yaşanmışçasına aklımızda.

TMMOB, her 2 Temmuz'da olduğu gibi, bu yıl da, dost örgütler ile birlikte omuz omuza duracak.

O gün beynimizde yine Sivas'ta yanan o aydınlık yüzlerin ışığı olacak. O gün hep birlikte, hep bir ağızdan ve her şeye inat; "Başka Bir Yaşam, Başka Bir Türkiye, Başka Bir Dünya Mümkün" diyeceğiz. O gün yine dostlarımızla birlikte sesimizi yükselteceğiz:

"Sivas'ı unutmadık, unutmayacağız, unutturmayacağız."

Mehmet Soğancı
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

SEKTÖRÜN DİSİPLİNİ İÇİN KURUMLARARASI KOORDİNASYON GEREKLİ



III. LPG- CNG Kongre ve Sergisi Ankara Şube Sekreteryahında yapıldı. TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Ankara Şubesi sekreteryahında 8- 9 Haziran 2007 tarihlerinde Çağdaş Sanatlar Merkezi'nde düzenlenen III. LPG-CNG Kongresi ve Sergisi, 437 kişinin katılımı ile gerçekleştirildi.

Oda ve Şube yöneticileri, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Yetkilileri, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) Temsilcileri, üniversitelerden akademisyenler, sektör temsilcileri ile bu sektörde çalışan mühendisler ve konuya ilgi duyan kesimlerin katılımıyla yapılan Kongrede; altı oturumda 22 bildiri sunuldu. Kongrenin sergi bölümüne ise 22 firma katıldı.

Kongrede Likit Petrol Gazı (LPG) ve Sakatlanmış Doğal Gaz (CNG)'ın araçlardaki uygulamalarının ekonomik ve teknolojik açıdan değerlendirilmesi, mevcut durum analizi, sektördeki denetimler ve dolun istasyonlarıyla

ilgili konular beş ayrı oturumda irdelendi. Yapılan oturumlarda Makina Mühendisleri Odası (MMO), Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Standartları Enstitüsü (TSE), Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK), Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. (BOTAS), üniversiteler, sektördeki firmaların yetkilileri tarafından bildiriler sunuldu. Kongrede LPG-CNG sektöründeki firmalar olan; Dost Oto LPG- CNG Sistemleri, Damla Ltd. Şti., İlsay Otomotiv Ltd. Şti., Üç Yıldız Otomotiv Ltd. Şti., Atiker A.Ş., Olgun Oto A.Ş., 2A Mühendislik A.Ş., Altındağ Yatırım A.Ş., Shell Gaz A.Ş., Milangaz LPG Dağıtım A.Ş., Turital Ltd. Şti., İtaly Gaz Oto Ltd. Şti., Barış Elektrik Endüstri A.Ş., Kahvecioğlu Otomotiv, Yıldız Otogaz, Tunah Motorlu Araçlar Ltd. Şti., Ener Sistem Ltd. Şti., Baykan Otogaz Ltd. Şti., Demirhan LPG Ltd. Şti., Dinamik Endüstri Ltd. Şti., Karadeniz Tüpgaz A.Ş., Ekogas Alternatif Yakıt Sistemleri, Hedef Alternatif Yakıt Sistemleri ve Demirören Gaz Grubu'nun katıldığı bir de sergi düzenlendi.

İki gün süren Kongre; Çankaya Belediyesi, Enerji Petrol&Gaz Dergisi, Oto Doğal Gaz İstasyonları Derneği, Petrol Sanayi Derneği, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK), Gazi Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) ve Süleyman Demirel Üniversitesi tarafından desteklendi. Kongrenin açılış konuşmaları MMO Ankara Şube Başkanı Prof. Dr. Kahraman Albayrak, MMO Yönetim Kurulu Başkanı Emin

Koramaz, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdür Yardımcısı Abdullah Altınsoy ve EPDK LPG Dairesi Başkanı Güngör Azim Tuna tarafından yapıldı.

Ankara Şube Başkanı Kahraman Albayrak; yaptığı Kongre açılış konuşmasında Türkiye'de ve dünyada LPG- CNG uygulamalarının sürekli genişlediğini ve dünya çapında yayıldığını belirterek, bu durumun nedenlerinden birisinin enerji çeşitliliği, diğerinin ise çevresel etkilerle ekonomik nedenler olduğunu söyleyerek, düzenlenen Kongrenin bu nedenle önem kazandığını vurguladı.

Mmo Başkanı Emin Koramaz: "SİYASAL ORTAM SİYASETİN OLAĞAN KANALLARI DIŞINDAN GERİLİYOR"

Oda Başkanı Emin Koramaz; konuşmasının başında son dönemlerde yaşanan terör eylemlerine, Cumhurbaşkanlığı seçimine, genel seçimlere ve Kuzey Irak'ta yaşanan olaylara değinerek, konuyla ilgili şunları söyledi: "Son ayların başlıca gündem konuları Cumhurbaşkanlığı seçimi, genel seçimler, Kuzey Irak sorunu ve provokasyon işlevli terör eylemleri olmuştur. Bilindiği gibi ülkemizdeki siyasal ortam gergindir. Zaten gergin olan siyasal ortam siyasetin olağan kanalları dışından gerilmekte, ülkemize ve insanımıza karşı olan terör eylemleri de bu çerçevede bir rol oynamaktadır. MMO olarak biz; tireten, sanayileşen, hakça bölüşen, üzerinde insanlarımızın kardeşlik, barış ve güvenç içerisinde yaşadığı demokratik bir Türkiye istiyoruz. Böylesi bir Türkiye terörün toplumsal olarak yaltılmasından, teröre zemin hazırlayan her türlü eşitsizlik ve adaletsizliğin giderilmesinden, siyasetin siyaset

kanallarından yapılmasından geçmektedir. Böylesi bir Türkiye 12 Eylül hukukunun tasfiye edilmesinden, Cumhurbaşkanlığı yetkilerinin temsili düzeye çekilmesinden, baraj engeli kaldırılarak toplumun tercihlerinin parlamentoya yansıtılmasından geçmektedir. Odamız terör eylemlerini şiddetle kınarken ülkemizin esenliği için bu gerçeklerin toplum bilincinde yer edinmesinin önemini kamuoyunun dikkatine sunmaktadır".

Koramaz konuşmasında; Odanın her çalışma döneminde meslek ve uzmanlık alanları ile ilgili gelişmeleri tartışmaya açmak, görüş ve önerileri yetkililere iletmek, kamuoyunu bilgilendirmek ve ilgili taraflarla birlikte çözüm önerileri üretmek amacıyla; enerjiden, tesisata, tekstil teknolojilerinden, iş güvenliğine, uçak ve havacılıktan, endüstri mühendisliğine, kaliteden, kaynağa, makina tasarımı, tıbbi cihaz teknolojilerine varana değin bir dizi kongre, kurultay ve sempozyum düzenlediğini dile getirdi.

31 Mart 2006'dan Bugüne 92 Kurs Açıldı, 2 Bin 657 Oda Üyesi Belgelendirildi

OYK Başkanı, Odanın uzmanlık alanları ile ilgili tüm konularda olduğu gibi LPG-CNG uygulamaları konusunda da önemli çalışmalar yürüttüğünü, bu çalışmaların eğitim, kurs ve belgelendirme faaliyetlerinden yayın faaliyetlerine, araçların gaz sızdırmazlık ve LPG'li kullanıma dönüşümlerinin son denetimine kadar geniş bir kapsamda sürdürüldüğünü dile getirerek, Odanın tüm mesleki uygulama alanlarında olduğu gibi, LPG-CNG uygulamaları konusunda da çalışacak üyelerinin, konularında yeterli bilgi ve deneyime sahip olması gerekliliğini savunduğunu vurguladı. Koramaz; Odanın lisans eğitiminin meslek içi eğitimlerle desteklenmesini, yaşam boyu eğitimi zorunlu gördüğünü ifade ederek, konuya ilişkin şu rakamları verdi: "Odamızın 24 başlıkta

yürüttüğü mühendis yetkilendirme kurslarının 5'i doğrudan araçlar, LPG ve CNG uygulamalarına ilişkindir. LPG Tesisatı, Araç Projelendirme, Araçların LPG'ye dönüşümü, Araçların CNG'ye Dönüşümü, LPG Dolu Tesisleri ve Otogaz İstasyonları Sorumlu Müdür Mühendis Yetkilendirme Kursları ile üyelerimiz eğitilmekte ve belgelendirilmektedir. Yalnızca bu çalışma dönemimizde, yani 31 Mart 2006'dan bugüne kadar LPG-CNG uygulamaları ve Araç Mühendisliğine ilişkin 92 kurs açılmış ve kurslar sonrasında yapılan sınavlarda başarılı olan 2 bin 657 üyemiz belgelendirilmiştir".

200 Bin Personelin Eğitimi Yılsonuna Kadar Tamamlanacak

Emin Koramaz, bu çalışma döneminde, belgelendirme faaliyetleri için Oda merkezinde kurulan Personel Belgelendirme Kuruluşu (PBK)'nin ilgili AB standardı kapsamında Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK)'na akredite ettirildiğini, böylece Odanın yönetmelikleri uyarınca düzenlenen belgelerin uluslararası tanınırlığı konusunda önemli bir adım atıldığını söyleyerek, bütün bu faaliyetlerin işsizlik sorununun yoğun olduğu günümüzde meslek mensuplarına istihdam olanağı yarattığına dikkat çekti. Koramaz konuşmasını şöyle sürdürdü: "Odamız, 'Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Eğitim Yönetmeliği'nin 25.03.2006 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle birlikte, LPG sektöründeki personelin eğitimlerine ilişkin de bir yetki almıştır. Bu kapsamda Mayıs 2006'dan bu yana LPG Teknik Personeli, LPG Taşıma Personeli, Tüplü LPG Dağıtım Personeli, LPG Dolu ve Boşaltım Personeline yönelik düzenlenen kurslar sonucunda 12 bin 264 personele belge verilmiştir. Yine bu kapsamda düzenlenen LPG Dolu Tesisleri ve Otogaz İstasyonları Sorumlu Müdür eğitimleri sonucunda da 2 bin 46 üyemiz belgelendirilmiştir. Yaklaşık 200 bin personeli kapsayacak bu eğitimlerin EPDK tarafından belirlenen 2007 yılı sonuna kadar tanınan yasal süre içinde tamamlanması için sektördeki firmalarla işbirliğimiz aktif bir şekilde sürmektedir. Eğitim faaliyetlerimizin yanı sıra Odamızda LPG-CNG uygulamalarına ilişkin zengin bir yayın faaliyetimiz de bulunmaktadır. "Marka ve Tiplerine Göre Araçların Teknik Özellikleri", "Dökme LPG Sistemleri ve Dökme LPG Kullanımı", "Araçların LPG'ye Dönüşümünde Denetimsizlik", "Araçlarda LPG Dönüşümü-Mühendis El Kitabı", Araç Proje Mühendis El Kitabı", "LPG Tesisatı"; "LPG Gerçeği ve Çözüm Önerileri"; "Bilinçli Kullanım Güvenli Yaşayalım-LPG Sistemli Araçların Güvenli Kullanım Kılavuzu" ve yönetmelik kitapları yayınlarımızın arasında yer almaktadır".

Denetimlerde Kat Edilen Mesafe Odanın Başarısının Göstergesi Araç İmal Tadil Montaj (AİTM) Yönetmeliği uyarınca LPG'li araçların Gaz Sızdırmazlık Raporlarının Oda tarafından düzenlendiğini, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın 11.04.2005 tarihi itibarıyla, LPG ve CNG'ye dönüştürülen araçların son kontrollerinin yapılması ve Montaj Tespit Raporlarının düzenlenmesi konusunda Makina Mühendisleri Odası'nı yetkili kıldığını belirten OYK Başkanı Emin Koramaz; "bu hizmetler Oda bünyesinde istihdam ettiğimiz ve sürekli hizmet içi eğitimden geçen, konusunda uzman meslektaşlarımız tarafından yürütülmektedir ve bugün itibarıyla Odamızda 260 meslektaşımız teknik görevli statüsüyle çalışmaktadır. Bu konulara ilişkin Odamızın yürüttüğü çalışmaların başarısını, LPG ve CNG'li araçların denetiminde kat edilen mesafe ile ölçmemiz mümkündür. Bu açıdan bu Kongrenin, 1999, 2000 ve 2002

yıllarında düzenlediğimiz konferans ve sempozyumlardan önemli bir farkı bulunmaktadır. Bu fark, o etkinliklerin sonuç bildirgelerinde belirtilen öneri ve çalışmaların büyük oranda yerine getirilmiş olmasıdır. Söz konusu piyasanın disipline edilerek, araç denetimlerinde kamu otoritesinin tesis edilmiş olması, araç, yol ve sürücü güvenliği ile can ve mal güvenliğinin büyük oranda sağlanmış olmasıdır. Odamızın yetkilendirildiği 11 Nisan 2005 tarihi öncesinde, araçların ilk dönüşümüne ilişkin Montaj Tespit Raporları piyasada serbestçe düzenlenebildiğinden standartlara uygun dönüşümü yapılmayan araçlar trafikte sorun yaratıyordu. Geçmişte dönüştürülmüş ve büyük bir çoğunluğu standart dışı olan birçok aracı bazı firmalarca "Montaj Tespit Raporu" ve istenen diğer belgeler düzenlenerek, bu araçlar sözde "yasal statü"ye kavuşturulmaktaydı. Sorun öyle büyük bir boyuta ulaşmıştı ki; bazı firmalar başka illerde tescilli ve hiç görmediği çok sayıda araca belge düzenlenmekteydi. Ülkeye kaçak LPG KİT'i (distribütör, tank, bağlantı kabloları, kelepçeler vb.) ve malzeme girişi artmış, yetkili mühendis istihdamı azalmış; sektörde disiplinsizlik ve denetimsizlik had safhaya ulaşmıştı. Yine bu süreçte oluşturulan haksız rekabet ortamının bir sonucu olarak dönüştürülen araç sayısı artmasına karşın, Odamız kayıtlarına göre 1999 yılında 454 olan LPG araç dönüşümü yapan yetkili firma sayısı 2004 yılı sonu itibarıyla 231'e düşmüştü. Dönüşümlerin büyük bir çoğunluğu mühendis çalıştırmayan yetkisiz firmalarca gerçekleşti-rilmekteydi. Dönüştürülen araçların son kontrolünde hiçbir kamusal denetimin yapılmadığı böylesi bir boşluk ortamında, bu araçların yol açtığı kazalardan dolayı birçok

insanımız yaşamını yitirmekte, yaralanmakta ve trilyonlarca lira maddi kayıp oluşmaktaydı" dedi.

LPG'Lİ Araçların %75'inin Gaz Sızdırmazlık Raporu Yoktu

Bunların yanı sıra Karayolları Araç Muayene İstasyonlarının muayeneye gelen LPG'li araçların muayenesinde Oda tarafından düzenlenen gaz sızdırmazlık belgelerini istemekte duyarsız davranmasının, trafik denetimlerinde araçların LPG'ye dönüşüm ihlallerinin bir denetim unsuru olarak görülmemesinin sorunları daha da kronikleştirdiğini, 2005 yılı itibarıyla 1,5 milyon LPG'li aracın yaklaşık 500 bininin (% 33'ünün) LPG dönüşümleri ruhsatlarına işlenmediğini vurgulayan Koramaz, şöyle konuştu: "Bu araçlar kayıt altında olmadığından hem Montaj Tespit Raporu hem de Gaz Sızdırmazlık Raporu bulunmamak-taydı. Gaz sızdırmazlık testi açısından ise 1,5 milyon LPG'li araçtan 1 milyon 100 bini (% 75) Gaz Sızdırmazlık Raporu bulunmaksızın riskli ve tehlikeli bir şekilde trafikte seyretmekteydi. Hatırlarsınız, LPG'li araçlar kamuoyunda "bomba", "canlı bomba" vb. şekilde anılmaya başlanmıştı. Son kontrolleri yapma ve Montaj Tespit Raporu düzenleme yetkisinin 11.04.2005 tarihinde Odamıza devredilmesinin hemen ardından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bir dizi toplantılar düzenlemiştir. Odamız, TSE, Emniyet Genel Müdürlüğü, Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, EPDK, ilgili sektör dernekleri ve piyasaya LPG sunumu yapan firmaların yetkililerinin katıldığı bu toplantılarda denetime ve koordinasyona yönelik önemli kararlar alınmıştır. Odamız bu toplantılarda alınan kararları sıkı bir şekilde uygulamıştır. Öncelikle toplumsal bilinç oluşturulması

açısından, "Bilinçli Kullanım Güvenli Yaşayalım-LPG Sistemli Araçların Güvenli Kullanım Kılavuzu" adlı bir broşür 2 milyon adet basılarak ülke genelinde dağıtımı yapılmıştır. Mevcut LPG'li araçlar Türkiye'nin her tarafında Odamız birimlerinde uzman teknik görevlilerimiz tarafından ücretsiz olarak kontrol edilmiş ve LPG'li araç sahipleri standart dışı dönüşümlerin yanlışlarını giderme ve standartlar dâhilindeki dönüşümleri kontrol ve tescil ettirmek için gerekli işlemleri yapmaya yöneltmiştir. LPG dönüşümlü araçlara yönelik Makina Mühendisleri Odası'nca yapılan denetimler ile sektördeki disiplinsizlik ve denetimsizliğin üzerine gidilerek, yetkili firmalarca dönüştürülen her araç tek tek MMO'nun uzman mühendislerince kontrol edilmekte ve Montaj Tespit Raporu Odamız tarafından gerekli kontroller yapıldıktan sonra onaylanmaktadır".

Gaz Sızdırmazlığındaki Denetimsizlik Yüzde 10'a Çekildi

Bu uygulamayla dönüşümlerin yetkili mühendisler gözetiminde gerçekleşip gerçekleşmediğinin, mühendisin herhangi bir mesleki cezasının bulunup bulunmadığının, yetkili mühendisin firmada halen istihdam edilip edilmediğinin, dönüşümün ve dönüşümde kullanılan malzemelerin ilgili standartlara uygun olup olmadığının Oda tarafından denetlendiğini ifade eden OYK Başkanı; bundan dolayı Odanın gözetiminde dönüştürülen araçlarda bugüne değin hiçbir sorun yaşanmadığını dile getirdi. Emin Koramaz, LPG denetimlerinde yaşanan bu olumlu gelişmelerin rakamlara yansıyan boyutu ile ilgili şunları söyledi: "Yetki devri öncesi gaz sızdırmazlık raporu alan araç sayısı 389 bin iken; 31 Mayıs 2007 tarihi itibarıyla bu sayı 1 milyon 350 bine ulaşmıştır. 2004 yılında

Gaz Sızdırmazlığa ilişkin yüzde 75 oranındaki denetimsizlik, 31 Mayıs 2007 tarihi itibarıyla takriben yüzde 10'a çekilmiştir. Yine yetki devri sonrası 580 bin aracın son kontrolleri Odamızca yapılarak, LPG dönüşümlerinin araç ruhsatlarına işlenmesi sağlanmıştır. Böylece 2004 yılında yüzde 33 oranındaki denetimsizlik neredeyse tamamen giderilmiş, "Montaj Tespit Raporu" bulunmayan araç sayısı kontrol edilebilir bir düzeye ulaşmıştır. Yine LPG araç dönüşümü yapan firma sayısı 24 ayda 231'den 458'e çıkarılmış, bu firmalarda Oda eğitim programlarından geçerek belgelendirilen makina mühendislerinin çalışması sağlanmıştır. Bu göstergeler, alınan önlemler, kontrollerdeki süreklilik ile birlikte değerlendirildiğinde, LPG'li araçlardaki denetimsizliğin büyük oranda giderildiğini, bundan böyle LPG'ye yeni dönüşümlerin ve ticari araçlarda yılda bir, özel araçlarda 2 yılda bir yapılan denetimlerin önem kazanacağını göstermektedir".

Oda Başkanı Emin Koramaz, konuşmasının sonunda Oda tarafından sunulan denetim verileri ve Kongrede sunulacak bildirimlerle Türkiye'ye, "LPG-CNG kullanımının avantajları, ekonomik yönü, güvenilirliği ve çevre dostu" mesajlarının güçlü bir şekilde verileceğini belirtti. Hazırlanan Bildiriler Kitabı ve Kongrenin Sonuç Bildirgesi ile sektörde oturmuşluğun sağlanmasına büyük katkılar koymuş olacaklarını dile getiren OYK Başkanı, sözlerini şöyle bitirdi: "Odamızın bu alandaki başarılı faaliyetleri, kamuoyundaki saygınlık ve etkinliğini pekiştirmiştir. Bundan haklı olarak gurur duyuyoruz. Bütün bu faaliyetler, şimdi TMMOB Başkanlığı yapan önceki

Oda Başkanımız Mehmet Soğancı ile birlikte çalıştığımız ve 1990'lı yıllardan bu yana oluşturduğumuz kamu ve toplum yararı esas alan çizginin geliştirilmesi ve yoğun emeklerle mümkün olmuştur. Odamız ve TMMOB, meslek alanlarımızdan hareketle insanı, kamu, toplum ve ülke çıkarlarını temel alan ve kamu kurumları ile kamuoyunda güvenilirliği tesis eden bu mesleki hassasiyetlerini korumak ve geliştirmek için özel çaba sarf etmeye bundan böyle de tam bir kararlılıkla devam edecektir".

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdür Yardımcısı Abdullah Altınsoy: "ODANIN HİZMETİNDEN VATANDAŞ MEMNUN Kİ, ODAYA YÖNELMİŞ DURUMDADIR"

Kongre açılışında konuşan Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdür Yardımcısı Abdullah Altınsoy; LPG'de dünyada 56 ülkenin üyesi olduğu, 1958 Cenevre Anlaşması'nın eki olarak yayınlanan ECR-67, CNG'de ise ECR-110 regülasyonuna göre işlem yapılmasının öngörüldüğünü ifade ederek, bu tadilatlarla ilgili projelerin önceleri Bakanlıktan yetki belgesi almış makina mühendislerince yürütüldüğünü belirtti. Bu durumun pek sıhhatli olmadığına değinen Altınsoy; LPG-CNG dönüşümü yapılan araçlarda verilen gaz sızdırmazlık raporunun düzenlenme yetkisinin Makina Mühendisleri Odası'na verilmesiyle başarılı sonuçlar alındığına dikkat çekerek, şöyle konuştu: "23.06.2003 tarihinde, mühendislerin bu konuda belli bir eğitimden geçtikten sonra uzman kuruluşa devretmek üzere bu görev Makina Mühendisleri Odası'na devredilmiştir. Aynı şekilde, LPG ve CNG tadilat projelerinin

onaylama işlemleri de aynı düşünceyle 15.02.2004 tarihinde Türk Standartları Enstitüsü'ne devredilmiştir. Araçlarda yapılan söz konusu tadilat projelerinin onaylanabilmesi için, üniversitelerden veya TSE'den yakıt sistemi uygunluk raporu, işyeriyle ilgili hizmet yeterlilik belgesi alınması, montajda kullanılan aksam ve parçaların, LPG deposunun ise standartlara uygun olması gerekmektedir. LPG ve CNG dönüşümü yapılan araçların muayene istasyonlarında muayenesinin yapılması, bu muayenede Makina Mühendisleri Odası, TSE veya otomotiv anabilim dalı olan üniversiteler tarafından verilen gaz sızdırmazlık raporunun aranması gerekmektedir. Bilindiği üzere, bu gaz sızdırmazlık raporu fiyiyatta şu anda tek Oda tarafından veriliyor. Demek ki, Odanın burada hizmetinden vatandaş memnun ki, Odaya yönelmiş durumdadır".

Şikâyetlerdeki Azalma Başarının Göstergesi

LPG ve CNG uygulamalarında daha önce firmaların yetkili mühendisleri tarafından düzenlenen, son kontrol olarak adlandırılan montaj tespit raporu düzenleme yetkisinin de olabilecek olumsuzlukları önlemek ve ilave denetim sağlayabilmek düşüncesiyle Bakanlık tarafından Makina Mühendisleri Odası'na verildiğini anımsatan Altınsoy; gelinen noktanın düşüncelerini hakkı çıkardığını söyledi. Yürütülen başarılı çalışmalar sonucunda sektörde büyük ilerlemeler kaydedildiğinin altını çizen Altınsoy; "bugün itibarıyla Bakanlığımız çalışmalarını neticesinde, LPG ve CNG dönüşümleri sonucu ortaya çıkan olumsuzluklar büyük ölçüde giderilmiş, şikâyetlerde azalma

EPDK LPG Dairesi Başkanı Güngör Azim Tuna: "AMACIMIZ KAMU YARARIDIR"

Kongre açılışında konuşan EPDK LPG Dairesi Başkanı Güngör Azim Tuna; LPG'nin pazar büyüklüğünün 4.5- 5 milyar dolar civarında olduğuna dikkat çekerek, bu piyasada 150- 200 bin civarında insanın çalıştığını anımsattı. Verilen bu rakamların, piyasanın 1 milyona yakın bir kitleyi ilgilendirdiğinin göstergesi olduğunu belirten Tuna; çevre ve güvenlik faktörlerinin büyük önem taşıdığını vurguladı. Konuşmasında 2005 yılı Mayıs ayında çıkan 5307 sayılı LPG Piyasası Kanunu'na de değinen Tuna, Kanunun çıktığı dönemde yapılan çalışmalar konusunda şu bilgileri verdi: "Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu bünyesinde bir müstakil daire oluşturuldu ve hemen düzenleme çalışmalarına başlandı. Arkasından, öncelikle ithalat noktalarında laboratuvarlar kuruldu ve LPG Türkiye'ye girerken birtakım testlerden, analizlerden geçirilerek, girişi teknik düzenlemelere uygun bir şekilde tesis edildi. Buralarda görev yapacak personele eğitim verdik. Daha sonra da Lisans Yönetmeliğimizin yürürlüğe girmesiyle, EPDK; bu piyasada faaliyet gösterecek dağıtım şirketlerinden, otagaz istasyonlarına, dolun depolama tesisleri, tüp imalatı, tüp muayenesiyle uğraşacak bütün kişilerin lisans almasını zorunlu kılan mevzuat gereği, şu anki rakam itibarıyla yaklaşık 6 bin 600 civarında gerçek ve tüzelkişiye lisans vermiş durumdadır geçtiğimiz 1.5 yıl içerisinde".

Piyasada çalışan 150 bin kişinin eğitimi için Mart 2006'da Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği ile birlikte hazırlanan Eğitim Yönetmeliği'nin yayınlanarak yürürlüğe girdiğini anımsatan Tuna;

Eğitim Yönetmeliği'nin ardından da Denetim Yönetmeliği'nin yürürlüğe girdiğini, bu çerçevede denetimlerin sürdüğünü dile getirdi. Düzenlemeler ve denetimler konusunda Sanayi Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, TSE, TMMOB gibi kurum ve kuruluşlarla koordinasyon halinde çalıştıklarını ve bundan sonra da çalışmaya devam edeceklerini vurgulayan Tuna; "burada amacımız kamu yararadır, yani bu ortak noktada buluştuğumuzu düşünüyorum. Yani tüketicilerin, insanımızın kaliteli ve güvenli bir şekilde bu ürünü kullanmasıdır, sahip olmasıdır amacımız. Bu noktada hepimize görev düşüyor. Değerli Makine Mühendisleri Odası yöneticilerine, Başkanımıza, sizlere, böyle bir etkinliğe vesile olduğunuz için, böyle bir etkinlik düzenlediğiniz için teşekkür ediyorum ve kuthuyorum. İşbirliği içerisinde, birlikte üzerinde anlaştığımız hassasiyetler ve ilkeler doğrultusunda başarılı çalışmalarınızın devamını diliyorum" dedi.

III. LPG- CNG KONGRESİ VE SERGİSİ SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Ankara Şubesi sekreteryasında 8-9 Haziran 2007 tarihlerinde Ankara'da Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezinde düzenlenen III. LPG-CNG Kongresi ve Sergisi gerçekleştirilmiş, Kongreyi 437 kişi izlemiştir.

Oda yöneticileri, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, TSE ve EPDK temsilcileri, üniversitelerden akademisyenler, sektör temsilcileri ile bu sektörde çalışan mühendisler ve konuya ilgi duyan kesimlerin

katılımıyla yapılan Kongre ve Sergide altı oturumda 22 bildiri sunulmuş, sergiye 22 firma katılmıştır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, LPG-CNG'nin gerek ekonomik, gerekse çevre dostu olması nedeniyle endüstriyel tesislerde, sanayide, konutlarda ve otomotiv sektöründe yaygın bir şekilde kullanılması ve aynı zamanda piyasanın disipline edilerek, araç denetimlerinde kamu otoritesinin tesis edilmesi, araç, yol ve sürücü güvenliği çalışmalarında kat edilen mesafeleri gözden geçirmek; yeni teknolojiler ve sektörel gelişmeleri tanıma, üretilen bilgiyi paylaşma, yaygınlaştırma ve meslek alanlarımızdan hareketle toplumsal yaşamı olması gereken normlara ulaştırma amacıyla bu kongreyi düzenlemiştir.

Ülkemizde taşıtların yakıt ihtiyacının büyük bir bölümü petrolden karşılanmaktadır. Bu noktada petrole bağımlılığın azaltılması ve ekolojik dengenin korunması amacıyla alternatif enerji kaynakları ile alternatif yakıtların devreye sokulması gerekmektedir. Motorlu araçlarda, endüstriyel tesislerde ve konutlarda alternatif yakıt kullanımı pek çok ülkede yaygın bir şekilde uygulanmakta, çevre dostu araç üretimleri ve endüstriyel tesislerde kullanılmasıyla yaygınlaşmaktadır.

Kongrede, LPG'li araç kullanımının Türkiye'de başlamasının ardından, araçların LPG'ye dönüşümünde yaşanan denetimsizlik ve standart dışı uygulamalar ile MMO'nun bu konuda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yetkilendirilmesinin ardından yaşanan iyileştirmeler ve LPG-CNG uygulamaları ayrıntılı olarak irdelenmiştir.

LPG'li araçlarda MMO'ya yetki devri yapıldıktan sonra 1,5 milyon LPG'li kullanıma dönüştürülen aracın gaz sızdırmazlık testi kontrollerinde yüzde 90, son kontrollere ilişkin montaj tespit raporunda ise yüzde 100 iyileştirme yaşanmasına karşın, halen 150 bin aracın sızdırmazlık raporunun bulunmaması ve standart dışı dönüşümler ile sahtecilerin mevcudiyetinden hareketle alınan sıkı önlemlerin geliştirilerek sürdürülmesi gerektiğinde ortaklaşmıştır.

II. LPG-CNG Kongresi ve Sergisi kapsamında yapılan oturumlarda sunulan bildirimler ile yapılan tartışmalar ve öneriler sonucu ortaya çıkan öneriler aşağıda yetkililer ve kamuoyunun ilgi ve dikkatine sunulmaktadır.

1. T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı öncülüğünde oluşturulan ortamlar geliştirilerek sektör bileşenlerinin mevzuat hazırlık süreçlerine doğrudan katılımı sağlanmalı, AİTM (Araç İmal Tadil Montaj) Komisyonu ile Alt Komisyonunda yapılan çalışmalarda oluşturulacak görüş ve öneriler Yönetmelik, Mevzuat ve Standart oluşumu süreçlerine yansıtılarak etkili kılınmalıdır.
2. LPG-CNG uygulamalarına yönelik her türlü yasal boşluk giderilmeli, yasal düzenlemeler uygulamalara öncülük etmelidir.
3. Çok parçalı bir yapı oluşturan sektör tek merkezli bir çatı altında örgütlenmeli, sektörün sorunlarının çözümü için Makina Mühendisleri Odası'nın öncülüğünde çalışma grupları oluşturularak çözümler üretilmelidir.
4. Ülkemizde enerji kaynaklarını değerlendiren bir enerji planlaması yapılmalıdır. Ülkenin var olan temiz ve güvenilir enerji kaynaklarının kullanılmasının yanı sıra, özellikle yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelinmeli ve enerji üretimi çeşitlendirilmeli, uygulamanın bu planlara çerçevesinde hayata geçirilmesi

için çalışmalar yapılmalıdır.

5. LPG'li araçların trafikte güvenli seyri ile ilgili olarak görevlendirilen Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüklerince yapılan çalışmalar ve denetimlerin büyük kentler başta olmak üzere; yurt genelinde etkin bir şekilde yapılması için gerekli çalışmalar ivedilikle başlatılmalıdır.
6. LPG-CNG KİT'lerini ithal eden ve bu teknolojiyi ülkemize kazandırmak için yapılan yatırımların, üretilmiş KİT'lerin endüstriyel tesisler, konutlar, sanayi ve araçlarda kullanımı açısından yetersiz olduğu ve yeterince güvence oluşturmadığı görülmektedir. Zaman geçirilmeden konu ile ilgili taraflar bir araya getirilerek bu alandaki yasal eksiklikler tamamlanmalıdır.
7. LPG-CNG dönüşümü yapan yetkili firmalar tarafından dönüşüm yapılmadığı halde belge satışı ve belge sahteciliğinin önlenmesi için özellikle TSE, Makina Mühendisleri Odası ve Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Tescil Büroları arasında eşgüdüm sağlanmalı ve böylece haksız kazanç elde etmek isteyen firmaların tespiti yoluyla faaliyetlerinin durdurulması sağlanmalıdır.
8. Yetkisi olmadığı halde standart dışı malzeme kullanarak araç dönüşümü yapan firmalar ile standart dışı malzeme satan piyasanın engellenmesi için sektör bileşenleri ile merkezi örgütlenmesi tavrı alınmalı ve bu yöndeki çalışmalara aktif katılım sağlanmalıdır.
9. TSE 12664-1 Standardının Kasım 2006 revizyonu gerek sektör gerekse tüm bileşenlerin talepleri doğrultusunda yeniden revize edilmeli, yürürlükteki mevzuatlarla ivedilikle uyumlaştırılmalıdır.
10. Sektörde araçların LPG'li kullanıma dönüşümü araçları LPG ile çalıştırmaya indigeyen, dönüşümde mühendisin rolünü yadsıyan sıg yaklaşımlar terk edilmelidir. Araç ve motor teknolojilerindeki gelişmeler dikkate alınarak uzun vadeli öngörülerle dönüşümün, yanma ve taşıt

termodinamiği, yakıt tasarrufu, performans, gürültü, titreşim ve egzoz emisyonu kontrolü ile bir mühendislik uygulaması olduğu bilinci yerleştirilmelidir.

11. LPG'li araç denetimlerinde olduğu gibi, otogaz istasyonları ve dolun tesislerine yönelik denetim, belgelendirme ve kontrollerin yapılması ve sektörün disipline edilmesinde, kâr amacı gütmeyen, kamu ve toplum yararı doğrultusunda çalışmalarını sürdüren kamu kurumu niteliğindeki Makina Mühendisleri Odası'nın yetkilendirilmesi için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

12. LPG-CNG araç dönüşümleri ve otogaz istasyonlarının çevre, can ve mal güvenliği açısından yerleşim planlarına ve standartlara uygun olarak kurulmasına yönelik yapılacak yeni yasal çalışma, standart oluşturma ve düzenlemelerde ilgili kesimler ile meslek odalarının aktif katılımı sağlanarak görüşleri alınmalıdır.

13. LPG ve CNG'nin yakıt kalitesinin belirlenmesi ve artırılması için gerekli yasal önlemler alınmalı ve denetime tabi tutulmalıdır.

14. Çift yakıtlı çalışmak üzere dönüşüm yapılan araçlarda kullanılan KİT'lerin motor hacmi ve gücüne uygun olup olmadığına yönelik üniversitelerden alınan yakıt uygunluk belgelerinin araç motorunda performans testlerinin yapılmasını sağlayacak mekanizmalar oluşturulmalıdır.

15. Tüketici ve kullanıcıları koruyacak şekilde sanayide, endüstriyel tesislerde, konutlarda ve otomotiv sektöründe kullanılan gazın fiyatına yönelik politikalar belirlenmelidir.

16. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de çevreyi kirleten zararlı madde emisyonlarına karşı regülasyon uygulamaları sıklaştırılmalıdır.

17. LPG-CNG sektörüne malzeme üreten yerli üreticiler desteklenmeli ve teşvik edilmelidir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

KISA KISA

02 Temmuz 2007

Sivas Katliamının 14.yılı dönümünde Heykel'de yapılan yürüyüşe katılım sağlandı.

07 Temmuz 2007

Ankara'da düzenlenen "Teröre Hayır Mitingi"ne Şubemiz, otobüs kaldırarak destek verdi.

07 Temmuz 2007

Şubemiz X.Dönem, 6.Olağan Denetimi gerçekleştirildi.

19 Temmuz 2007

Uludağ'da Sarıalan Çobankaya arasında kurulu Telesiyej Tesisinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kaza ile ilgili basın açıklamasında bulunuldu.

20 Temmuz 2007

Uludağ'da Sarılan arasında kurulu Telesiyej Tesisinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kaza ile ilgili Şubemiz tarafından oluşturulan teknik heyet, olay yerinde incelemelerde bulundu. Hazırlanan "İnceleme Raporu" basın kuruluşlarına duyuruldu.

26 Temmuz 2007

BAOB Yerleşke binası toplantısı Şubemizde gerçekleştirildi. Toplantıya Şubemize temsilen Şube Teknik Görevlisi Emine Kaya ÜNSAL katıldı.

02 Ağustos 2007

TMMOB Bursa İl Koordinasyon Kurulu aylık olağan toplantısına Şube Başkanı Nedret YAYLA katıldı.

03 Ağustos 2007

Ünye'de Samsun Şube ve bağlı temsilcilikler ile Trabzon Şube ve bağlı temsilciliklerde görevli Teknik Görevlilere yönelik eğitime eğitmen olarak Şube Müdürü C. Serdar SÖNMEZ ve Teknik Görevli Kaan ÖZTEN katıldı.

10 Ağustos 2007 - 12 Ağustos 2007

Kerpe'de, Kocaeli Şube ve bağlı temsilcilikler ile Bursa Şube ve bağlı temsilciliklerde görevli Teknik Görevlilere yönelik eğitim gerçekleştirildi.

11 Ağustos 2007 - 12 Ağustos 2007

Çanakkale İl Temsilciliğinde LPG Dolum Boşaltım Personeli eğitimi eğitmen Mehmet Dağ tarafından gerçekleştirildi.

13 Ağustos 2007

aylık olağan BAOB toplantısına Şube Sekreteri Doğan USTAER katıldı.

16 Ağustos 2007

Elazığ'da, Diyarbakır Şube ve bağlı temsilciliklerde görevli Teknik Görevlilere yönelik eğitime eğitmen olarak Şube Müdürü C. Serdar SÖNMEZ ve Teknik Görevli Kaan ÖZTEN katıldı.

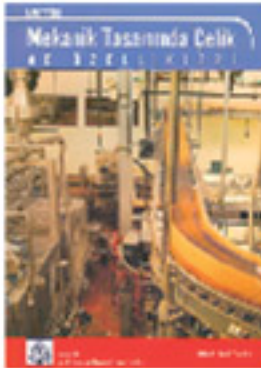
24 Ağustos 2007

Su Varlığı ve Kullanımı Komisyonu oluşturuldu.

27 Ağustos 2007 - 02 Eylül 2007

Çanakkale İl Temsilciliğinde eğitmen Tanık DEMİRAY tarafından Yapı Denetim Kuruluşlarında görev yapan makina mühendisi meslektaşlarımız için mekanik tesisat kursu düzenlendi.

Mekanik Tasarımda Çelik ve Özellikleri Kitabı Çıktı



Ucuzluğu, hammadde kaynaklarının genişliği, üretim teknolojisinin gelişmişliği, çeşitlerinin ve dolayısıyla kullanım alanlarının çok yaygın oluşu çeliği dünyada en çok üretilen ve tüketilen metal durumuna getirmiştir. Bu kitap, sanayileşme ve teknolojik gelişimin önemli bir itici gücü olan "Mekanik Tasarımda Çelik" konusunu kapsamaktadır.

Sanayinin gelişebilmesinde kilit sektörlerden biri "mekanik tasarım mühendisliği" ile "mühendislik malzemeleri" alanındaki gelişmişlik ve bilgi durumudur. En küçük tarım işletmesinden gıda, tekstil, enerji, imalat ve havacılık sektörlerine kadar çelik, metal, plastik, cam ve seramik gibi mühendislik malzemeleri kullanılır. Bu malzemelerin kalitesi ve gelişmişlik düzeyi, tüm özelliklerinin bilinmesi modern teknolojilerin bel kemiğini oluşturur. Malzemesiz üretim ve hatta malzemesiz tasarım dahi yapılamaz. Bir ülkenin ekonomisinin ve sanayileşmesinin en önemli bileşkesi ve lokomotif sektörü olan, o ülkedeki refahın ve gelişmişliğin en önemli göstergelerinden biri olarak kabul edilen "çelik sektörü" sanayileşmenin olmazsa olmazıdır.

Dünya metal üretiminin yüzde 95'i demir olup demirin karbonla yaptığı alaşımlar yani çelikler en yaygın kullanılan mühendislik malzemelerini oluşturmaktadır. Üretilen her 100 kilogram çeliğin 40 kilogramı yeniden kullanılan malzemedir. Çelik çeşitlerinin bu denli çok olması, her biri başka özellikler isteyen yerlerde ve işlerde kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Ucuzluğu, hammadde kaynaklarının genişliği, üretim teknolojisinin gelişmişliği, çeşitlerinin ve dolayısıyla kullanım alanlarının çok yaygın oluşu çeliği dünyada en çok üretilen ve tüketilen metal durumuna getirmiştir. Bu kitap, sanayileşme ve teknolojik gelişimin böylesine önemli bir itici gücü olan "Mekanik Tasarımda Çelik" konusunu kapsamaktadır. Bir referans niteliğinde olan bu kitabı yazan Mak. Müh. Sayın Cahit TÖRE'ye ve hazırlanmasında emeği geçen herkese teşekkürlerimizi sunarız.

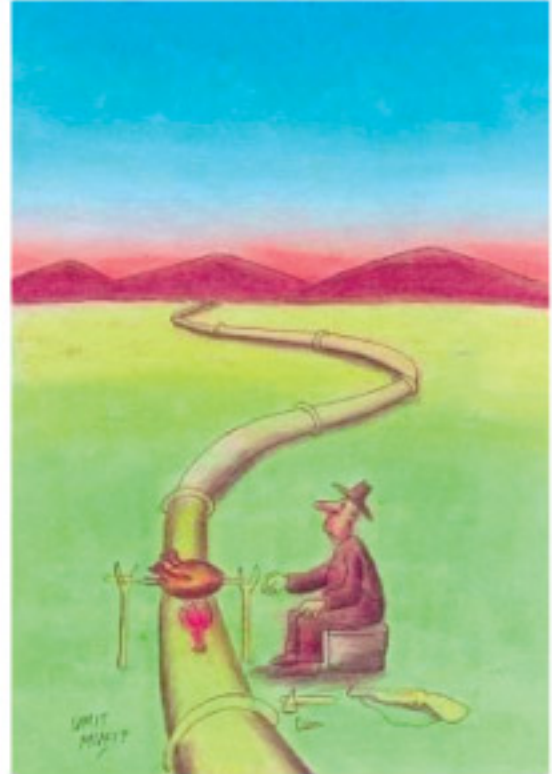
DON KIŞOT

Ölümsüz gençliğin şövalyesi,
 ellisinde uydu yüreğinde çarpan aklına,
 bir Temmuz sabahı fethine çıktı
 güzelin, doğrunun ve haklının :
 önünde mağrur, aptal devleriyle dünya,
 altında mahzun, fakat kahraman Rosinant'ı.

Bilirim,
 hele bir düşmeyegör hasretin hâlisine,
 hele bir de tam okka dört yüz dirhemse yürek,
 yolu yok, Don Kişot'um benim, yolu yok,
 yeldeğirmenleriyle dövüşülecek.

Haklısın, elbette senin Dülsinya'ndır en güzel kadını yeryüzünün,
 sen, elbette bezirgânların suratına haykıracaksın bunu,
 alaşağı edecekler seni
 bir temiz pataklayacaklar.
 Fakat sen, yenilmez şövalyesi susuzluğumuzun,
 sen, bir alev gibi yanmakta devam edeceksin
 ağır, demir kabuğunun içinde
 ve Dülsinya bir kat daha güzelleşecek...

Nazım HİKMET



arka kapak iç

arka kapak
reklam