



AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING

ARFF

Hava Kurtarma ve Yangın Görevlileri Dergisi

YAŞAM İÇİN 3 DAKİKA...

Mart 2021

Sayı 4 Ücretsiz

ISSN Numarası: 2757-718X

Hava Kurtarma ve Yangın Görevlileri Derneği resmi yayın organıdır.

BİRLİKTE



20 yıl



Hava Kurtarma ve Yangın
Görevlileri Dergisi
Mart 2021 Sayı:4

Hava Kurtarma ve Yangın
Görevlileri Derneği yayınıdır.

Yayın Türü: Yaygın süreli yayın
6 ayda bir yayınlanır.

Hava Kurtarma ve Yangın
Görevlileri Derneği adına
imtiyaz sahibi
Levent ERKEK

Genel Yayın Yönetmeni
Yazı İşleri Müdürü
Adem TIRYAKI

Editörler/Köşe Yazarları
Murat BEŞİR
Sevil YİYİT

Bütün yayın hakları Hava
Kurtarma ve Yangın Görevlileri
Derneği'ne aittir.
Her hakkı saklıdır.
İzin alınarak alıntı yapılabilir.

Dergi Tasarım
Hatice YİYİT
05325535332
stnygt@gmail.com

**Hava Kurtarma ve Yangın
Görevlileri Derneği İletişim
Bilgileri**

WEB Sitesi:www.arffdernek.org

Telefon: 0552 730 2222

Eposta: arffdernek@gmail.com

arffdergi@gmail.com

info@arffdernek.org

Korkutreis Mahallesi Strazburg
Caddesi No:17/7
Çankaya/ANKARA

BASKI:

Atalay Matbaacılık
Zübeyde Hanım Mah.
Süzgün Cad. No:7
Altındağ/ANKARA

Telefon:0312 348 4182

Değerli okuyucularımız;

Bundan tam 20 yıl önce kendini mesleğine adanmış gönüllü arkadaşlarımızın katkıları ile ortaya çıkan ve bugün 1400'e yaklaşan üye sayısı ile kurumumuzda ve diğer platformlarda ARFF Teşkilatını temsil eden ARFF Derneği'nin 20. Yılı'nı kutlamanın heyecanı ve gururunu yaşamaktayız. Bu amaçla her geçen gün daha da güçlenmemizi sağlayan değerli üyelerimize teşekkürü borç biliriz. Sizlerden almış olduğumuz destekle teşkilatımız için daha çok çalışmaya devam edeceğiz.2 yıl önce yayın hayatına başlayan ARFF Dergimiz yine sizlerle buluştu. Bu sayımızda yine sizlerin ilgisini çekeceğini düşündüğümüz yurtiçinden ve yurtdışından kaza raporları, havalimanı tanıtımları, mesleki makaleler, röportajlar, tatbikatlar, ARFF'de Sanat, ödüllü bulmaca gibi konuları içeren bir sayıyla karşınızdayız.Tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi sürecinden dolayı hareket alanımız kısıtlı olsa da rutin dernek faaliyetlerimizi yerine getirdik. Devletimiz ve milletimizin iradesi ile bu günleri de geride bırakacağız ve değerli üyelerimiz ile işyerlerimizde tekrar bir araya geleceğiz.Tüm meslektaşlarımızın 5 Mart ARFF Günü'nü en içten ve kalbi duygularıyla kutlar, meslek hayatlarında her bir arkadaşımıza başarılar dilerim.



**Hava Kurtarma ve Yangın Görevlileri Dernek Başkanı
Osman YOLCU**



★★★20.YIL★★★



arffdernek



arffdernek.org



0552 730 22 22



arffdernek@gmail.com

İÇİNDEKİLER

02



BİZDEN HABERLER

08



DERNEĞİMİZ KURUCU BAŞKANI
SATILMIŞ DURAN İLE RÖPORTAJ

10



ÇANAKKALE HAVALİMANI ARFF
PERSONELİNİN GEMİ YANGININA
MÜDAHALESİ

12



NASIL ARFF OLURUM?

15



HAVAYOLU MÜŞTERİLERİ,HAVALİMANI
KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE
EKİPLERİ FARKINDALIĞI

18



ESENBOĞA HAVALİMANI

27



DÜNYADAN KAZA RAPORLARI VE KURTARMA
HİKAYELERİ

32



MANİSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İTFAİYE
DAİRE BAŞKANI GÜRHAN İNAL İLE
RÖPORTAJ

34



SIİRT HAVALİMANI

36



ASIANA AIR UÇUŞ 214 KAZA
RAPORU İNCELEMESİ

43



HAVALİMANI ACİL DURUM PLANLARI

48



ATEX DİREKTİFLERİNİN MÜDAHALE VE
KİŞİSEL KORUNMA AÇISINDAN İTFAİYE
TEŞKİLATLARINDAKİ YANSIMALARI VE
UYGULAMALARI

52



BOEING VE AIRBUS UÇAKLARI
NASIL AYIRT EDİLİR?

57



ARFF SANAT

60



HAVACILIK VE YANGIN İÇERİKLİ
FİLM/DİZİ LİSTEMİZ

62



BUNLARI BİLİYOR MUSUNUZ?

64



ÖDÜLLÜ KARE BULMACA



20.YIL

BİZDEN HABERLER



Osman YOLCU

2020 YILI DERNEK FAALİYETLERİMİZ

Değerli okuyucularımız ARFF Derneğimizin 2020 yılında gerçekleştirmiş olduğu eylemler ve faaliyetler ile ilgili sizlere bilgiler aktaracak olursak;



Bildiğiniz üzere görevimiz oldukça yüksek riskler içeren meslek sınıfındadır. İşyerlerimizde her an acil durumlarla karşılaşabileme ve bunun sonucunda hayati tehlike yaşamamız söz konusu olmaktadır. Tüm bu riskleri göz önüne alarak derneğimiz AXA Sigorta A.Ş. ile tüm üyelerimizi kapsayan ve kişi başı yıllık 17 ₺ prim ücreti karşılığında ferdi kaza sigortası anlaşması yapılmıştır. Bu sigorta ile tüm üyelerimiz 7/24, terör ve deprem olayları dahil oluşabilecek her türlü kaza ve kaza sonucu vefat ve maluliyet hallerinde 100.000 ₺ teminat ile güvence altına alınmıştır.



Dilekçe ile katılım sağlanarak üyelerimiz arasında oluşturulan vefat yardım sistemiyle kişilerin vefatı halinde yaklaşık 1080 üyemizden 80.000 ₺ civarında yardım toplanmakta olup yasal varislerine verilmektedir.



Sürat Kargo ile yapılan indirim anlaşması ile üyelerimiz kargolarını %65-70'e varan oranlarda indirimli gönderim sağlamışlardır. Bu kargo hizmetimizden yılda yaklaşık 1500 gönderim yapılmaktadır.



ARFF Dergimizin 3. Sayısı Mart ayında yayınlanmış olup tüm havalimanlarımıza, itfaiye eğitimi veren okullara, protokol yapılan kuruluşlara, yangın sektöründe faaliyet gösteren firmalara gönderimi sağlanmıştır.



Üyelerimizin 1. Derece yakınlarının vefatı halinde derneğimiz tarafından taziye ikramı gönderimi sağlanmaktadır. Üyelerimizin hüznü günlerinde bir nebze olsa destek olunmaya çalışılmıştır. 2020 yılı içerisinde bu hizmetimizden 40 üyemiz faydalanmıştır.



Günlük iş hayatımızda sürekli zindelik ve performans için spor yapma gereksiniminden dolayı derneğimizin talebi ve yetkili sendikaların desteği ile ARFF Memurlarına spor eşofman takımı kurumumuz tarafından dağıtılmıştır.



Ankara Sheraton Otel’de Mart ayında gerçekleştirilen ISAF Exclusive 4. Güvenlik Fuarı ve Konferansı’nda derneğimiz medya standına ARFF Dergisi ile katılım sağlayarak mesleki tanıtımlar yapmış sektör temsilcileri ile bir araya gelmiştir.



Derneğimizin girişimleri ile Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele Memuru Seviye 5 ve 6 yeterlilikleri yayınlanmış ve kurumun sitesinde yer almıştır. Konuyla ilgili ileri düzey çalışmalar devam etmektedir.



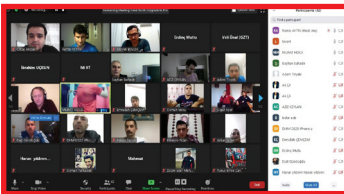
Dernek üyelerimiz anlaşmalı avukatımız aracılığıyla hukuki danışmanlık hizmetlerinden ücretsiz olarak faydalanmıştır.



ARFF Dernek Başkanlığı ve üyelerimiz arasındaki iletişimin daha sağlıklı olması ve kurumsallaşma adımları çerçevesinde dernek adına kayıtlı özel numara alınmış olup tüm iletişimler bu numara üzerinden sağlanmaktadır.



24 Ocak 2020 tarihinde Elazığ’da gerçekleşen deprem dolayısıyla Ankara’da bulunan Dernek Yönetim Kurulu Üyeleri ile birlikte meslektaşlarımıza geçmiş olsun ziyaretinde bulunulmuştur. Ayrıca güzergâh üzerinde yer alan Nevşehir, Kayseri, Malatya, Sivas, Tokat Havalimanları ziyaret edilmiş olup meslektaşlarımızla bir araya gelinmiştir.



Pandemi şartlarından dolayı yapılamayan Dernek Yönetim Kurulu ve temsilciler toplantıları online olarak gerçekleştirilmiş olup iletişim bu kanallar üzerinden de sürdürülmeye devam edilmiştir.



Üniversite Öğretim Görevlileri tarafından mesleki bilgi ve beceriler içeren eğitimler ve sunumlar online olarak üyelerimizin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.



Her yıl olduğu gibi tüm havalimanlarımıza sizlerden gelen mesleki fotoğraflar içeren masa ve duvar takvimleri gönderimi sağlanmış olup üyelerimize dağıtımını gerçekleştirilmiştir.



Dernek üyelerimizin düğünlerinde temsilcilerimiz aracılığıyla çiçek veya çelenk gönderimi sağlanmış olup bu mutlu günlerinde yanlarında olunmuştur.



Mart ayında gerçekleştirilen Türkiye Masa Tenisi Federasyonu Ankara İl Temsilciliği hakemleri eşliğinde 1. Ulusal Masa Tenisi Turnuvası düzenlenmiş olup havalimanlarımızdan 19 takım katılım sağlamıştır. Aynı zamanda bu organizasyonla birlikte temsilciler toplantısı da icra edilmiştir.



Yıl içerisinde iş kolumuzda yetkili sendikalar ile görüşmeler gerçekleştirilmiş olup personel sorunları ve çözüm yolları üzerine istişareler gerçekleştirilmiştir.



5 Mart ARFF Günü'ne özel tüm üyelerimize promosyon olarak 2 farklı model seçeneğiyle çanta gönderimi sağlanmış olup ayrıca ücreti mukabilinde ekstra çantada gönderilmiştir.



10 Ekim 2020 tarihinde gerçekleştirilen DHMİ Görevde Yükselme ARFF Şefliği sınavında derneğimiz sınava katılacak meslektaşlarımız için Ankara'da 6 tane otel ile indirim anlaşması sağlamıştır. Sınav giriş noktalarında ücretsiz olarak sınav seti dağıtımını gerçekleştirilmiştir. Kişisel eşyaların muhafazası için emanet alma hizmeti verilmiştir. Sınav sonrasında meslektaşlarımızla tanışma ve kaynaşma amaçlı 220 kişinin katılımıyla yemek organizasyonu gerçekleştirilmiştir. Tüm bu yapılan çalışmalar üyelerimiz ve kurumumuzda görev alan diğer çalışanlar tarafından takdir toplanmıştır.

ARFF PERSONELLERİ ARTIK LİSANSLI OLACAK



UÇAK KAZA KIRIM KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE

ARFF PERSONELİ LİSANS
VE DERECELENDİRME YÖNETMELİĞİ
(SYH ARFF 2222) (TASLAK)

[/arffdernek](#) [/arffdernek.org](#) 0552 730 2222 [arffdernek@gmail.com](#)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılığın uçuş emniyet ve güvenliği ile sürdürülebilir gelişimi esaslarına bağlı, mükemmelliği hedefleyen bir anlayış içerisinde tüm paydaşlara açık, katılımcı, etik ilkelere bağlı, sistemi sürekli iyileştirmeye yönelik, etkin ve saygın bir sivil havacılık yönetim hizmeti sunan bir Kamu Kuruluşudur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve diğer İşletme Hizmet Sağlayıcıları, organizasyonel yapıları kapsamında sürdürdüğü etkin ve verimli faaliyetleri çerçevesinde havacılık emniyeti ve güvenliğinden taviz vermeden, kârlılık esasının benimsendiği Kurum/Kuruluşlardır. Anılan Kurum/Kuruluşlar sivil havacılık faaliyetlerini ulusal ve uluslararası mevzuatta belirtilen hükümler doğrultusunda icra etmekte olup bununla birlikte havacılık sektöründe meydana gelen yeni uygulama/mevzuat düzenlemelerini de yakından takip etmektedirler. Birikimli olarak kazanılan başarılı işletmecilik trendinin sürdürülebilmesi ve geliştirilmesi amacıyla gö-

rünürde ve arka planda çok ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Mevcut hizmetlerin emniyetli, etkin ve verimli olarak yürütülmesi görünür şekilde icra edilirken; arka planda can ve mal güvenliğinin kesintisiz şekilde sağlanması amacıyla yol gösterici dokümanlar düzenlenerek ARFF personeli desteklenmektedir. Bilindiği üzere, ülkemizde hizmet veren kamu ve özel havalimanlarında Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele (ARFF) hizmeti uluslararası standartlarda verilmektedir. Bununla birlikte havacılık sektöründe önde gelen ülkelerde ARFF Hizmetlerine yönelik ulusal standartlar da belirlenmiştir. Bu kapsamda; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yayımlanmış olan standart ve önerilen uygulamalar ile Uluslararası en iyi ARFF uygulamaları çerçevesinde, ülkemizde hizmet veren havalimanlarında faaliyet gösteren ARFF personelinin sahip olması gereken minimum niteliklerin belirlenmesi, ilgili personelin mesleğinde uzmanlaşması, mesleki yeterliliklerin artırılması, ARFF personeline lisans ve derece verilebilmesi ve bunların yenilenmesi vb. hususlara ilişkin usul ve esasların düzenlenmesi amacıyla “ Havalimanı Kurtarma Ve Yangınla Mücadele (ARFF) Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği” taslağı hazırlanmıştır



Söz konusu yönetmelik, ICAO tarafından hazırlanarak yayımlanan; havalimanlarında kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin yürütülmesine teşkil eden Doc. 9137-AN/898 Part 1, havalimanlarında herhangi bir sebeple hareket kabiliyetini kaybeden uçakların kurtarılmasına ilişkin Doc. 9137-AN/898 Part 5 ile acil durum planlarına ilişkin Doc. 9137-AN/898 Part 7 el kitaplarında yer alan bilgiler, FAA standartları, kendilerine özel ARFF standartları olan ülkelerdeki düzenlemeler ve havacılık sektöründeki güncel gelişmeler göz önüne alınarak hazırlanmıştır. ARFF hizmetleriyle ilgili ulusal standartların ve önerilen uygulamaların oluşturularak uygulamaya geçirilebilmesi, kurtarma ve yangınla mücadele ünitelerinde uygulama birliğinin sağlanabilmesi ve taslak yönetmelik dahilinde ilgili personelin gerekli eğitimleri alarak bilgi, beceri ve yeteneklerinin geliştirilmesi önem arz etmektedir. ARFF Hizmetlerinin en iyi şekilde yerine getirebilmesi; standartların oluşturulması, gelişmelerin takip edilmesi, emir ve talimatların titizlikle uygulanması, bilgi tazelemek amacıyla eğitimlerin aralıksız bir şekilde sürdürülmesi, kurtarma ve yangınla mücadele araç ve teçhizatın etkin bir şekilde kullanılması, personelin beceri ve çabukluğunun işe yansıtılmasıyla birlikte mümkün olacaktır. Hava Kurtarma ve Yangın Görevlileri Derneğinin yoğun ve özverili çalışmaları sonucunda hazırlanan bu Yönetmelik Taslağı ile Türk Sivil Havacılık Sektörüne önemli bir doküman kazandırılması ve uluslararası arenada ülkemizin örnek teşkil etmesi hedeflenmiş olup, bu kaynaktan havacılık sektöründeki tüm kurum ve kuruluşların yararlanması beklenmektedir.

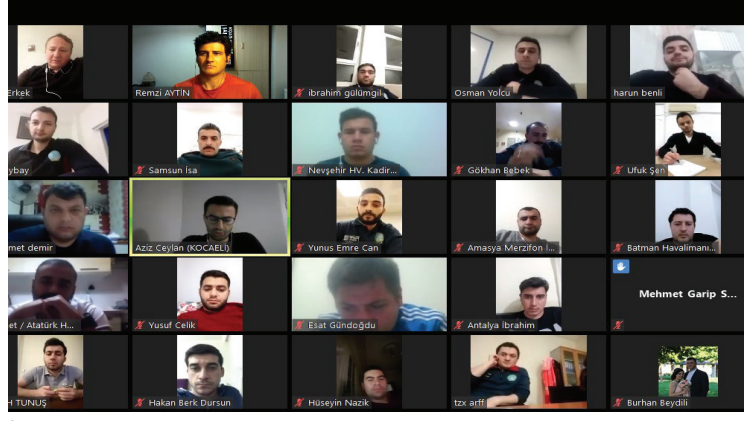


ZİYARET HABERİ

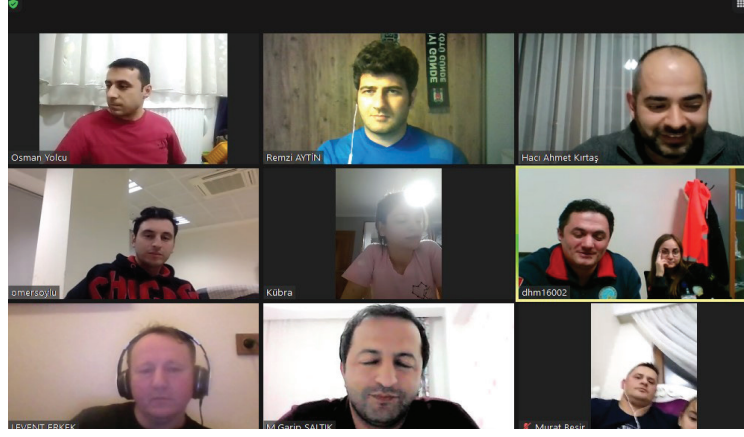
ARFF Derneği Yönetim Kurulu olarak Sivil Havacılık Genel Müdürü Prof. Dr. Sayın Kemal YÜKSEK Bey'e ve DHMİ İşletme Daire Başkanı Sayın Kürşad ÖZER Bey'e ziyarette bulunuldu. Derneğimiz tarafından hazırlanan "ARFF Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği" taslağı ile ilgili brifing verilmiş olup kendileri ile karşılıklı görüş alışverişinde bulunulmuştur. Göstermiş oldukları misafirperverlikten dolayı kendilerine teşekkürlerimizi sunarız ...

COVID 19 DÖNEMİ ONLINE ETKİNLİKLER

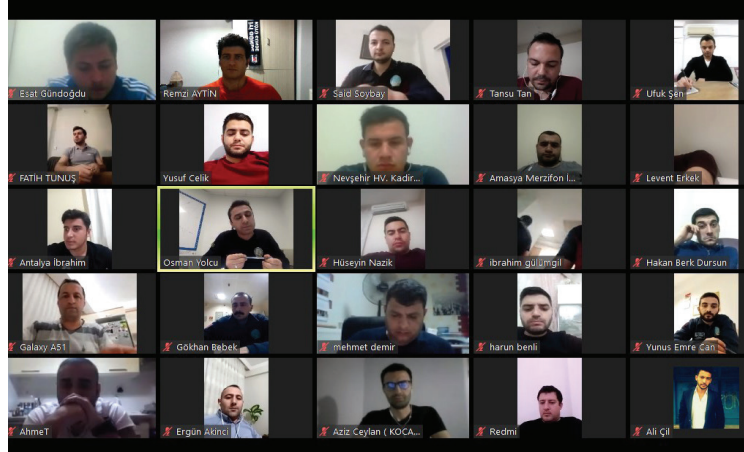
Yönetim Kurulu ve Temsilcilerimiz ile Pandemi sürecinde teknolojik imkanlardan faydalanarak, online programlar ile toplantılarımızı sık sık icra ettik. Yönetim Kurulu üyelerimizin sorun, sıkıntı ve gelişimi için çalışmalarını sürdürdü. Şeffaf yönetim anlayışımız ile güncel çalışmalar hakkında temsilcilerimiz sürekli bilgilendirildi. Bilinçlendirme ve farkındalık seminerleri düzenleyerek, temsilci ve üyelerimizin karantina günlerini verimli geçirmesine katkı sağladık. İzmir depreminde Arama Kurtarma gönüllüsü olarak görev alan, Kocaeli Temsilcimiz Aziz CEYLAN ile İzmir Depremi konulu seminer gerçekleştirdik. STK gönüllüsü arkadaşımız ile Kriz Yönetimini ve deprem sonrası hareket tarzını nasıl olduğunu, gerçek örnekler ile bizlere aktardı. Kurtarma operasyonlarında yaşanan mucizelerin duygusal anları bizlere aktardı. Ankara Üniversitesi Öğr. Gör. Murat GÖROĞLU hocamız ile Yüksek Açık Kurtarma ve Düğümler konulu online seminer gerçekleştirdik. Bu seminerin amacı temel yüksek açık kurtarma becerilerini ve düğüm çeşitlerini teorik olarak öğrenmek ve limanlarda eğitime katılamayan arkadaşlarımıza aktarımını sağlamaktır. Diğer toplantı konularımız lisanslandırma çalışması, ARFF 20.Yıl özel sayısı dergi çalışması, 20. Yıl promosyon öneri ve araştırmaları, hakların iyileştirilmesi, proje, talep ve önerilerin değerlendirilmesi, ziyaretlerimiz hakkında bilgi paylaşımı vb. konularda çalışmalarımız devam etmektedir.



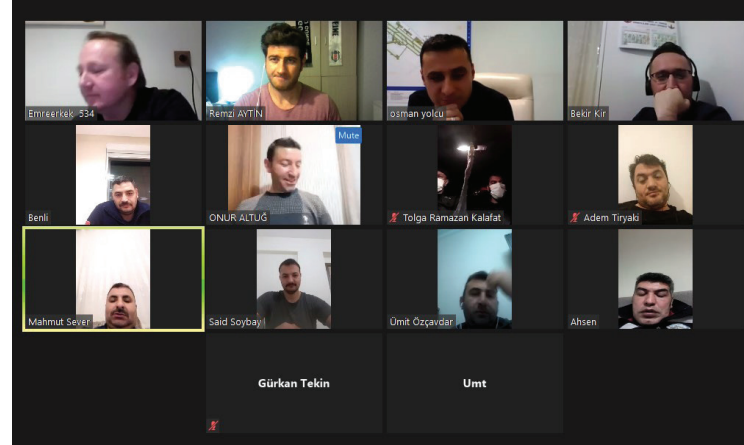
İp Bağlama ve Düğüm Atma Eğitimi



ARFF Dergi Editör Ekibi



Dernek Temsilciler Kurulu



Dernek Yönetim Kurulu



DERNEĞİMİZ KURUCU BAŞKANI SATILMIŞ DURAN İLE RÖPORTAJ

Değerli okurlarımız; 2001 yılında temelleri atılan kendini bu işe adanmış gönüllü meslektaşlarımızın çabaları ile ortaya çıkan ARFF Derneği'mizin bu sene 20. Yılı'nı kutlamaktayız. Şu an başkanlık görevini yürüttüğüm derneğimiz nasıl kuruldu hangi aşamalardan geçti bu günlere nasıl geldi; tüm bu süreçleri kurucu başkanımız Sayın Satılmış DURAN ile gerçekleştirdiğimiz keyifli bir röportaj ile sizlere aktarmaya çalışacağım.

Osman YOLCU: Satılmış Bey bize biraz kendinizden bahseder misiniz? Sizi kısaca tanıyabilir miyiz?

Satılmış DURAN: 15 Ocak 1956 yılında Ankara Çubuk ilçesi Güleler köyünde doğdum. İlkokulu köy okulunda bitirdim. Ortaokul ve lise öğrenimini Ankara'da tamamladım.

Osman YOLCU: ARFF mesleği ve kurumumuz ile nasıl tanıştınız?

Satılmış DURAN: 21 Nisan 1980 yılında DHMİ'nin açmış olduğu personel alım kursuna başvuru yaptım, yazılı ve sözlü sınavları kazandıktan sonra Ankara Esenboğa Havalimanı'nda göreve başladım. 15 Ocak 2021 tarihine kadar 41 yıl boyunca ARFF Şef Vekili olarak hizmet ettim.

Osman YOLCU: Dernek kurma fikri nasıl oluştu? Derneğe neden ihtiyaç duyduunuz amacınız neydi?

Satılmış DURAN: O günkü çalışma ortamında ARFF camiasının sorunları, çözüm yolları, kazançlar elde edilebilmesi ve üst makamlar ile görüşebilmek için yöntem arayışına girdik. Şu an Esenboğa Havalimanımızda Nöbetçi Müdürlük yapan Hasan Hüseyin TÜRKDOĞAN Bey'in yönlendirmesi ve yardımları ile tüzel kişilik oluşturulması ve dernek kurulması yönünde çalışmalara başladık. Tüzük hazırlanması ve gerekli başvuruların yapılması ile benim başkanlığında Turan AYANLAR, Bahadır BAYHAN, Muharrem KARADAĞ, Aslan ŞEKERCİ, Mustafa ÇETİN ve Meltem KARSLIOĞLU ile beraber ilk adımı atmış

olduk. 6 ay sonra olağanüstü kongre yapıldı ve başkan olarak seçildim.

Osman YOLCU: İlk aşamada kaç üyeniz vardı? Üyeler ile iletişim nasıl sağlanıyordu?

Satılmış DURAN: 100 civarı üyemiz vardı. Tabii bugünkü gibi hızlı iletişim ağı yoktu. Dernek telefon hattı ve faks alınıp kullanılarak üyeler ile iletişim sağlanıyordu.

Osman YOLCU: İlk dernek faaliyeti-niz neydi? Öncelikli olarak hangi sorunu çözmek için girişimlerde bulundunuz?

Satılmış DURAN: İlk etapta Yardımcı Hizmetlere düşürülmemiz ve Genel İdari Hizmetlere geçişimiz ile ilgili adımlar atılması kanaatine vardık. Bununla ilgili DHMİ İşletme Daire Başkanlığı, Devlet Personel Başkanlığı, Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü ile görüşmeler gerçekleştirdik. Gerekli yazılı başvurularımızı yaptık.



Osman YOLCU: Derneğimize henüz üye olmayan arkadaşlarımız için ne söylemek istersiniz?

Satılmış DURAN: Bu gibi meslek örgütleri hakları savunmak için kurulmuştur. Ayrıca sosyal yardımlaşma faaliyetleri içinde derneklerin yeri büyüktür. Şimdiye kadar alınmış olan kazanımlarda derneğimizin katkıları olmuştur. Birlikten güç doğar sözüne istinaden bir arada bulunmalıyız.

Osman YOLCU: Geçmiş ile kıyaslayacak olursak ARFF teşkilatının şu anki konumu ve potansiyeli size göre hangi seviyededir?

Satılmış DURAN: ARFF teşkilatında çalışmak görev yapmak benim için kutsal bir meslektir. Geçmişte ARFF teşkilatı geri planda idi. Ama şimdi yurtiçi ve yurtdışı kurtarma faaliyetleri, eğitimleri sayesinde ARFF teşkilatı ön plana çıkmıştır. Hatta şu an Esenboğa Havalimanı'nda tatbikat sahasında uçak maketi yapılmaktadır.

Meslektaşlarımız eğitim ile kendilerini sürekli güncel tutmalıdırlar.

Osman YOLCU: ARFF Dergimiz hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Satılmış DURAN: Dergi teşkilatımızın tanıtım yönünden gerçekten çok iyi bir çalışma oldu. Bizlere tavsiye gelmişti ama biz yapamadık. İçeriğindeki haberler, makaleler yazılar gerçekten eğitici öğretici özellikler taşımaktadır.

Osman YOLCU: Son olarak şu anki dernek başkanı yönetimi ve faaliyetleri hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Satılmış DURAN: Şu anki derneğimiz ve yönetim ekibi pandemi şartlarına rağmen tüm gücüyle çalışıyor. Görevleri harici kendi sosyal zamanlarından feragat ederek bizler için koşturuyorlar. Bu arkadaşlarımıza destek vermek bizlere düşen görevlerden biridir.

Osman YOLCU: Bizleri evinde misafir eden değerli büyüğümüz Satılmış DURAN abimize teşekkür eder, emeklilik hayatında sağlık, sıhhat ve başarılar dilerim.

**ARFF
teşkilatında
çalışmak,
benim için onur
duyduğum kutsal
bir görevdi.**





ÇANAKKALE HAVALİMANI ARFF PERSONELİNİN GEMİ YANGININA MÜDAHALESİ

Görkem KIRÇI

Gece saat 22:30 civarında nöbet izninde evde istirahatleyken telefonum çaldı. Bir yangın olduğu ve acilen havalimanına gitmem gerektiği söylendi. Hemen apar topar giyinip 5-10 dk içinde havalimanında oldum. Havalimanına giderken aklımda hep bir uçak kaza-kırım olduğu ve bizi takviye ekip olarak çağırdıklarını düşünmüştüm. Lakin havalimanına gittiğimde senaryo çok farklıydı. Yangının 45 km uzaklıkta bir limana çekilen Ro-Ro gemisinin iç güvertesinde olduğu bilgisi söylendi. İçimden bizle ne alakası var diye düşünürken, Havalimanı Müdürümüz; bu yangına müdahalede yerel yangın söndürme ekibinin desteğe ihtiyaç duyduğunu ve bize ihtiyaçları olduğunu söyledi. Sayın Valimiz İlhami AKTAŞ Beyefendinin emri, Sayın Genel Müdürümüz Hüseyin KESKİN ve İşletme Daire Başkanımız Sayın Kürşad ÖZER'in izniyle 1 yangın söndürme aracı ve 7 personel ile yangını söndürmek üzere görevlendirildiğimizi bize söyledi. Hemen araca binip ivedi bir şekilde Akçansa limana ulaşmak üzere yola koyulduk. Tahmini 40 dakika civarlarında Akçansa Limanı'na vardık. Akçansa Limana vardığımızda Sayın



valimizin bir kriz masası kurup bizi beklediğini öğrendik ve hemen toplantıya dahil olduk. Toplantıda somut bilgileri ve mevcut riskleri masaya yatırıp bunların ışığında bir operasyon şeması kurduk. Gördüğümüz dikkat edilmesi gereken risklerden birincisi gemiyi ve yangının olduğu yeri tanımıyor, bilmiyor oluşumuz, ikincisi 11 saat gibi uzun bir süredir yanma olayının olduğu kapalı alanda biriken gazın basınç yaparak ilk giriş yaptığımız yerden oksijenle buluşarak back-draft oluşturup büyük bir patlama oluşturması görülebilirdi. Geminin yanına gidip gemi mühendisleri ve kaptanla mini bir toplantı yaptık ve bunun sonucunda yangına en kestirme ulaşacağımız kapıdan giriş yapmak için çalışmalara başladık. Lakin kapıyı zorlamamıza rağmen kapının açılmaması bize back-draft riskine dikkat çekmemizi sağladı. Bu kapının olduğu yerde müdahale alanı ve kaçış alanı çok dar olduğundan dolayı bu kapıdan vazgeçip başka bir yol aramaya koyulduk. İkinci kaptanı kılavuz yaparak geminin içerisinde bir keşif turu attık ve ulaşımı biraz uzakta olsa başka bir kapı bulduk.

“ARFF'nin gemi yangınına başarılı müdahalesi.”

Bu giriş üzerine yeni bir plan yaparak aşağı indik. Kısa bir toplantıdan sonra gerekli araç-gereç ve teçhizatı alarak giriş yapacağımız kapının bulunduğu yere çıktık ve hazırдық. Artık içeri girebilirdik. En azından herhangi olası bir kötü senaryoda kaçabileceğimiz, kendimizi koruyabileceğimiz bir alandaydık. Geminin ikinci kaptanı bizimle birlikte içeri girip geminin hidrantını ve ne tarafa hortum çekeceğimizi gösterecekti. Temkinli bir şekilde kapıyı açtık. İkinci kaptanla birlikte içeri girdik ve içerde bembeyaz bir dumanın her yeri sardığını ve fener kullanmamıza rağmen görüş mesafesinin sıfır olduğunu anlayıp termal kamera vasıtasıyla adım adım ilerleyerek gemi hidrantını bulduk. Hidranttan yangın yerine doğru hortum çekmeye başladık. Yangının olduğu yerde içten içe yanma olduğunu saptadık ve soğutma çalışmalarına başladık. Alan çok geniş olduğu için içten içe yanmakta olan yerin tam noktasını saptayabilmek adına gemi kaptanı ile iletişime geçip geminin flaplarını açtırıp içeriye oksijen girmesini sağlayarak içten içe yanan noktanın tam yerini saptadık ve soğutma işlemlerini hızlandırdık. Sabah 08:00'da soğutma çalışmalarını sonlandırıp ARFF istasyonuna dönüş yaptık. Yani anlayacağınız dostlar, gökteki huzurun yerde ki güvencesiyken “denizde ki huzurun limanda ki güvencesi” de olmuş olduk. Havalimanı Mülki İdare Amirimiz tarafından Turan AYANLAR vekaletinde yangında görev alan başarılı iş arkadaşlarımıza ARFF binasında düzenlenen törende, takdirname ile ödüllendirilmiştir.





NASIL ARFF OLURUM?

Ömer SOYLU



Günümüzde zaman kavramının insan için gide- rek değer kazanması nedeniyle, havacılık sektörü; dünyanın en ilgi çeken sektörleri arasında yerini almaktadır. Gelişen teknoloji kullanılarak üretilen hava araçları ve inşa edilen havalimanı bina /tesisleri bu sektörü daha güvenli hale getirmeye çalışsa da oluşan kazalar ciddi mal ve can kaybına sebep olmaktadır. Meydana gelen kazaların uluslararası alanda da kendine ciddi biçimde yer bulması ülkelerin ve hava yolu şirketlerinin prestij ile beraber güven kaybetmesine de sebep olmaktadır. Havaalanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele birimi (Airport Rescue and Fire Fighting , ARFF) oluşabilecek kazalarda can ve mal kayıplarını en aza indirmek için ICAO tarafından belirlenen standartlar çerçevesinde müdahalede bulunma yetisine sahip personel, araç gereç ve donanım ile birçok havalimanında 7/24 görev yapan havalimanının en önemli paydaşlarından birini oluşturmaktadır. Uçak kaza kırımlarının veya havalimanı tesis yangınlarının olasılığının düşük olması bu alandaki riskin az olduğu yanlıgısı ile beraber ARFF'nin havalimanının önemli bir birimi olduğu konusunda kişiler de soru işareti bıraktığı gözlenmektedir. Oysa ki kaza olasılığı düşük olmasına rağmen gerek imalatında kullanılan yapısal malzemeler, gerekse üzerinde taşıdığı tonlarca yakıt, yağ, hidrolik ve kolay tutuşabilen diğer malzemeler nedeniyle uçak yangınlarının şiddetinin yüksek olması riskin de yüksek olduğu anlamına gelmekte ve bu durum

(Risk=Olasılık x Şiddet) ARFF ekiplerini hava- limanın en önemli paydaşı haline getirmektedir. DHMİ nin öğrenciler arasında tanınırlılığının artması, kurumun uluslararası standartları sağlama çabası, kurumsal yapıya verdiği önem ve sağladığı imkanlar sebebiyle son zamanlarda hem Acil Yardım ve Afet Yönetimi (AYAY) hem de Sivil Savunma ve İtfaiyecilik (SSİ) öğrencileri tarafından bizlere en çok sorulan soru nasıl ARFF olurum? Kurumumuz ARFF memuru alımını ÖSYM tarafında senede iki defa yapılan merkezi yerleştirmeler ile yapmaktadır. Merkezi yerleştirmelerde puan esas olup herhangi bir mülakat yapılmamaktadır. Öğrencilerin bu yerleştirmeye katılabilmeleri için çift yıllarda yapılan KPSS genel kültür genel yetenek sınavına girmeleri gerekmektedir. Sivil Savunma ve İtfaiyecilik mezunları için önlisans KPSS P93 puan türünden AYAY mezunları için lisans KPSS P3 puan türü dikkate alınmaktadır. ÖSYM adaylardan aldığı tercihleri en yüksek puandan başlayarak sıralamaya tabi tutar ve yerleştirmeleri açıklar. Adayların yerleştirmelerinin yapılması atama anlamına gelmemektedir. ÖSYM yerleştirmeleri açıkladıktan hemen sonra DHMİ yerleştirmesi yapılan adaylardan atamalarının yapılabilmesi için gerekli olan evrakları belirleyeceği süre zarfında gönderilmesini ister. ARFF Memuru olabilmek için ilave istenilen şartlar şöyle sıralanabilir: a) En az 1.65 metre boyunda olmak.

b) Boy uzunluğunun santimetre olarak ifade edilen değerinin son iki rakamından en çok 10 fazla veya 15 noksan kilo ağırlıkta olmak. (Tartma ve ölçme aç karnına ve çıplak ayakla olacaktır.)

c) Astım, bronşit, nefes darlığı, epilepsi, renk körlüğü, kekemelik, işitme kaybı, ileri derecede görme bozukluğu vb. biyolojik rahatsızlığı bulunmamak.

d) Aşırı psikolojik duyarlılık ve heyecan, davranış bozuklukları, kapalı alan korkusu, yükseklik korkusu, karanlık korkusu, kan tutması vb. psikolojik ve sinirsel rahatsızlıklardan herhangi birine yakalanmamış olmak.

e) "c" ve "d" maddelerinde belirtilen bedensel ve psikolojik yapı ile yurdun her yerinde ARFF (Hava Alanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele) Memuru olarak görev yapabileceğine dair tam teşekküllü devlet veya üniversite hastanelerinden "Sağlık Kurulu" raporu almış olmak.

f) C sınıfı ehliyete sahip olmak. C sınıfı ehliyete alabilmeniz için B sınıfı ehliyete sahip olmanız ve 22 yaşından gün almalısınız. Adayların ÖSYM tercihlerini yaparken ehliyetlerinin olmasına gerek yoktur. Ancak yerleştirmeler sonuçlandıktan sonra DHMİ'nin son evrak gönderim tarihine kadar ehliyetlerinin onaylı fotokopisini kuruma ulaştırmak zorundadırlar. Yeri gelmişken onaylı fotokopilerin noter onaylı olma zorunluluğu olmadığını da hatırlatalım. Evraklarında eksik bulunmayan adayların son evrak gönderim tarihinden itibaren orta-

lama 3 ay içerisinde atamaları yapılarak görev ve başlatıldığı gözlenmektedir. 1999 yılından önce kurumun açtığı sınav ile 1999-2011 yılları arasında herhangi bir ortaöğretim/önlisans bölümü mezunu, 2011'den itibaren Sivil Savunma ve İtfaiyecilik bölümünden ve 2018 yılından itibaren Sivil Savunma ve İtfaiyecilik bölümüne ek olarak Acil Yardım ve Afet Yönetimi (AYAY) bölümünden de ARFF personeli alan kurum her geçen gün çitayı bir üste çıkartarak güç kazanmaktadır. 2011 yılında Sivil Savunma ve İtfaiyecilik bölümünden 62 ile 75 KPSS puanı arasında ARFF Memuru alan DHMİ 2020 alımlarında aynı bölümden 88 ile 96 KPSS puan aralığına ulaşmıştır. AYAY bölümünde şu anda atama puanları düşük seyretse de devam eden süreç de Sivil Savunma ve İtfaiyecilik bölümündeki puanlara ulaşılacağı düşünülmektedir. DHMİ tarafından son yıllarda yapılan ARFF Memuru alımlarını incelediğimizde ;2018 yılında 32 AYAY 47 SSİ, 2019 yılında 50 AYAY 36 SSİ ve 2020 yılında 66 AYAY 41 SSİ bölümü personel almıştır. Atamalarda AYAY bölümü mezunlarına biraz daha ağırlık verildiği göze çarpmaktadır. 2015 yılındaki bir dizi hukuki süreçten sonra 2016 alımları ile erkek olma şartı kaldırılmış kadınlara da ARFF Memuru olabilme şansı doğmuştur. Halen kadın ARFF Memurlarımız havalimanlarımız da başarılı bir şekilde görev yapmaktadır. Ayrıca ARFF Memuru olmak için belediye itfaiye teşkilatlarında olduğu gibi yaş şartı bulunmamaktadır.



*GÖKTEKİ HUZURUN YERDEKİ
GÜVENCESİ OLAN BİZLER MESLEĞİMİZİ
BİR ADIM ÖNE TAŞIYACAK YENİ EKİP
ARKADAŞLARIMIZI ARAMIZDA
GÖRMEKTEN MUTLULUK DUYACAĞIZ.*



Kanıtlanmış Kalite

1866'dan Bugüne...

150 yıldır İtfaiye Araçlarında ve Yangın Söndürme Teknolojilerinde Standartları Yükselten Rosenbauer'in İleri Teknolojisini ve Kalitesini Türkiye'ye Sunmaktan Gururluyuz.



UMTAŞ Uluslararası Makina Tic A.Ş.

Büyükdere Cad. No:85 Stad Han Kat:7

34387 Mecidiyeköy/İSTANBUL

Tel: (0212) 275 87 81 / Fax: (0212) 275 87 84

Eposta: umtas@umtas.com.tr

rosenbauer

www.umtas.com.tr



Remzi AYTİN

HAVAYOLU MÜŞTERİLERİ, HAVALİMANI KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE EKİPLERİ FARKINDALIĞI, AVUSTRALYA ÖRNEĞİ

ÖNSÖZ

ARFF (Aircraft Rescue And Fire Fighting) günümüzde ICAO VE FAA standartlarına uyan her havalimanında olması zorunlu birimdir. Ancak bu standartlara her ülke uymak zorunda değildir. Ülkelerin sivil havacılık otoriteleri bu standartların yanında, kendi sivil havacılık kurallarını ve ARFF standartlarını oluşturabilir. Geçmişte standart kalıpların olmaması, havacılığın gelişim sürecinde olması, sektörde aksaklıklara neden olmuştur. Meydana gelen birçok olay havacılık sektörünün gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Unutmayalım ki; havacılık kuralları kan ile yazılır. Havayolu ulaşımı geçmişte olduğu gibi günümüzde de kaza oranı en düşük, en güvenli ulaşım yolu olarak tercih edilmektedir. Kaza oranları düşük olmasına rağmen meydana gelen kazaların can, mal ve çevre üzerindeki etkileri ve hayatı kesintiye uğratması ile uçak kazaları, teknolojik afetler sınıfında yer almaktadır. Uçak kazaları insan kaynaklı afetler sınıfında da değerlendirilebilir. Hava yolu yolcuları için ARRF birimleri ikincil güvenlik önlemleri içinde yer almasına rağmen her havalimanında ARFF biriminin var olması yolcular açısından güvenli uçuşun bir parçası olarak Avustralya’da yapılan bir çalışmada kendini kanıtlamıştır.

GİRİŞ

1970-1990’lı yıllarda Avustralya sivil havacılığı, havayolu müşterileri, Havalimanları ve ARFF ekibinin durumu. Bahsi geçen yıllarda Avustralya’da hiç kaza olmaması ARFF ekiplerinin durumu tartışma konusu olmuştur. Kaza olmadığı için ihtiyaç duyulmayan ikinci güvenlik önlemlerinin yerine, birincil güvenlik önlemlerine önem verilmiştir. Ancak yapılan anket sonucunda müşterilerin ARFF ekibinin olmasını istediği anlaşılmıştır.

Yıl	Havalanmak	İlk Tırmanış	Yolda	Yaklaşmak	İniş	Taksi
1942-2019	277	446	1548	1206	257	156

Tablo-1 Uçuş aşamasına göre uçak kaza istatistikleri (aviation-safety.net sitesi)

Yukarıdaki tabloda yer alan istatistiklere göre havayolu kazaları çoğunlukla yaklaşma ve kalkış aşamasında görülmektedir. ARFF birimleri özellikle bu aşamalarda devreye girmekte hızlı ve etkili müdahaleler ile can ve mal kaybını en aza indirebilmektedir. Yerde kendilerini bekleyen bir acil durum ekibinin olması yolcuları haklı çıkarmaktadır. Avustralya'da 1970'li yıllardan 1990'lı yıllara kadar havacılıkta ölümcül hiç kaza olmayı yaşanmamış. Bu durum sadece şans değil, sektörü ve havacılığı etkileyen birçok kombinasyonun sonucu olarak görülüyor. Havacılık da güvenlik önlemleri iki çeşittir. Birincil ve ikincil güvenlik önlemleri; Birincil güvenlik önlemleri kazalar meydana gelmeden önce ve kaza sırasında hızlı tepki verebilmek için alınan önlemlerdir. Yere Yakınlık Uyarı Sistemleri (GPWS) ve Havadan Çarpışma Önleme Sistemleri (ACAS), Uçuş Operasyonel Kalite Güvencesi (FOQA) ve Mürettebat Kaynak Yönetimi (CRM), Uçak slaytları, motor yangın söndürme sistemleri, ışıklandırma sistemleri vb. birçok özellik gelişen teknoloji ile donatılmış ve bu sayede kaza oranları en aza indirilmeye çalışılmıştır, İkincil güvenlik önlemleri kaza ve acil durum meydana geldiğinde yapılacak işleri kapsar. İkincil güvenlik önlemlerin de en önemli rolü ARFF üstlenir. Avustralya'da uzun yıllar olmayan kazalar, ARFF birimi hakkında önemli soru işaretleri yaratmış. Kaza meydana gelmediği için, ARFF birimine hiçbir zaman değerlendirme yapılamamış. Olay yaşanmadan bir birim hakkında doğru değerlendirme yapılamaz. Avustralya'da bu hizmet yıllarca Devlet tarafından veya Devlet Teşebbüs Destekli Kuruluşlar tarafından yürütülüyor. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) Ek14 bölüm 9 standartları dikkate alınıyor. Avustralya'da büyük havalimanları ve uluslararası ticaret hacmine sahip limanlar Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının standartlarını minimum seviyede tutarken, bazı havalimanları ARFF ekiplerini tamamen kaldırmış. CASA (Avustralya Sivil Havacılık Teşkilatı) 1990'lı yılların sonuna doğru Avustralya'da ARFF hizmetlerinin incelenmesi gerektiğini düşün-

rek bir inceleme ekibi oluşturmuş. Avustralya nüfusun yüz ölçümüne göre yoğunluğu az olan bir kıta olmasına rağmen Ülkeler ve Şehirler arasındaki mesafenin uzun olması havayolu ulaşımının yoğun kullanılma sebebidir. Özellikle tatil sezonlarında yoğunluğun daha fazla olduğu görülmüş. Hava taksi ve az yolcu taşıyan uçakları oldukça fazladır. Bu yoğunluğa rağmen ARFF ekipleri küçük çaplı çoğu limanda bulunmamaktadır.

Uçak kazalarının uzun yıllar görülmemesi, görülen kazalarında can kayıpsız atlatılması, ölümlü kaza araştırma raporların da görülen eksik ve şaibelerin olması nedeni ile ARFF için ayrılan ödeneklerin başka yerlere aktarılmasını sağlamış. Kaza araştırma raporlarında ARFF ekibinin kaza sonucunu pek etkilemediği, sağ kalan yolcuların kendi kendisini tahliye ederek olay yerinden uzaklaştığı sonucuna varılmış. Ancak 1988'de yaşanan Manchester kazasında yolcuların kendilerini tahliye edemediği ve bunun sonucunda dumandan zehirlenerek, hayatını kaybettiği kaza araştırma raporunda görülmüş. En güvenli ulaşım yolu olarak görülen havayolu ulaşımı ve havalimanları, yolcular tarafından o yıllarda pek sorgulanmadığı görülmüş. Havayolu yolcularının, havayolu ulaşımı hakkında bilgisiz oldukları görülmüş, ancak tüm bunlara rağmen uzun mesafelere kısa sürelerde gidildiği için her zaman tatil, iş, ticaret, turizm gibi konularda öncelikli tercih olmuştur. Güvenli ve yoğun tercih edilen ulaşım yolu olmasına rağmen yolcular tarafından ARFF ekiplerini sorgulanmaması araştırma konusu yapılmış. İlk olarak ankete katılan yolculara Avustralya'da bulunan 106 tane havalimanının kaç tanesinde ARFF ekibi olduğu sorulmuş. Sonuç olarak en çok yolcu tüm havalimanlarını işaretlemiş. Yani yolcuların çoğunluğu tüm havalimanlarında olduğuna inanıyor. İkinci konu olarak uçak boyutları dikkate alınarak bir anket düzenleniyor. Yolcuların çoğunluğu küçük gövdeli, az sayıda yolcu taşıyan uçakların ARFF ekibine daha fazla ihtiyaç duyacağını söylemiş. Çünkü Avustralya'da bu tür uçaklar yoğun kullanılıyor ve 15-40 kat daha fazla kaza yapıyor.

(Hava taksi, özel jetler vb.). Kaza araştırma raporlarına göre uçak gövdesi ile kayıp sayısı kıyaslandığında, büyük gövdeli uçakların daha fazla ihtiyaç duyduğu anlaşılıyor. Manchester kazasında ARFF olay yerinde olsaydı ve hızlı müdahale etseydi, daha fazla yolcu kurtarılabilirdi. Havalimanı ve yakın çevresinde meydana gelebilecek kazalara en yakın yerleşim birimi 20-25 dakikada anca gelebilir, bu sürede ilk 5 dakikası önemli olan bir yangın için çok fazladır. Üçüncü konu ise yolculara havalimanlarında ARFF hizmeti ücretli olsa öder misiniz? Yolcuların çoğunluğu bedeli neyse öderim cevabını vermiş. Yani bu sonuç gösteriyor ki bu hizmetin olması yolculara güven veriyor ve yolcular ARFF hizmetini istiyor. ARFF biriminin amacı havalimanları ve yakın çevresinde meydana gelebilecek uçak kaza, kırım ve yangınlarına, bina ve tesisler de meydana gelebilecek yangınlara tecrübeli, eğitimli ekipler ve son teknolojik araçlar ile hızlı ve etkili müdahale ederek hayat kurtarmak, can ve mal kayıplarını en aza indirmektir.

SONUÇ

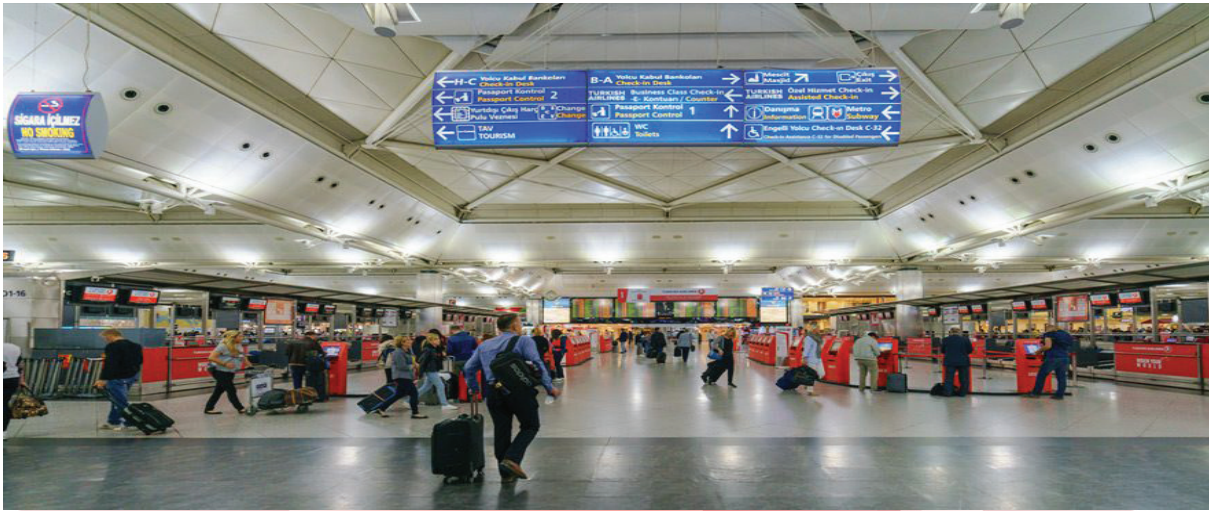
Havacılık güvenliği özellikle ülkeler için önemlidir. Hangi risklerin kabul edilebilir olduğuna karar verirken, müşterilerin algılarının dikkate alınması önemlidir. Bu sadece havayollarının müşterilerini bir servis sağla-

yıcı olarak veya sivil havacılık otoritelerini hava güvenliği regülatörü olarak değil, daha çok yolcuları ve toplumu kapsamaktadır. ARFF kapsamındaki bir azalma, havacılığın kaza oranını azaltma hedefleri açısından geriye doğru bir adımdır. Bu yazıdan çıkarılacak sonuç her ne kadar birincil güvenlik önlemlerine önem verilse de ikincil güvenlik önlemi olarak görülen ARFF üçüncü anketten de anlaşıldığı gibi sadece güvenlik işlerinde değil ayrıca sistem güvenliğinden de sorumludur. ARFF birimi ve ekiplerinin limanlarda oluşu yolculara psikolojik rahatlama hissi verdiği gibi havayolu ulaşımının en güvenli ulaşım yolu olmasında da önemli yeri olduğu için sürekli güncel kalan bir birim olmalıdır. Gelişen teknoloji ve ekipmanları takip ederek hızla büyüyen bir sektöre hizmet sunan ARFF birimleri sürekliliği sağlamalıdır. Modern Afet Yönetimi anlayışı ile tatbikat ve eğitimlerin kapsamı genişletilmelidir. Hava yolu müşterileri de olası durumlar hakkında bilgilendirilmelidir. Ulusal ve Uluslararası Afet Müdahale Planlarında alanında tecrübeli ARFF ekipler değerlendirilmelidir.

KAYNAKÇA

Graham R. Braithwaite/ Journal of Air Transport Management 7 (2001) 111}118

*AVIATION SAFETY NETWORK/ <https://aviation-safety.net>



Ankara Savaşı'ndan bugüne uzanan bir hizmetin öyküsü



ESENBOĞA

Levent ERKEK

İSEN BUGA'DAN ESENBOĞA HAVALİMANINA TARİHİ DÖNÜŞÜM

İsen Buga Timur'un komutanların dan birinin adı olup, 'mutlu öküz' anlamına gelmektedir. İsen Buga Moğol hükümdarı Cengiz Han' nın soyundan gelmekte olmasına rağmen her şeyi ile Timur un emrine girmiş ve birçok savaşta ön saflarda savaşmıştır. Osmanlı Hükümdarı Yıldırım Beyazıt ile Timur bugünkü Çubuk Ovasında 20 Temmuz 1402 tarihinde Ankara Savaşında karşı karşıya gelmiştir. Yıldırım Beyazıt'a bağlı Anadolu Beylikleri kendi bayraklarını açarak Timur'un saflarına geçmiştir. Osmanlı Ordusunun bu hareketle dengesi bozulmuştur. Bugünkü Esenboğa Havalimanının olduğu ormanlık alanda karargâh kurmuş olan Komutan İsen Buga'nın fil ordusunun da devreye girmesiyle Yıldırım Beyazıt yenilgiye uğramıştır. Yıldırım Beyazıt esir düşmüş ve 1403 yılında vefat etmiştir. Esenboğa Havalimanının adı Ankara Savaşında önemli rol oynayan fil ordusunun komutanı İSEN BUGA' nın adından gelmektedir.





ESENBOĞA HAVALİMANI

Cumhuriyetin ilk yıllarında uçuşlar Etimesgut Güvercinlik Askeri Havalimanına yapılmaktaydı. 1944 yılın da Chicago sözleşmesinin imzalanmasıyla İstanbul Yeşilköy de ve Ankara da sivil bir havalimanı yapılmasına karar verildi. Bayındırlık Bakanlığı tarafından Amerikan Westinghouse firmasına yetki verilerek 1951 yılın da inşaat çalışmaları Akyurt ve Çubuk ilçelerinin sınırları içinde ve şehir merkezine 28km uzaklıkta bir alanda başlamıştır.Esenboğa Havalimanı (IATA:ESB, ICAO:LTAC) Ülkemizin Başkenti Ankara da hizmet verecek uluslararası bir Havalimanı olarak 1955 yılı Ekim ayında hizmete girmiştir. İtfaiye teşkilatı da 1955 de Esenboğa Havalimanının da kurulmuştur. İtfaiye personeli Amerikalı meslektaşlarıyla belli bir dönem birlikte çalışarak gerekli eğitimleri tamamlamıştır.Günümüz de modern İç ve Dış Hat Terminal Binası, Devlet Konuk Evi, Genel Havacılık Terminali, Kongre Merkezi, ARFF İstasyonu, Teknik Blokları, ATC Kulesi, İş Makinası Garajı, Kuvvet ve Isı Santrali, Havacılık Eğitim Akademisi, Ekipman Üretim Müdürlüğü, İkmal Müdürlüğü, Sistem Tesis ve İşletme Müdürlüğü, Uçak Bakım Hangarları, Kargo Hangarları ile Başkentimize hizmet etmektedir.Türkiye'nin ilk iç ve dış hat terminalleri bir arada olan ve yolcu trafiği bakımından ülkemizin 4. büyük havalimanıdır. Havalimanımızın Yeni Terminal Binası TAV Yatırım Yapım VE İşletme A.Ş tarafından Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılarak 13 Ekim 2006 tarihinde hizmete verilmiştir.

Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminal Binası;

20.000.000 Yolcu/Yıl kapasiteli,

18 Yolcu Köprüsü,

4339 araç kapasiteli 108,000 m2 kapalı otoparkı, 12,845 m² açık otoparkı,

162 Adet Check-in kontuarı,

36 Adet (Terminalde), 4 adet (VIP) de toplam 40 adet Pasaport Kontrol bankosu,

5'i İç, 4'ü Dış olmak üzere toplam 9 Adet Bagaj alım konveyörü,

6 adet Gümrük Muayene Bankosu,

5 adet CIP salonu,

1 adet VIP salonu mevcuttur.



Avrupa'nın en modern havalimanlarından biridir. Esenboğa Havalimanı Level 3 seviyesinde Airport Carbon Accreditation sertifikasına sahip çevre dostu bir havalimanıdır. Havalimanımız Yeşil Kuruluş (Green Company) Kapsamında bulunmakta olup unvan 29/01/2015 tarihinde alınmıştır. TÜBİTAK Onaylı Gürültü Haritası da hazırlanmış ve Çevre Şehircilik Bakanlığı Onaylı Sıfır Atık Belgesi de alınmıştır. Pandemi sürecinde birçok yurttaşımızın yurtdışından transferi Esenboğa Havalimanından yapılmış olup, DHMİ Tarafından işletilen havalimanları arasında Covit 19 Sertifikasyonuna sahip ilk havalimanıdır.Ankara Esenboğa Havalimanımız "20 milyon yolcu" kapasiteli havalimanları kategorisinde "En İyi Havalimanı" seçilmiştir. 2018 yılı sonunda Toplam İç ve Dış Hat yolcu sayımız 16.774.917'ye ulaşmıştır. 2018 yılı için 100.673 uçak seferi gerçekleştirilmiştir. 2019 yılı sonunda Toplam İç ve Dış Hat yolcu sayımız 13.712,640'a ulaşmıştır. 2019 yılı için 99.254 uçak seferi gerçekleştirilmiştir. 2020 yılı Ağustos Ayı itibarıyla; 33.649 uçak seferi (İç ve Dış Toplam), Toplam İç ve Dış Hat Yolcu Sayımız ise; 3.580,614'e ulaşmıştır.Esenboğa Havalimanı 03R/21L sol pisti 3752x60m, 03L/21R 3391X45m olmak üzere 2 adet pist ve 1 Adet taksi yolu mevcuttur. Gelişim planı kapsamında ana piste 1350m ara mesafede 60m genişlikte 3750m uzunluğunda yeni pist ve taksi yolu inşaatı da hızla devam etmektedir. Havalimanımızda 8 Apron olup, muhtelif uçak tiplerine uygun 110 adet park yeri mevcuttur. Zorlu kış şartlarında görüş mesafesinin çok düşük olduğu durumlarda CAT III sistemleri ile hava trafiği aksamadan devam etmektedir. Havalimanımız siyaset ve devlet yöneticileri tarafından sıkça kullanılmasından dolayı, kışın trafiğin aksamayacağı şekilde, Esenboğa Havalimanı pisti asla kapanmaz prensibine sahip bir anlayış ile çalışılmakta ve yönetilmektedir.Havalimanımızda Devlet Büyüklerini ve yabancı ricalin misafir edildiği Yabancı Konuklar Köşkü Dışişleri Bakanlığı'na işletilmektedir. (Yabancı Konuklar Köşkü'nde merasim alanı düzenlemesi ve genel hizmetler DHMİ Başmüdürlüğümüzce yapılmaktadır.)Esenboğa Havalimanında resmi ve özel kuruluşlarca toplam istihdam edilen personel sayısı 7.450 kişi olup, DHMİ çalışanı 810 kişidir.



Yücel KARADAVUT
Esenboğa Havalimanı Başmüdürü

1967 yılında Kayseri' nin Felahiye ilçesinde doğdu. 1987 yılında DHMI Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü Elektronik Müdürlüğü emrinde memuriyete başladı. Teknik Liseyi bitirdikten sonra teknisyen olarak görevine devam etti. Kurumumuz da çalışmaya devam ederken DHMİ Futbol Takımında da 7 yıl futbol oynadı. Daha sonra Esenboğa Hasılat Müdürlüğünde bir yıl Hasılat Memurluğu, sonrasında ise sırası ile Esenboğa İkmal Müdürlüğü emrinde iki yıl İnceleme Memuru, bir yıl C Terminali Sorumluluğu, bir yıl İşletme Müdür Yardımcılığı, Tokat Havalimanı Müdürlüğü, Zonguldak Çaycuma Havalimanı Müdürlüğü görevlerini yaptı. İnşaatı yeni tamamlanarak Havalimanlarının ilk hizmete girdiği yıllarda Konya Havalimanı, Kayseri Havalimanı, Ordu-Giresun Havalimanı, Hakkari Yüksekova Havalimanında Koordinatör Müdürlük olarak görev yaptı. Van depreminde de Koordinatör Müdür olarak görev yaptı. bir buçuk yıl Kastamonu Havalimanı Müdürlüğü, üç yıl Esenboğa İşletme Müdürlüğü görevlerinde bulundu. Esenboğa Havalimanında Başmüdür Yardımcısı olarak 4 yıl

görev yaptıktan sonra 28 Eylül 2020 tarihinde Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü görevine ataması gerçekleşmiş olup halen bu göreve devam etmektedir. Ayrıca Meydan İşletme Kursunda Meydan İşletme Eğitmeni ve yedi dönem kurs Sorumlusu ve Hocalığı yapmış olup birçok sertifikalara sahip olmakla birlikte, teşekkür ve takdir belgeleri bulunmaktadır.



ESENBOĞA ARFF Müdürlüğü

ARFF birimleri havalimanlarımızın görünmez kahramanlarıdır. Havalimanımızın kurulduğu 1955 yılından beri uçuş emniyeti, can ve mal güvenliği için 7 gün 24 saat ARFF birimi görev yapmaktadır. Günümüzde 72 ARFF Memuru 1 ARFF Şube Müdürü ile 12/24 12/48 nöbet sistemine göre hizmet vermektedir. Bir çok olaya başarıyla müdahale etmiş Esenboğa ARFF personelleri almış aldıkları eğitimler, edinmiş oldukları tecrübeler, disiplinli çalışmaları ile bir çok birime örnek olmuştur. Esenboğa Havalimanı yangın kategorisi olarak 9 kategoridedir. Envanterin de 2 Adet Ani Müdahale Aracı, 1 Adet Delici Nozullu 8x8 Su Köpük Sistemli ve Kuru Kimyevi Tozlu araç, 3 Adet SKS+KKT Araç, 1 Adet Merdivenli Araç (42m), 2 Adet Arasöz, 1 Adet Köpükleme Arasözü, 1 Adet Kurtarma Aracı, 2 Adet 10. Forklift bulunmaktadır. 2020 yılında ARFF Müdürlüğümüz tarafından 294 Adet Emniyet Tedbir Hizmeti, 246 Adet Devlet Büyüklerine VIP Hizmeti, 6 Adet Emergency İniş), 3 Adet Lokal Standby, 2 Adet Apron Yıkama Hizmeti (Yakıt dökülme, 40 Adet Bina Tesis Yangını İhbarına müdahale edilmiştir. ARFF personelimizin performansının ölçülmesi ve araç ile ekipmanlarımızın test edilmesi amacıyla 8 Adet Pist Başı Ulaşım Süresi Tatbikatı, 2 Adet (Gündüz) Ateşli Yangın Söndürme Tatbikatı, 2 Adet Gece Dar Katılımlı Ateşli Yangın Tatbikatı yapılmıştır. Tatbikatlarımızın daha verimli ve gerçeğine uygun olması amacı ile ARFF Personeli tarafından Tatbikat Uçak Maketi yapımı devam etmekte olup Mayıs ayına kadar tamamlanması planlanmaktadır. Tatbikat Uçak Maketimizde dış ve iç yangınlara müdahale, kargo yangını ve iniş takımı yangınlarına müdahale, motor ve kanat yangınlarına müdahale, uçak gövdesinde cebri giriş açma uçak içine giriş yaralı kurtarma gibi tatbikatlar yapılmasının yanında, Hareket Kabiliyetini Kaybetmiş Uçakların Kurtarılması ekipmanı ile maket uçak üzerinde uygulamalı eğitimlerde yapılabilecektir. Ayrıca Emniyet güçlerimiz (Polis, Jandarma vs..) tarafından da uçak kaçırma, bomba ihbarı gibi hareket tarzı tatbikatlarında da kullanılabilirlerdir.

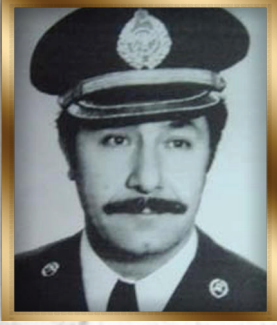
Bu maketin yapımında her zaman bizi destekleyen Başmüdürümüz Yücel KARADAVUT' a ve ARFF Şube Müdürümüz Levent ERKEK ile imalatın her aşamasında büyük özveri ile çalışan asli işleri olmamasına rağmen Esenboğa ARFF ye kalıcı bir eser bırakmak için emek veren ARFF personellerimiz Fırat TERCANLI, Bahadır BAYHAN, Ümit ÖZÇAVDAR, Bekir KIR, Onur SİVRİKAYA ya teşekkür ederiz. (Esenboğa ARFF Personeli)



Diğer Havalimanlarımızdan farklı olarak Boeing 747, Airbus 340 gibi E-4 klasındaki büyük gövdeli Uçakların pistten çıkarak Hareket Kabiliyetinin Kaybetmesi durumunda kurtarma ve kaldırma da kullanılan teçhizatlar ile Yurt dışından özel eğitim almış personeller görev yapmaktadır. Herhangi bir bölgede uçak kaza kırım olması veya doğal afet gibi durumlarda Arama Kurtarmada kullanılacak ekipmanlar da Esenboğa ARFF Müdürlüğünde bulunmaktadır. Ayrıca tüm Havalimanlarımızın ihtiyacı olan köpük, kuru kimyevi toz ve yangına yaklaşma elbiselerinin dağıtım deposu da Esenboğa ARFF de bulunmaktadır.



GEÇMİŞDEN GÜNÜMÜZE ESENBOĞA ARFF AMİRLERİ



BAKİ AKANSEL

Baki Kumandan 1928 yılı Erzincan doğumludur. Gölcük Deniz Fabrikasında sınav gazları bölümünde çalışmıştır. Karbondioksitli yangın söndürme cihazları ve köpük üretimi gibi konularda uzmanlaşarak donanmanın tüm yangın söndürücülerinin imalatında görev yapmıştır. Türkiye petrol ofisi depolarında Yangın Amiri olarak görev yapmıştır. 1958 yılında DHMİ Umum Müdürlüğünde tüm Havalimanlarındaki yangın güvenliği ve uçak kazalarına müdahale de sorumlu Amir olarak göreve başlamıştır. 1959 yılında Esenboğa Meydan Başmüdürlüğünde İtfaiye Amiri olarak tayin olmuştur. 1960 yılında Seyrüsefer Daire Başkanlığı emrinde İtfaiye Amiri olarak görevlendirilmiştir. DHMİ

İtfaiye Müdürlüğü görevindeyken birçok talimat hazırlamış ve kitaplar yazmıştır. Yangın Söndürme Cihazları (1962), Yangından Korunma Genel Tedbirleri (1967), Hava Meydanlarında İtfaiye ve Kurtarma Hizmetleri Rehberi (1968), İtfaiyeciler İçin Önemli Gazlar Rehberi (1969), Halat ve Dügümler (1970) Baki AKANSEL 1963 yılında Amerika Birleşik Devletlerinde 4 ay boyunca itfaiye eğitimi almıştır. 1970 yılında Ankara Belediye İtfaiyesine Müdür Muavini olarak atanmış 1976 yılında Ankara Belediye İtfaiyesi Müdürü olmuştur. AKANSEL, itfaiye teşkilatlarına birçok yenilikler getirerek meslekte bir DUAYYEN olmuş ve BAKİ KUMANDAN ve BAKİ BABA olarak nam salmıştır. Baki KUMANDAN 2009 tarihinde 81 yaşında vefat etmiştir.



SATILMIŞ TIRPANCI

1927 yılı Ankara Çubuk ilçesi Susuz Köyü doğumludur. 1950 – 1952 yılları arasında Ankara Belediye İtfaiyesinde İtfaiye Eri, 1953-1957 yılları arasında Ziraat Bankasının da İtfaiye Uzmanı olarak görev yaptıktan sonra 1957 yılında DHMİ Umum Müdürlüğü Ankara Esenboğa Meydan Başmüdürlüğü İtfaiye Amirliğinde göreve başlamıştır. Ortaokul mezunu olan TIRPANCI 1957 de İtfaiye Amiri Vekili olarak görevlendirilmiştir. 1959- 1960 yılları arasında Baki AKANSEL in yardımcılığını yapmış ve daha sonra Esenboğa Meydanı İtfaiye Amiri olmuştur. 1971 yılında İran ve Pakistan itfaiye teşkilatlarının incelenmesi ve mesleki tetkik için 15 gün görevlendirilmiştir. 1975 yılın da Lübnan da 6 hafta mesleki eğitime katılmıştır. 1976 yılında DHMİ Umum Müdürlüğü envanterine alınan itfaiye araçlarının ve ekipmanların kontrol ve teslimi için 15 gün Hollanda'da görevlendirilmiştir. Ayrıca itfaiye öğretmenliği yaparak bilgi, beceri ve tecrübelerini yeni itfaiyecilere aktararak birçok itfaiyecinin yetişmesinde katkı sağlamıştır. 1977 yılında emekliye ayrılmıştır



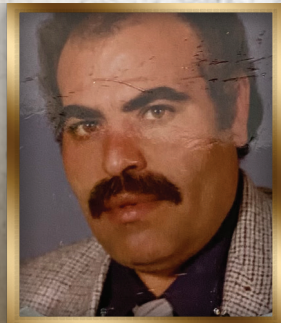
RAŞİT KAVACIK

1929 yılı Ankara Kızılcahamam Çeltikçi beldesi doğumludur. 1952 yılında Ankara Belediye İtfaiyesinde İtfaiye Eri olarak, 1954 yılında Ankara Kızılcahamam itfaiyesinde İtfaiye Amiri olarak görev yapmıştır. 1957 yılında DHMİ Umum Müdürlüğü Esenboğa Meydanı Başmüdürlüğünde posta başı (Ekip Şefi) olarak göreve başlamıştır. Adana İncirlik Üssünde itfaiyecilik eğitimi almıştır. 1977 yılında Sivil Havacılık Okulunun bulunduğu Lübnan Beyrut da 6 haftalık itfaiye eğitimine katılmıştır. 1978 yılında Esenboğa İtfaiye Amiri olmuştur. İtfaiye eğitimciliği yaparak birçok havalimanında görev yapan itfaiyecilerin yetişmesine katkı sağlamıştır. 1982 yılında emekliye ayrılmıştır. Emekli olduktan sonra Anakara Hema Dişli fabrikasında 16 yıl İtfaiye Amirliği yapmıştır. Apoletli üniforması disiplini ve çalışkanlığı ile KAVACIK aynı dönem mesai yapmış personel tarafından hala övgüyle anılmaktadır. 2015 yılında vefat etmiştir. Oğlu Vahit Kavacık ta 1982- 2008 yılları arasında Esenboğa ARFF biriminde ARFF Memuru olarak görev yapmıştır. Vahit Kavacık'a Babası Raşit Kavacık'ın fotoğraf albümünü bizimle paylaştığı için teşekkür ederiz.



RAZETTİN DEMİRCİ

1947 yılı Ardahan doğumludur. 1970 yılında DHMİ Havalimanı İşletmeleri Müdürlüğü Esenboğa Meydan Başmüdürlüğünde İtfaiye Eri olarak göreve başlamıştır. 1975 yılında Sivil Havacılık Okulunun bulunduğu Lübnan Beyrut da 6 haftalık itfaiye eğitimine katılmıştır. İtfaiye karargâhında idari büroda yazıcı olarak görev yapmış ve 1979 da İtfaiye Onbaşısı olmuştur. Lise mezunu olan DEMİRCİ 1983 de Esenboğa İtfaiye Amiri olmuştur. Samsun, Gaziantep, Van, Dalaman, Erzurum gibi birçok havalimanındaki itfaiye personeline eğitimler vermiştir. 1985 de Avusturya ya Rosenbauer araçlarının incelenmesi, eğitimi ve teslim alınması gibi görevlerde yer almıştır. 1995 de emekliye ayrılmıştır.



ÇERKEŞ ÇAĞLAR

1955 yılı Kırşehir Mucur doğumludur. 1990 yılında itfaiye şoförü olarak göreve başlamıştır. 1995 yılında Esenboğa İtfaiye Şefi olmuş ve 1996 yılında İtfaiye Şefliğinden ayrılmıştır.



OSMAN YAVUZ

1953 yılı Ankara Çubuk İlçesi Yazır Köyü doğumludur. 1975 yılında Erzurum Hava Meydanında İtfaiye Eri olarak göreve başlamış, 1978 yılında Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğüne tayin olmuştur. Lise mezunu olan YAVUZ, 1977 yılında Sivil Havacılık Okulunun bulunduğu Lübnan Beyrut da 6 haftalık itfaiye eğitimine katılmıştır. 1986 yılında İtfaiye Ekip Amirliği görevinden sonra, 1996 yılında İtfaiye (Şefi) Amiri olmuştur. 1999 ve 2008 yılında Almanya'nın Frankfurt şehrinde Hareket Kabiliyetini Kaybetmiş Uçakların kurtarılması eğitimini başarıyla tamamlamıştır. İtfaiye eğitimciliği yaparak birçok havalimanında görev yapan itfaiyecilerin yetişmesine katkı sağlamıştır. Esenboğa İtfaiye Amirliği kurulduğu 1956 yılından itibaren İşletme Müdürlüğüne bağlı olarak görev yapmakta iken, 2011 yılında Şube Müdürlüğü olmuştur. Müdürlük olmasından dolayı Osman Şef Eğitim Şefi olarak görev yapmış ve 2013 yılında ARFF birimindeki görevinden ayrılmıştır. 2018 yılında da emekliye ayrılmıştır.



HİKMET ESENSOY

1947 Kırşehir doğumludur. Üniversite mezunu olan ESENSOY 1982 yılından 2011 yılına kadar Nöbetçi Müdür olarak görev yapmıştır. 2011 yılında ARFF Müdürlüğüne Vekaleten görevlendirilmiştir. 2012 yılında da emekliye ayrılmıştır.



İSMET CEBECİ

1967 yılı Gümüşhane Kelkit doğumludur. Üniversite mezunu olan Cebeci 1991 yılında Petrol Ofisi A.Ş' de Bilgisayar İşletmeni olarak göreve başlamıştır. Petrol Ofisi A.Ş'nin özelleştirilmesinden sonra 2000 yılında DHMİ İnsan Kaynakları Daire Başkanlığında Bilgisayar İşletmeni olarak Tayin Terfi Müdürlüğünde göreve başlamıştır. 2012 yılında Çanakkale Gökçeada Havalimanına Havalimanı Müdürü olarak atanmıştır. 2013 yılında Esenboğa Havalimanı ARFF Müdürlüğünde ARFF Şube Müdür Vekili olarak atanmıştır. 2017 yılında Almanya'nın Frankfurt şehrinde Hareket Kabiliyetini kaybetmiş uçakların kurtarılması eğitimine katılmıştır. 2020 yılında Esenboğa Havalimanı Başmüdür Yardımcısı olmuş ve halen bu görevi yürütmekte olan Cebeci evli ve 2 çocuk babasıdır.



LEVENT ERKEK

1978 yılı Ankara doğumlu olup, Amasya Merzifon nüfusuna kayıtlıdır. Üniversite mezunu olan Levent ERKEK 2003 yılında itfaiyeci olarak Milas Bodrum Havalimanında göreve başlamıştır. 2005 yılında Esenboğa Havalimanına tayin oldu ve 2011 yılında Ekip Sorumlusu olarak görev yaptı. 2013 yılında Görevde Yükselme Sınavı ile Konya Havalimanı Müdürlüğüne Şef (ARFF) olarak atandı. 2015 yılında ise daha önceden 8 yıl görev yaptığı Esenboğa Havalimanına Şef (ARFF) olarak tayin oldu. 2017 yılında Almanya'nın Frankfurt şehrinde Hareket Kabiliyetini kaybetmiş uçakların kurtarılması eğitimine katıldı. Kurtarma ve Yangınla Mücadele Derneğinin 4 yıl Yönetim Kurulu Başkanlığı yaptı. SHGM Onaylı Kurum içi ve Kurum dışı ARFF Eğitimcisi olarak birçok ARFF Memurunun yetişmesine katkıda bulundu. 2020 yılında Esenboğa ARFF Şube Müdürü olarak atandı. Esenboğa ARFF Şefliği 2011 yılında ARFF Müdürlüğü olmuş ve bu tarihten sonra ARFF geçmişi olan ilk Müdür Levent ERKEK halen bu görevi yürütmekte olup, evli ve 3 çocuk babasıdır.

ANKARA YAKINLARINDA MEYDANA GELMİŞ UÇAK KAZALARI

19 OCAK 1960 İsveç'in başkenti Stockholm dan Ankara ya havalanan İskandinav Havayollarına ait Suud Aviation SE-210 tipi uçak Esenboğa yakınlarına düştü. 42 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kaza ülkemiz sınırları içinde yaşanmış ilk yolcu jeti kazası ve o güne kadar ülkemiz sınırları içindeki en ölümcül kazadır.

23 EYLÜL 1961 Adana Ankara seferini yapan THY'na ait Fokker F-27 tipi uçak Etimesgut yakınlarındaki Karanlıktepe' ye çarparak düşmüştür. 28 kişi hayatını kaybetmiştir.

21 ARALIK 1961 British Eoropean Airways'a ait COMET tipi uçak Esenboğa'dan kalkışta düşmüş ve 27 kişi hayatını kaybetmiştir.

01 ŞUBAT 1963 Lübnan havayollarına ait MIDDLE Est Airlans'a ait Viscont tipi uçak Kıbrıs Lefkoşe'den Ankara'ya doğru 11 yolcu ve 3 mürettebat ile havalanmıştır. Ankara Akköprü semaların da Türk Hava Kuvvetlerine ait C-47 tipi eğitim uçağı 3 personeli ile eğitim uçuşu yapmaktadır. 2 uçak Akköprü semalarında çarpışmış ve 2 uçakta bulunan herkes hayatını kaybetmiştir. Uçakların parçaları Ulus, Samanpazarı, Yenimahalle ye düşerek yerde bulunan 100 den fazla vatandaşımızın hayatını kaybetmesine sebep olmuştur. Hayatında hiç uçağı binmeyen yaklaşık 100 kişi uçak kazasında hayatını kaybetmiştir.

3 ŞUBAT 1964 Douglos DC-3 tipi THY'na ait bir uçak Ankara yakınlarında düşmüştür. 3 kişi hayatını kaybetmiştir.

23 ARALIK 1979 Samsun Ankara seferini yapan THY'na ait F-28 tipi uçak Ankara'nın Çubuk İlçesinin Cücük Köyüne türbülans nedeniyle düşmüştür. 41 kişi hayatını kaybetmiştir.

16 OCAK 1983 Paris-İstanbul-Ankara seferini yapmakta olan B-727 tipi Afyon adlı uçak sis ve yoğun kar yağışı nedeniyle Anakara Esenboğa ya inişi sırasında piste 50m kala kuyruk kısmını yere çarpması sonucu 3 parçaya bölünerek yanmaya başlamıştır. Kazada 47 kişi hayatını kaybetmiş 20 kişi yaralı olarak kurtarılmıştır. Bu uçağın enkazı soruşturmadan sonra Esenboğa da tatbikat amaçlı uzun yıllar kullanılmıştır.

20 ARALIK 2007 Esenboğa Havalimanından Delhi Indira Gandhi Havalimanının gitmek için hızlanmaya başlayan Hawker 125 tipi iş jeti pistten çıkarak yönlendirme levhalarına çarptı. Uçakta bulunan 9 kişi kurtarma ekipleri tarafından çıkarıldı.

29 EYLÜL 2012 Cesna 170 tipi eğitim uçağı Esenboğa Köyünde yüksek gerilim hattına çarparak bir evin bahçe duvarına düştü. Çıkan yangına ARFF ekiplerinin müdahalesi ile söndürüldü.

1 kişi hayatını kaybetti, 1 kişi yaralı olarak kurtarıldı.

27 TEMMUZ 2013 Türk Hava Kurumuna ait Piper Senece tipi uçak iniş takımlarının açılması nedeniyle gövde üzerine iniş yapmıştır. Uçakta bulunan 2 kişi yara almadan kurtulmuştur.

Geçmişte birçok kazanın yaşandığı Esenboğa Havalimanı günümüzde teknolojiyi en üst seviyede kullanan ve Dünya standartlarının üstünde bir havalimanı haline gelmiştir. Esenboğa Havalimanında meteorolojik şartların kötü olduğu ve çok düşük görüş şartlarında bile iniş sağlayan ICAO Standartlarında CATIII uygulaması mevcuttur.

Esenboğa Havalimanında 1983 yılındaki uçak kazasından sonra büyük ölçekli bir kaza meydana gelmemiştir. Esenboğa Havalimanı geçmişteki acı tecrübelerinden ders alarak ÇOK GÜVENLİ HAVALİMANLARI arasındaki yerini almıştır.

Kaynakça: Kerem GÖK 'Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları'

“



Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yayımlanmış standart ve önerilen uygulamalar ile ülkemiz havalimanlarında dinamik, eğitilmiş ve donanımlı ekipleriyle, kurtarma ve yangınla mücadele görevini icra ederek daima hazır bekleyen, havalimanı ve yakın çevresinde meydana gelebilecek acil durumlara, uçak kaza-kırım ve yangınlarına müdahale ederek, olası can ve mal kayıplarını önleyen, son yıllarda yurt içi ve yurt dışında başarılı operasyonlara birbiri ardına imzasını atarak ülkemizi gururlandıran, gerektiğinde görevi uğruna tereddüt etmeden hayatını riske eden, tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi sürecinde de uçuş emniyeti ve güvenliğinin sağlanması adına üzerine düşen görevleri eksiksiz yerine getiren cefakar meslektaşlarımızın 5 Mart ARFF Memurları gününü ve Hava Kurtarma ve Yangın Görevlileri Derneği'nin 20. kuruluş yıl dönümünü, şahsım ve Yönetim Kurulu Üyeleri adına kutlar, meslek hayatınızda başarılar dilerim.

Hava Kurtarma ve Yangın Görevlileri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı
Osman YOLCU

”





Sevil YİYİT



DÜNYADAN KAZA RAPORLARI VE KURTARMA HİKÂVELERİ

Rusya Federasyonu'nda kaza ve kırımların incelenmesinden sorumlu Eyaletler Arası Havacılık Komitesi Hava Kazası Araştırma Komisyonu tarafından soruşturulan VQ-BJI kayıt numaralı kazaya ilişkin sonuç raporundaki Kurtarma ve Yangınla Mücadeleye (ARFF) ilişkin hususları ele alacağımız bu çalışma, ülkemizdeki ARFF görevlilerine;

Eğitim, tatbikat, planlama ve gerçek hava aracı kaza/kırım vakalarında özellikle havalimanı sınırları içerisinde bulunan bölgenin risklerinin değerlendirip gerekli önlemlerin alınması, olası müdahale yöntemlerinin bilinmesi, acil durum yönetimi ve hava aracı dış durum değerlendirmesi konusunda ARFF personeline yardımcı olması niyetiyle hazırlanmıştır.

Kaza Tarihi ve Saati: 31.08.2018, 23:58 (UTC)

Hava Aracı Tipi: Boeing 737-8AS (WL)

Uçak İşletmecisi: Utair Havayolları

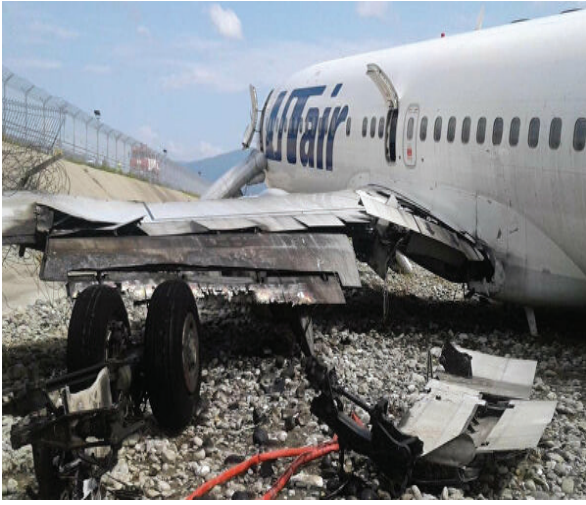
Kazanın Yeri: Adler/Sochi Havalimanı (AER), Rusya

Toplam Mürettebat Üyesi: 6

Toplam Yolcu: 166

Yolcu ve Mürettebat Yaralanmaları: 18

Ölü: 0



KAZANIN HİKÂYESİ

31 Ağustos 2018 tarihinde Utair Havayolları tarafından işletilen VQ-BJI kayıt numaralı Boeing 737-8AS (WL) tipi hava aracı, Moskova Vnukovo Havaalanı'ndan (VKO) 166 Yolcu ve 6 mürettebat üyesi ile birlikte Adler kentinden yaklaşık 2 km uzaklıkta Karadeniz kıyısında yer alan Sochi Havalimanı'na inmek üzere kalkışa hazırlanmaktaydı. Uçakta 2 uçuş ekibi görevlisi, 4 kabin memuru, 166 yolcu, 875 kg bagaj, 822 kg kargo ve 73 kg posta vardı. Uçuş öncesi bilgilendirme sırasında (yerel saatle 19:50'de) mürettebata gerekli hava durumu bilgileri kule tarafından sağlandı. Uçuş ekibi, saat 20:15'te Vnukovo Havaalanı Mobil RWY Medikal Biriminde tıbbi müdahaleden geçti ve herhangi bir sıkıntı ile karşılaşmadı. Saat 21:33'te Vnukovo Havaalanı'ndan kalkış yapıldı. Belirlenen rota boyunca uçuş, FL 350'de otomatik modda ve herhangi bir sorun olmadan gerçekleşti. Uçuş Ekibi, Sochi Havaalanı hava trafik kontrol alanına yaklaşırken, yaklaşma ve alçalma koşullarının yanı sıra havaalanının yakınındaki hava koşulları ile ilgili Hava Trafik Kontrolörü tarafından bilgi aldı. İniş için Sochi Havalimanına yaklaşan pilotlar, belirlenen yüksekliğe indikten sonra Sochi Havalimanı radarı ile temasa geçti, minimumu karşılayan hava koşullarını bekledi ve iniş için hazırlandı. İnişe ilk yaklaşma sırasında (yaklaşık 30m yükseklikten) pist görüş mesafesi şiddetli sağanaklar nedeniyle düştüğünden dolayı uçağı yöneten pilot kontrolleri aldı ve pisti pas geçti. Pas geçtikten sonra ikinci yaklaşma sırasında mürettebat inişi sorunsuz bir şekilde gerçekleştirdi ancak uçağı pist sınırları içinde tutmayı başaramadı. Uçak, pist eşiğinden yaklaşık 1285 m'ye inmiş, pist eşiğini aşmış, havaalanı çitini geçerek ve Mz-ymta nehir yatağına saplanmıştı. Mürettebat hızlı

bir şekilde yolcu tahliyesini gerçekleştirdi. Çarpma sırasında hasar alan sol kanat merkez yakıt deposu, sızan yakıt ile birlikte alev aldı. Parlamayı gören Alarm Ofisi Nöbetçi ARFF Personeli tarafından ARFF ekipleri harekete geçirildi ve yangın yaklaşık 8 dakika içinde kontrol altına alındı. Kaza sonucunda 8 yolcu ciddi yaralanırken, 10 yolcu hafif yaralanmalarla kazayı atlattı. Kaza sonrasında uçağın gövdesi, kanatları ve motorları hasar gördü.

MUHEMEL NEDENİ:

Uçağın taşması, tahrip olması ve yangından zarar görmesi aşağıdaki faktörlerden kaynaklanmıştır:

1. Pist eşiğinden yaklaşık 1285 m mesafeye inişle sonuçlanan kazada, düşük irtifada yatay bir rüzgâr kesmesine girildiğinde ön rüzgâr kesme uyarılarının tekrar tekrar göz ardı edilmesi ile artan IAS (Gösterilen Hava Hızı).
2. Normatif sürtünme katsayısının yürürlükteki düzenlemelere göre 0,3'ten az olması.

Kazaya Katkıda Bulunan Faktörler:

1. Mürettebatın, öngörülen veya fiili bir rüzgâr kesme uyarısı gerektiren eylemlerle ilgili olarak AFM (Hava Kuvvetleri El Kitabı) ihlali ve Operatörün OM (İşletim El Kitabı) gerekliliklerinin ihlali.
2. Manuel kontrole dönerken uçağın dengesiz olmasına (aşırı itme) neden olan rüzgâr kesme koşulları altında uçuşta otomatik uçuş modunun (otomatik pilot, otomatik gaz keleşi) kullanılması.
3. Operatörün daha önceden rüzgâr kesme uyarısına kötü mürettebat müdahalesi vakaları tecrübesi bulunmasına rağmen alınan önleme tedbirlerinin eksikliği.



4. CRM (Ekip Kaynak Yönetimi) ve TEM (Tehdit ve Hata Yönetimi) ile ilgili olarak, yapılan hataları ve / veya ihlalleri zamanında tespit etmeye izin vermeyen yetersiz mürettebat eğitimi.

5. Mürettebat üyelerinin gerçek iniş koşulları ile alınan eğitim arasındaki tutarsızlıktan kaynaklanan yüksek psiko-duygusal durumu ve her bir üyenin bireysel psikolojik yapısı tarafından belirlenen psikolojik sınırdır.

6. Belirtilen frenleme oranına ulaşmayı amaçlayan yetersiz lastik-zemin sürtünmesinin neden olduğu uçak dönüşü sırasında hem otomatik hem de manuel modda yetersiz frenleme.

7. Büyük olasılıkla yetersiz lastik-zemin sürtünmesi, pist yüzeyindeki önemli miktarda sudan kaynaklanmaktaydı.

8. Havaalanı hizmetlerinin, mürettebatın yanlış normatif sürtünme katsayıları sağlamasına neden olan yoğun yağış muayenesinden sonra pist ile ilgili Sochi Uluslararası Havaalanı El Kitabı gerekliliklerine uyumaması.

9. Yaklaşık 75 kt (140 km / s)'lik artan taşma hızının elde edilmesinde, motorların daha sonra ters moda ayarlanmasına katkıda bulunulmuştur (Motorlar, uçağın yaklaşık 200 m mesafeye inişinden 16 saniye sonra pist sonunda ters moda ayarlanmıştır).

METEOROLOJİK BİLGİ

Moskova Vnukovo Havaalanı - Sochi Havaalanı güzergâhı boyunca Boeing 737-800 VQ-BJI uçuşuna meteorolojik destek, "Rosgidromet GAMC" ve Hidrometeoroloji ve Çevresel İzleme için Federal Hizmet Vnukovo biriminin görev vardiyası tarafından sağlandı. Uçuş süresince havanın sağanak yağışlı ve fırtınalı olacağı belirtildi. Aynı zamanda bu hava koşullarının gece saat 01:25' e kadar devam edeceği de uçuş ekibinin bilgisi dâhilindeydi. Fırtına aktivitesinin soğuk cephenin ılık kısmında dalgalarla keskinleşmesi, rüzgârın kısa süreli artması, şiddetli sağanakların etkisiyle periyodik görüş mesafesinin azalması kazayı tetikleyen faktörler arasındaydı. Sochi Havaalanı'ndaki şiddetli sağanak yağışlar altında 5 saat boyunca biriken yağış miktarı 77,5 mm'ye ulaştı. 31.08.2018 23:15 ile 23:50 arasındaki dönemde maksimum yağış derinliği 58 mm idi. Hava sıcaklığı +19 ve +22 derece arasında değişmekteydi. Uçak, pist eşiğini aştığında, havaalanı çitini geçti ve Mzymta nehri yatağına saplanarak durabildi. Uçağın nehir yatağına tam olarak yerleşmesi, hasarlı sol kanat yakıt deposundan sızan yakıtın yangına sebep olması ile sona erdi. Sol ve sağ yarım kanatlar, her iki motor, burun ve sağ ana iniş takımı ayakları; sol iniş takımı ayağı ayrılmıştı ve sol yarım kanadının altında bulundu.

Gövde önemli deformasyonu gösterdi. Tüm yapı elemanları tek bir noktada yan yana bir şekilde bulundu.

KAZANIN KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE (ARFF) HİKÂYESİ

31.08.2018 tarihinde saat 23:58'de, Boeing 737-800 VQ-BJI'nin inişinin hemen ardından Alarm Ofisi Nöbetçi ARFF Personeli, pist eşiğini aşan uçaktaki yangın parlamasını gördü ve diğer uçak kurtarma ve yangın söndürme ekiplerini alarma geçirdi. Bu sırada Alarm Ofisi Nöbetçi ARFF Personeli, anons-siren sisteminden sesli uyarı ile diğer ARFF personeline: "Uyarı, bir uçak Pist 01'i aştı ve yangın çıktı." anonsu yaptı. Ardından, tüm ek bilgiler uyarı prosedürüne uygun olarak telsiz sistemi üzerinden iletildi. 01.09.2018 saat 00:00'da ilk ARFF havaalanı aracı kaza yerine ulaştı, personel yangına müdahale etmeye ve uçaktaki tüm yolcuları Mzymta Nehri'nden tahliye etmeye başladı. Saat 00:01'de üç yangın söndürme havaalanı aracı daha geldi ve köpük işlemeye başladı. Saat 00:15'te yangın kontrol altına alındı. ARFF birimi, yolcuların ve mürettebat üyelerinin Mzymta Nehri'nden tahliyesini yaklaşık 15 dakika içinde tamamladı.



ARFF Şefi, yangının yaklaşık sekiz dakika içinde söndürüldüğünü bildirdi. Saat 00:28'de tüm yolcular ve mürettebat, havalimanı terminal binasına götürüldü. ARFF personeli, içeride kimsenin kalmadığından emin olmak için uçak kabinini aradı. ARFF ekibi üyeleri, soruşturma ekibinin gelişine kadar kaza bölgesinin güvenliğini sağladı. Kaza, havaalanı bölgesinde meydana geldiği için geniş çaplı arama-kurtarma operasyonu yapılmadı. Kazada kimse hayatını kaybetmez iken; yolculardan bazıları yaralandı. 18 kişi için tıbbi yardım çağrıldı, aralarında 5 yetişkin ve 3 çocuk olmak üzere 8 kişi hastaneye kaldırıldı. Yaralanmalar arasında yanıklar ve karbon monoksit zehirlenmesi vardı. Bir havalimanı çalışanı acil müdahale sırasında kalp krizinden hayatını kaybetti.



KAZANIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Dergimizde yer alan bu bölümde, VQ-BJI uçuş numaralı kaza ile ilgili bilgiler doğrultusunda; Alarm Ofisi Nöbetçi ARFF Personeli, uçakların iniş ve kalkışlarını dikkatli bir şekilde takip etmelidir. ARFF birimi, olası bir kaza durumunda havalimanını sınırları içerisinde bulunan bölgenin risklerini değerlendirip gerekli önlemleri almalıdır. Buna ek olarak olası kaza senaryolarına karşı müdahale yöntemlerine acil durum planında yer vermelidir. Bu kazada görüldüğü gibi ARFF birimi olaya zamanında müdahale ederek bir büyük kazayı önlemiştir. Havalimanlarında görev yapan ARFF personellerinin birincil ve en önemli görevi hayat kurtarmaktır. Sochi Havalimanı'nda meydana gelen kazada yolcuların tahliyesi ve olay yerinin güvenliğini eksiksiz yerine getiren Sochi Havalimanı ARFF Teşkilatı, yangını kısa süre içerisinde kontrol altına alarak kazanın büyümesini engellemiştir. Her hava aracı ve bina/tesis yangınında olduğu gibi bu kazada da Alarm Ofisi Nöbetçi ARFF Personelinin önemi bir kez daha anlaşılmaktadır. Alarm ofisi personeli her zaman şiddetli yağış ve yüksek oranda rüzgâr değişimi gibi kaza nedeni olabilecek meteorolojik olaylara karşı dikkatli olmalıdır. Gerek pistin standartları ile uyuşmaması gerekse pilotların verdiği kötü kararlar kazanın boyutunu arttıran etkenler olmakla birlikte bu kaza 2015'ten beri Rusya'da yaşanan üçüncü büyük uçak kazasıdır.

Bu kaza raporu <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20180901-0> adresinden alınmıştır.



Siz bizi
korurken
biz de sizleri
koruyoruz.



Dräger PSS 7000, bağımsız solunum cihazı, FPS 7000 gibi itfaiyeci baretleri ile kombinasyon sağlayarak, olağanüstü avantajlara sahip modüler bir koruma sistemi sunar. Ergonomik tasarımı, kolay kullanımı, tamamen entegre aksesuarları ve kolay bakımı ile solunum korumasında kanıtlanmış bir teknolojidir.

MANİSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İTFAİYE DAİRE BAŞKANI GÜRHAN İNAL İLE RÖPORTAJ



Yavuz Ömer AKDİNÇ

Bu yıl yaşadığımız İzmir Deprem'inde başarılı kurtarma operasyonlarına imza atan Manisa Büyükşehir Belediyesi İtfaiye ekiplerini yöneten Sn. Gürhan İNAL Başkanımızla operasyon sırasında yaşadıkları ile ilgili röportaj yaptık.

1- Manisa Büyükşehir Belediyesi İtfaiye Daire Başkanımızı tanıyalım?

-Manisa Büyükşehir Belediyesi İtfaiye Daire Başkanı Gürhan İNAL 1984 yılında Libya'da doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Manisa'da tamamlayan Gürhan İNAL, Celal Bayar Üniversitesi Makine bölümü, Anadolu Üniversitesi İşletme Bölümü, Anadolu Üniversitesi Acil Durum Afet Yönetimi okullarından mezunu oldu, 2007 yılında Manisa Belediyesi İtfaiye Müdürlüğünde işe başladı , İtfaiye biriminde Yangın Önlem birimi, Personel birimi, Taşınır kayıt kontrol birimi, İtfaiye eğitmenliği, Sivil Savunma Amirliğinde görevler almıştır İtfaiye Destek Hizmetleri Müdürlüğü, Yangın Önlem ve Eğitim Müdürlüğü, Yangın ve Arama Kurtarma Müdürlüklerinde görev yapmıştır şu an İtfaiye Dairesi Başkanlık görevini sürdürmektedir. Evli 2 kız çocuğu babasıdır. Sivil toplum örgütlerinde aktif olarak görev almaktadır.

2- Mesleği nasıl seçti ? Memnun mu?

-Askerliği yaptıktan sonra trafik kazası geçirdim o zaman ki itfaiyeci abilerimiz araçtan kurtardılar. Kendim 8 ay sonra Manisa Be-

lediyesi İtfaiye Müdürlüğü alımları olduğunu internet üzerinden gördüm başvuru yaptım mülakatlardan geçerek işe başladık. Yaptığım işi çok seviyorum insanların zor anlarında yanında olmak onların dertlerini sıkıntılarını gidermek beni mutlu ediyor.

3- Unutmadığı mesleki olaylar?

-Tunceli munzur barajını kayıp öğrenciyi dalgıç ekibimiz ile birlikte aramaya gitmiştik dönüş yolunda Elazığ depremi olduğunu duyduk kısa sürede Elazığ'a ulaştık orada ekipmanlarımızla 6 kişiyi canlı sağ sağlam kurtarmayı başardık bu benim için çok umut verici olmuştu. Soma maden kazasında ilk görev alan personellerden biriydim ilk saatlerde madenci arkadaşların kollarına girerek içerdiren kurtarma çalışmalarını yapmıştık. Manisa Spil Dağı'nda kayalıklarda mahsur kalma ihbarı gelmişti araçlarla bir yere kadar ilerledik daha sonra 3 km yolu yürüyerek sırtlarımızda ekipmanlarımızla tırmandık, mahsur kalan kişilerin yanına ulaştığımda mahsur kalanlarda bir kişi üniversiteden arkadaşım çıkmıştı.



4- İzmir depreminde nasıl haber aldılar? Ne zaman vardılar?

-İzmir depreminde şiddetli sallanan illerden biri Manisa'ydı. Bizlerde depremi şiddetli hissettik ekiplerimiz tarafında ilimizde yıkım olmadığını öğrenince Manisa Büyükşehir Belediye Başkanımız Cengiz ERGÜN'ün talimatı ile İzmir iline hazır olan ekiplerimiz ve ekipmanlarımızla hızlıca yola çıktık, 35 dakika içerisinde İzmir'de yıkılan enkazda çalışmaya başladık.

5- Depremde kurtardıkları kişi sayısı?

-İzmir Depreminde Manisa İtfaiyesi olarak 5 gün boyunca toplam 210 personelle müdahalede bulunduk. Depremde 11 kişiyi ekibimiz canlı olarak kurtarmıştır. Günay Özışık, Ayda, Buse, İdil bu isimlerden bazılarıdır.

6- Kurtarma anında yaşananlar? Hissettikleri ?

-Bir insanın çok kötü anında yanında olmak umutları bittiği anda onları tekrardan hayata bağlamak gözlerindeki o ışıltıyı görmek bizleri çok sevindiriyor görevimizin ne kadar kutsal olduğunu bir kez daha görmüş oluyoruz.

7- Mesleki beklentiler öneri ve tavsiyeler?

-Teknolojik olarak itfaiyelerimizin daha ileriye gitmesi.306 yıllık bir geçmişi olan İtfaiye teşkilatında çalışmakta olan arkadaşlarımızın itfaiyeci mesleğinin kanunda tanınması istemekteyim.Tehlikeli meslek sınıfında olduğumuz için tüm itfaiyeci arkadaşlarımızın İş Sağlığı ve Güvenliği açısından çok dikkatli olmalarını istiyorum.



İTFAİYE DAİRESİ BAŞKANLIĞI

SIİRT HAVALİMANI

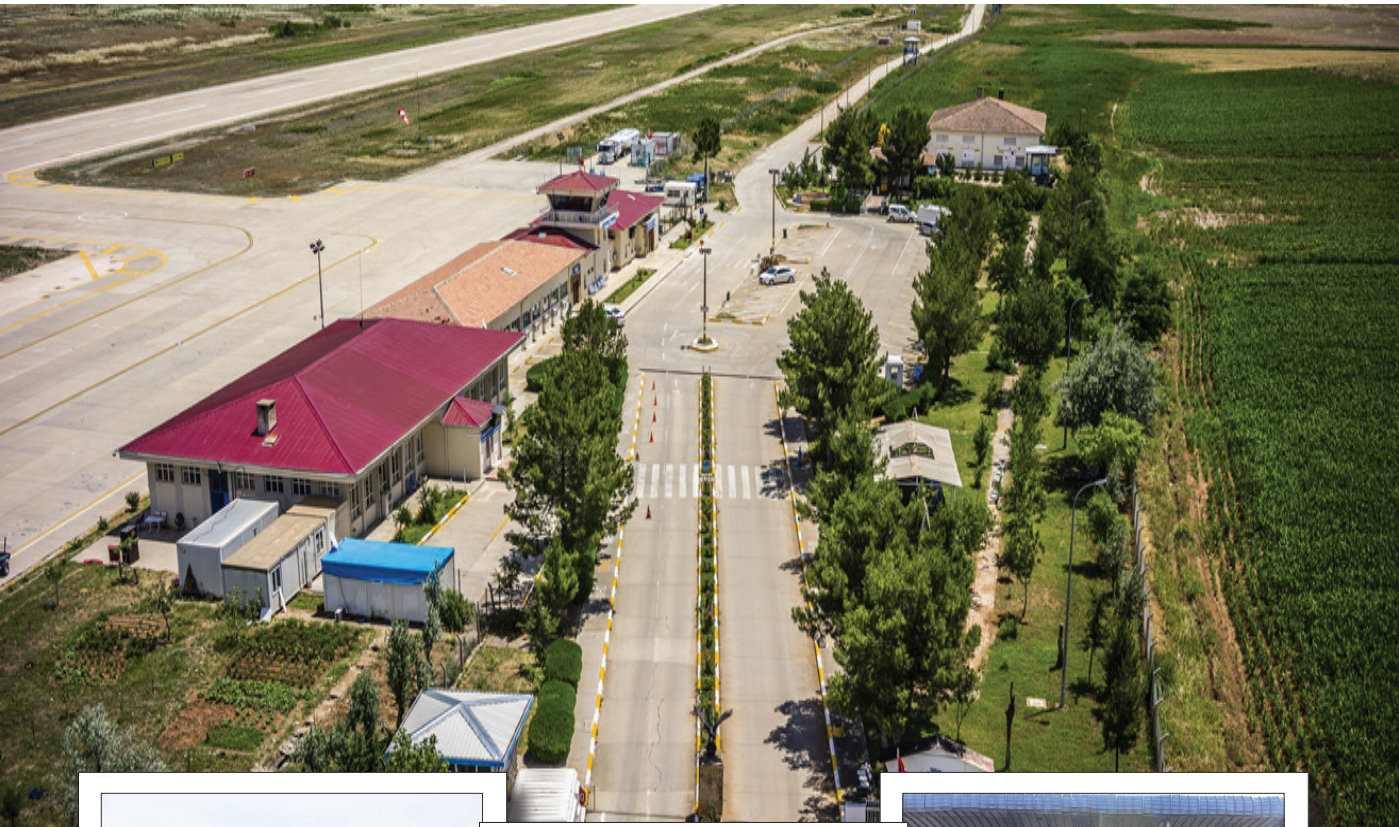


Tahsin KAYA Siirt Havalimanı Müdürü

01.01.1974 Yılında Erzurum da dünyaya geldi, ilk, orta ve lise eğitimi Muş ilinde tamamladı, yüksek öğrenimini, Elazığ Fırat Üniversitesi otomotiv bölümü ve İşletme fakültesinden mezun oldu. 1997 yılında Atatürk Havalimanı Başmüdürlüğünde ARFF Memuru olarak göreve başladı, 1998 yılında Muş Havalimanı Müdürlüğüne naklen tayin oldu. 2002-2005 yılları arasında Muş Havalimanı Müdürlüğü görevini vekaleten yürüttü. 2012 yılında görevde yükselme sınavı ile Muş Havalimanı ARFF şefi olarak görev yapmıştır. 22.05.2017 Tarihinde Siirt Havalimanı Müdürlüğüne Havalimanı Müdür Yardımcısı olarak atandı, 17.02.2020 Tarihinde Havalimanı Müdürü olarak atandı ve halen Siirt Havalimanı Müdürü olarak görev yapmaktadır. Evli ve üç çocuk babasıdır.

Havalimanımız üç dilli kardeş şehri olan, bünyesinde Hz. Muhammed (sav) Peygamber efendimizin övgüsüne mazhar olan, tabiin büyüklerinden Hz. Veysel KARANİ'nin kabirleri ve cennetle müjdelenen on sahabeden biri olan Abdurrahman Bin Avf Hz.lerinin makamının olduğu, ayrıca dünyaca ünlü Marifetname'nin müellifi olan İbrahim Hakıkı Hz.leri ve Hocası İsmail Fakirullah Hz.nin Aydın ilçesinde medfun bulunmakta olup, Dünyaca ün yapmış IŞIK Hadisesi ile Dini, tarihi, coğrafi güzellikleri, ile turizme ilgisi büyük olan, balı ve fıstığı ile Dünyada ün yapmış bu şehirde, 1994 yılında Siirt Valiliği İl özel İdaresi tarafından stol tipi bir havalimanı olarak yapılmış ve hizmete sunulmuştur.





1998 yılında profesyonel bir Havalimanı İşletmeciliği yapılmak üzere DHMİ'ye devredilmiş olup, Genel Müdürlüğü-müzce yapılan altyapı iyileştirilmeleri ile işletilmektedir. Haftada beş tarifeli seferimiz ile üç gün İstanbul-Siirt-İstanbul, iki günü ise Ankara-Siirt-Ankara karşılıklı olarak yapılmaktadır. Havalimanımız 2000X30m. ebatlarında beton kaplamalı bir piste sahip olup, doğal manialardan dolayı hava taşıtı, 4,2 açılı derece ile yaklaşmaktadır. 152X50m. ebatlarında bir Uçak park alanı ile bir Apronu, 165X24m A ve 52X25m B ol-

mak üzere iki adet taksi yolları, yıllık 100.000 yolcu kapasiteli, 1100m2 alana sahip Terminal binası, ARFF binası, kule, Güç merkezi, Isı merkezi mevcut olup, 1.251.725m2. alan üzerine kurulmuştur. Şehir merkezine 14 km. uzaklıktadır. Havalimanımızda 80 Personelimiz mevcut olup, 20 tam donanımlı, eğitilmiş ARFF personeli ve 8 adet Kazakırım ve Yangınla Mücadele araçları ile zor arazi koşullarında personel ve kurtarma ekipmanlarının ulaşımını sağlayan bir adet Amfibik aracı ile ARFF hizmetlerimiz sağlanmaktadır.

ASIANA AIR UÇUŞ 214 KAZA RAPORU İNCELEMESİ



San Francisco Uluslararası Havalimanı

San Francisco şehir merkezinin yaklaşık 34 km güneyinde bulunmaktadır. Denizden yüksekliği 4 metredir. 2012 yılında toplamda yaklaşık 430.812 uçuş gerçekleşmiştir. 4 adet pisti bulunmaktadır. 28L pisti 3500 m uzunluğunda, 60 m genişliğindedir. Hassas aletli yaklaşma kolaylıkları mevcuttur (localizer, Glaytpath vs.). Görsel yardımcıları mevcuttur (pist kenarı, merkez hattı ışıkları, PAPI) Yolcu trafiğine göre SFO, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki en yoğun 10. havaalanı ve her hafta

yarım milyondan fazla yolcu taşıyan dünyanın en yoğun 25. havalimanıdır. Sınırları içinde üç iç hatlar terminali, bir Dış Hatlar Terminal Binası, bir United Airlines Bakım Operasyon Merkezi, altı otopark, birkaç kargo binası, bir tramvay İstasyonu ve bir Birleşik Devletler Posta Servisi tesisi bulunmaktadır. Dış Hatlar Terminali, Kuzey Amerika'daki en büyük dış hatlar terminalidir.

San Francisco Havalimanı Kazalar

1937'de Douglas DC-3A-197 denize düştü ve 11 kişi hayatını kaybetti. 1951'de bir yolcu uçağının kaza yapması sonucunda 3 mürettebatın hepsi hayatını kaybetti. 1953'de Douglas, DC-6 Havalimanına inerken düştü. Uçaktaki 10 yolcudan 8'i öldü. Yine aynı yıl Douglas DC-6 modelinin kazasında 19 yolcu ve mürettebat hayatını kaybetti. 1963 yılında bir uçak, 28R pistinde yaklaşma ışıklarına çarptıktan sonra düştü ve uçaktaki dört kişi yanarak öldü. Bu kazadan bir yıl sonra bir kargo uçağı havalimanın batısında tepeye düştü ve uçaktaki üç mürettebat öldü. 1984'de bir uçak 600 metrede türbülansa girdi ve kısa sürede düştü. Bu kazada 3 kişi hayatını kaybetti. 2012'de bir ikram kamyonu yanlışlıkla, park eden bir uçağın kanadının altına girdi. Kanat, kamyonun kabinini kesti ve sürücü öldü. 2013'de eğitimimize konu olan Asiana Havayollarına ait 214 sefer numaralı uçak, iniş sırasında düştü. 3 kişi hayatını kaybederken bu kaza Boeing 777 uçağının ilk ölümcül kazası oldu.

San Francisco Uluslararası Havalimanı ARFF Teşkilatı

Havaalanı ARFF Teşkilatı 95 çalışana ve 3 yangın istasyonuna sahiptir. 1 Yangın Önleme Birimi mevcuttur. Yangın istasyonlarında kazalara müdahaleye yönelik 4 adet SKS'li araç mevcuttur. Bu araçların üçü, her biri 17000 lt su-köpük kapasitesine sahiptir. Dördüncü araç, 11500 su ve köpük kapasitesine sahiptir. ARFF Birimi ayrıca 2 Paramedik Ünite ve bir Komuta Birimine sahiptir. Bu birimler uçak kazaları dışında, bina/tesis yangınlarına, araç yangınlarına ve tıbbi olaylara müdahale etmektedir. ARFF Birimi ayrıca dört (4) deniz aracına sahiptir. Haziran 2012 itibarıyla, bu birimler, San Francisco Uluslararası Havaalanı'nın Sea Plane Limanı yakınında açtığı yeni limanda yer almaktadır. Bu yeni konumdan, Su Kurtarma araçları, acil durumlara eskisinden çok daha hızlı müdahale etme yeteneğine sahip hale gelmiştir. Bu Acil Su Kurtarma Tesisinin ABD'nin batı kıyısındaki havaalanlarında türünün tek örneği olduğu bilinmektedir. Uçak Kurtarma ve Yangınla Mücadele operasyonları Federal Havacılık Dairesi (FAA) tarafından düzenlenmektedir. Tüm Havaalanı ARFF personeli FAA tarafından yıllık olarak sertifikalandırılır ve yıllık uçak yangın simülasyonu eğitimine katılır. Tehlikeli Maddeler ve Su Kurtarma ile ilgili olaylara müdahale amacıyla tüm ARFF Personeli Tehlikeli Madde Teknisyenleri olarak kabul edilmektedir ve birçok personel suda kurtarma yetkisine sahiptir. ARFF Birimi Milbrae, Burlingame, Daly City, South San Francisco ve San Bruno dahil olmak üzere San Mateo County'deki yerel itfaiye departmanlarıyla protokol yapmıştır ve bu birimler Havalimanında oluşan acil durumlarda yardıma gelmektedir.



Asiana Airlines Flight 214

Uçuş Tarihi: 6 Temmuz 2013

Kalkış: Güney Kore, Seul/Incheon Uluslararası Havalimanı

Varış: Amerika Birleşik Devletleri/San Francisco Uluslararası Havalimanı

Uçağın Tipi: Boeing 777-200ER

Uçaktaki Yolcu Sayısı: 307

Havayolu Şirketi: Asiana Airlines

Boeing 777-200ER

İlk Uçuş: 06.02.1997

Yolcu Kapasitesi: 301-440

Tam Yüklü Menzili: 14,260 km

Kanat Açıklığı: 60.9 m

Toplam Uzunluk: 63.70 m

Yükseklik: 18.5 m

Maksimum yakıt kapasitesi: 171,160 L

Kazanın Meydana Gelişi

6 Temmuz 2013 tarihinde uçak 28 sol pistine iniş için yaklaşırken deniz setine kanadını çarptı. Uçağın çarptığı esnada sağ motorda yangın çıktı. Uçağın durması ile yangını fark eden uçuş ekibi tahliyeyi başlattı ve uçaktaki yolcuların % 98'i başarılı bir şekilde tahliye edildi. Yangın uçak içerisine sirayet ettiğinde ARFF Personeli uçağa girerek uçağı terk edemeyen 5 ağır yaralıyı kurtardı (Bunlardan 1 tanesi daha sonra hayatını kaybetti). Uçaktaki 291 yolcudan 3'ü ölümcül yaralandı. 8 Kabin Memuru, 1 Uçuş Mürettebatı ve 40 yolcu ağır yaralandı. 248 yolcu, 3 uçuş mürettebatı ve 4 kabin memuru daha hafif yaralandı ya da yaralanmadan kurtuldu. Sonuç itibari ile uçaktaki tüm yolcu ve mürettebattan %99'u hayatta kaldı.

Saat	Çarpışmaya Kalan Süre	Yükseklik (feet)	Hız (Knot)	Olay	Saat	Çarpışmaya Kalan Süre	Yükseklik (feet)	Hız (Knot)	Olay
1126:54.9	-55.3	1000	150.5	PAPI ışıkları dört tanesi de beyaz renkte görülmektedir.	1127:31.0	-19.3	219	121.9	PAPI ışıkları dört kırmızı renkte görülmektedir.
1126:58.6	-51.7	917	146.7	İkinci pilot kaptan pilotu yavaşça alçalması yönünde uymaktadır.	1127:32.3	-18.0	198	120.4	200 feetin altına düşen uçak "Two hundred" uyarısı vermektedir.
1126:59.5	-50.8	891	147.6	Kule, 214 sefer sayılı uçağı iniş rotası verdi.	1127:33.6	-16.7	180	117.6	Pilot monitörü yavaşlama uyarısı vermektedir.
1127:14.8	-35.4	500	136.7	PAPI ışıkları üç tanesi beyaz, bir tanesi kırmızı görülmektedir.	1127:41.6	-8.7	102	111.8	100 feetin altına düşen uçak, "One hundred" uyarısı vermektedir.
1127:16.6	-33.7	465	133.8	Uçuş ekibi iniş checklistini gerçekleştirdi.	1127:42.8	-7.5	90	109.8	Pilot monitörü hızlanma uyarısı vermektedir.
1127:19.8	-30.5	404	134.0	PAPI ışıkları iki beyaz, iki kırmızı renkte görülmektedir. İkinci pilot, kaptan pilota süzülme yolunda efendim dedi.	1127:43.2	-7.1	86	109.1	Kaptan pilot sağ ve sol motora güç verir.
1127:24.1	-26.2	331	129.7	Uçağın hızı 132 knota düştükten sonra PAPI ışıkları bir beyaz, üç kırmızı renkte görülmeye başlandı.	1127:47.8	-2.5	29	103.8	Pilot monitörü pas geç uyarısı vermektedir.
					1127:48.6	-1.7	21	104.7	Uçak kumanda kolu devre dışı kalır.
					1127:50.3	0	5	105.5	Kaza/çarpışma

Yaralı ve Ölü Sayısı

	Uçuş Ekibi	Kabin Ekibi	Yolcu	Toplam
Ölü	0	0	3	3
Ciddi	1	8	40	49
Hafif Yaralanma	2	2	134	138
Yaralanmayan	1	2	114	117
Toplam	4	12	291	307



KAZANIN KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE (ARFF) HİKAYESİ

Havalimanı ARFF ekipleri, 11:28:00'da gerçekleşen çarpışmadan yaklaşık 10 saniye sonra ATC ünitesinden gelen alarm yoluyla kazayı öğrendi. İlk ARFF aracı (Rescue 88) 11:31:11'de olay yerine geldi. Daha sonra olay yerine gelen (Rescue 66) saat 1 konumunda konumlandı ve uçağın 2R emergency kapısının yakınına gövdenin sağ tarafında sağ motoru da içeren yangına köpük uygulamaya başladı. ARFF 9 aracıda olay yerine gelerek yangına köpük uygulamaya başladı. 11:33:02'de uçağın etrafında toplam 7 ARFF aracı konumlandı. Ayrıca 2 ARFF kurtarma aracı triaj alanı olan F taksi yolunda pozisyon aldı. ARFF 10 aracı sol kanadın önüne yakıt sızıntısı olan kopmuş sol motor alanına köpük battaniyesi uygulamaya üzere konumlandırıldı. Bu sırada uçağın sol kanadının önündeki araba yolunun yakınlarında çimenlerde yatan bir yolcu fark edildi (Yolcu 41E). 11:38:37'de, 3 ARFF personeli 2L kapısından tırmanarak kabine girdi. 1 ARFF personeli kokpit ve ön kabin kısmını kontrol etti. Diğer 2 ARFF personeli ise uçağın arka koridoruna hareket ettiler. Duman sebebi ile görüş azdı. Uçağın arka koridoruna giden ARFF personellerinden biri, kabin bagaj alanına yayılan yangın fark etti. Yangına müdahale ederek, 3L kapısının önünden arka koridora doğru devam etti.



Uçağın arka kısmında 4 ila 6 yolcunun uçağı terk edemediğini ve 1 kabin görevlisinin onlara yardım etmeye çalıştığını gördü. Bazı yolcular koltukların altına sıkışmıştı ve diğerleri de onlara yardım etmek için kalmıştı. Bu sırada diğer ARFF memurları 4L kapısından uçağına girdi ve uçakta kalan yolcuların çıkarılmasına yardımcı oldu. Son yolcu yaklaşık 11:47:00'da uçaktan çıkarılmış oldu. Uçağın sağ tarafında ve kabin içinde devam eden yangına ARFF araçları değişik konumlardan müdahale etmeye devam ettiler. ARFF 10 aracı, saat 9 pozisyonunda üst monitör ile 2L kapı alanına köpük uygularken aracını uçağına dik olarak yavaşça ilerletmeye başladı. Bu sırada yerde yatan Yolcu 41E'nin üzeri köpük tabakasıyla örtüldü. ARFF 10 aracı 11:50:46'da 41E numaralı yolcunun üzerinden geçti. 11:52:42'de 2L kapısının üstündeki alandan uçağı deldi ve kabin içi yangına 50 saniye boyunca müdahale etti. 11:58:37'de, ARFF 37 aracı; ARFF 10 aracının alandan ayrılmasıyla 2L kapı tarafına yangına müdahale etmek için hareket etti. Suyunun bitmesiyle hızla sağa doğru dönüş yaparak bölgeden ayrıldı. Bu dönüş sırasında 12:01:11'de Yolcu 41E'nin üzerinden geçti. Bu sırada yolcunun üzerindeki köpük açıldı ve 12:06:29'da ARFF sorumlusu tarafından yolcu bir battaniye ile örtüldü. Araçların müdahale etmesiyle yangın, 12:18:30'da kontrol altına alındı.

KAZA RAPORUNUN ARFF YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

1.TESPİT:Kazada ARFF olay yeri amiri olarak görevli kişi yangınla mücadele memuru olarak görev yaptı.Kazada ARFF olay yeri amiri olarak görevli fakat yangınla mücadele memuru olarak görev yapan kişinin ARFF Eğitimi yoktu ve bu kişinin bireysel kararları ARFF eğitimini almadığını yansıtmıştı. Her ne kadar ARFF komutasındaki eksiklikten dolayı yaralanma ya da hayatını kaybetme hadisesi ek olarak yaşanmasa bile bu olay, uçak kazasında potansiyel stratejik ve taktiksel sorunlarla başa çıkabilecek eğitimli bir ARFF komutası olmadığını göstermektedir.

2.TESPİT:Yanan bir uçağın gövdesinin delici bir aletle ne zaman delinmesi gerektiğine yönelik rehberlik.Havalimanında yükselip uzayabilen delici nozul (HRET) teknolojisine sahip 2 tane yangın söndürme aracı bulunmakta fakat ilk müdahalede söz konusu araçlar en iyi kapasitede kullanılmadı. Muhtemelen bu da kısmen tüm kazazedelerin uçağı terk ettiklerinden emin olmadan HRET ile gövdenin delinmesine yönelik teşvik edici olmayan departmansal tavsiyelerden kaynaklanmaktadır.FAA, gövdenin nasıl delineceğine dair rehberlik sağlamakta fakat gövdenin ne zaman delineceğine yönelik herhangi bir tavsiye sağlamamaktadır.

3.TESPİT:Havalimanındaki medikal araç kaynaklarının tatbikatlara katılım sağlaması gerekliliği. Havalimanı Acil Durum Planında 2 adet Ambulans aracının kaza yerine operasyonel personel tarafından getirilmesi gerekmesine rağmen söz konusu araçlardan hiçbiri kaza yerine gelmedi.Dahası, havalimanında yapılan aylık tatbikatlar rutin ya da bir değerlendirme kriterine göre ambulans araçlarının hiçbirinin tatbikatlara dahil olmasını içermemektedir.Kaza yerindeki ambulans araçlarının eksikliğinde, muhtemelen aylık tatbikatlarda söz konusu araçların kullanılmaması rol oynadı.

4.TESPİT:

ARFF operasyonları sırasında araç tarafından çarpılma ya da ezilme riski olan yolcu ve mürettebatın emniyetini sağlamaya yönelik prosedürler ya da rehberlik.Bu kazada yanan uçağı oldukça yakın olan sadece 1 kişinin önemli derecede araç tarafından ezilme ya da çarpılma riski vardı. Fakat kaza yapan bir uçağın yakınında yaralı ya da hayatını kaybetmiş birilerinin olabileceği birçok kaza senaryosu bulunmaktadır.ARFF operasyonları sırasında araç tarafından çarpılma ya da ezilme riski olan yolcu ve mürettebatın emniyetini sağlamaya yönelik bir rehberlik ya da tavsiye halihazırda bulunmamaktadır.

5.TESPİT:

ARFF Personeli gerekliliği.Kaza yerindeki ilk müdahaleye 7 ARFF Aracı ve 23 Havalimanı ARFF Personeli iştirak etti. Bu ekipman FAA'nın (Amerikan Havacılık Dairesi) güncel 3 araç gerekliliğini aşmakta ve ayrıca FAA'nın minimum personel sayısına yönelik herhangi bir zorunluluğu bulunmamaktadır.Havalimanındaki bu ARFF araç ve ekipman fazlalığı sayesinde ARFF Personeli dış yangınlarla başa çıkabildi ve uçağın içerisindeki sağlıksız ve zor koşullara rağmen uçaktan 5 kişiyi kurtaran kurtarma personelini uçağı göndermeye muktedir oldu.FAA'in minimum personel sayısına yönelik bir zorunluluğu olmamasından dolayı özellikle küçük havalimanlarında bir uçak kazasına maruz kalan yolcuların Asiana Flight 214 kazasındaki yolcular gibi korunmasına yönelik kaynak sağlanamayacağı düşünülmektedir.

6.TESPİT

SFO Havalimanında acil durum haberleşme ve iletişiminin geliştirilmesi.

Acil duruma müdahale süresince birçok haberleşme ve iletişim problemi meydana geldi. Bunlardan en önemlisi yardıma gelen kurum ve kuruluş kaynaklarının havalimanında yaygın olan telsiz frekansını kullanamamasıdır.Acil durum süresince, çare bulunmayan karşılıklı haberleşme frekansı eksikliği, dahası, havalimanı ile şehirdeki alarm merkezleri arasındaki haberleşmenin bozulması gibi bazı haberleşme ve iletişim problemlerine rastlanıldı.Haberleşme ve iletişim konusu ele alınmalıdır.

ARFF MÜDAHALESİ I. TAVSİYE (EĞİTİM) TAVSİYE:

Kaza raporunda ayrı ayrı FAA'ya ve ARFF Working Grup'a uçak kazalarında komuta kademesinde görev yapacak ARFF Personelinin ya da yardıma gelecek yerel itfaiye komutasındakilerin en az minimum seviyede ARFF eğitimi almalarını sağlamak üzere politikalar ve eğitim materyalleri geliştirilmesi için birlikte çalışma başlatmalarını, FAA 'ya, havalimanlarına ivedi olarak uçak kazalarına müdahale edecek nöbetçi ARFF personelinin temel ve tazeleme eğitimi ile uçak similatör eğitimini almalarının zorunlu olduğunu ve FAA 'nın hangi zorlayıcı kuralları koyduğunun hukuki yorumunu içeren bildirim yapmasını tavsiye etmektedir. San Francisco Yerel İtfaiyesine ise gelecekte havalimanı tarafından yapılacak tatbikatlarda medikal ve itfaiye araçlarını kullanmaları tavsiye edilmektedir.

ARFF MÜDAHALESİ II. TAVSİYE (HRET) TAVSİYE:

Kaza raporunda FAA'ya, HRET teknolojikli taretlerin en iyi şekilde ne zaman, nasıl ve nerede kullanılması gerektiğine yönelik rehberlik sağlayacak özel politikalar ve prosedürler oluşturmak için ARFF Working Grup ve ekipman üreticileri ile birlikte çalışma başlatması tavsiye edilmektedir. Bu tavsiye aynı zamanda ARFF Working Grup'a da yapılmaktadır.

ARFF MÜDAHALESİ III. TAVSİYE (ACİL DURUM PLANI) TAVSİYE:

Kaza raporunda FAA'ya, San Francisco Havalimanının Acil Durum Planını özel olarak denetlemesi ve söz konusu havalimanının Havaalanı İşletme (Part 139) sorumluluklarını yerine getirdiğinden emin olmak için havalimanı ile birlikte yakın bir çalışma yapması tavsiye edilmektedir.

ARFF MÜDAHALESİ IV. TAVSİYE (KAZA ALANINDA ARAÇ KULLANIMI) TAVSİYE:

Kaza raporunda ARFF Working Grup'a, büyük ölçekli yaralanma veya ölüm hadiselerinin yaşandığı acil durumlara müdahale eden ARFF Personelinin öncelikli hedeflerinin kaza alanında bulunabilecek ölü ya da yaralıları araç ile çarpmamak ya da ezmemek olduğuna dair medikal ve adli tıpla ilgili profesyonel organizasyonlarla birlikte rehberlik sağlayacak bir çalışma yapması tavsiye edilmektedir.

ARFF MÜDAHALESİ V. TAVSİYE (ASGARİ PERSONEL SEVİYESİ) TAVSİYE:

Kaza raporunda ARFF Working Grup'a, dış yangınlarla başa çıkabilecek ve iç yangınlara hızlı bir şekilde müdahale ederek yolcu ve mürettebatı kurtaracak minimum ARFF Personel seviyesi geliştirilmesi istenmektedir. FAA'ya ise, ARFF Working Gruptan istenen yukarıdaki çalışma tamamladığında söz konusu minimum ARFF Personel seviyesini Havaalanı İşletme Sertifikasyonu gereklilikleri ile ilgili Part 139'da güncelleme yaparak belirtmesi tavsiye edilmektedir.

ARFF MÜDAHALESİ VI. TESPİT (HABERLEŞME VE İLETİŞİM) TAVSİYE

Kaza raporunda San Francisco Yerel İtfaiyesine, rapor yayımlandıktan hemen sonra mümkün olan en kısa sürede Uluslararası Yangın Danışmanlık (ICF) prosedürlerinde belirtilen haberleşme ve iletişim eksikliğini çözecek uygulamaları başlatması tavsiye edilmektedir. Hazırladığımız bu sunum, ABD Ulusal Ulaşım Güvenlik Kurulu (NTSB) tarafından yapılan soruşturma sonucunda hazırlanan nihai kaza raporu incelemesini içermektedir. Meslek hayatınız boyunca kazasız görevler diliyoruz.





Emniyet Kemeri Parasüt Tipi

Emniyet Kemeri Bel Tipi

Reklectifli Yelekler

Yağmurtuklar



KASTAMONU 3M +YDS + PARS +KIVANÇ KİMYA BAYİSİ



MERKEZ İŞ ELBİSELERİ VE İŞ GÜVENLİĞİ MALZEMELERİ

mail : merkeziselbiseleri@hotmail.com

TEL:0366 212 42 52 Adres: hepkebirmer mah cumhuriyet cad. 58/2 kastamonu





HAVALİMANI ACİL DURUM PLANLARI

Kübra SAVAŞ



Sivil hava trafiğine açık her havalimanı için Annex 14 Cilt I’de belirtilen hükümlere göre havaalanında gerçekleşen operasyonların ve faaliyetlerin tümünü kapsayacak şekilde acil durum planı hazırlanması gerekmektedir. Havalimanı acil durum planlaması, bir havalimanının, havalimanında ya da civarında oluşan bir acil durumla başa çıkması için yapılan hazırlık sürecidir.

Havalimanı acil durum planlamasının amacı, özellikle insanların hayatını kurtarmak ve hava aracı operasyonlarını idame ettirmek açısından acil durumun etkilerini en aza indirmektir. Havalimanı acil durum planı, farklı havalimanı kuruluşları (ya da hizmet birimleri) ile acil duruma müdahalede yardım edebilecek çevredeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon prosedürlerini belirler. Havalimanının toplumu etkileyen bütün acil durumlardaki ulaştırma merkezi olması dolayısıyla (hava araç kazası, doğal felaket, patlama ya da ciddi bir fırtına gibi), toplumu etkileyen bir acil durumdaki rolünün iyi belirlenmiş olması gerekir. Her bir havaalanının/topluluğun ayrı ihtiyaçlar ve özellikleri vardır ancak siyasi, yargıya ilişkin ve kurulu farklılıklarına rağmen, acil durum planlaması ve uygulamalarına dair temel ihtiyaçlar ve kavramlar aynı olacak ve aynı temel problem alanlarını kapsayacaktır: KOMUTA, İLETİŞİM VE KOORDİNASYON. Havalimanı acil durum planı, kurtarma ve yangınla mücadele, kanuni yaptırım, polis/güvenlik, tıbbi hizmetler birimlerinden, havaalanının içinde ve dışındaki diğer kuruluşlardan ve diğer yetkin, eğitimli, uzman personelden tüm alışılmadık koşulların sağlanması için yeterli müdahalede bulunulmasını sağlamak için bir dizi talimat içermelidir. Operasyonel anlamda sağlam olmak için, kapsamlı bir havalimanı acil durum planı şunları göz önünde bulundurmalıdır:

- Acil bir durumdan ÖNCE ön hazırlık
- Acil durum SIRASINDAKİ operasyonlar ve
- Acil durum SONRASI destek ve dokümantasyon.

“Acil durum öncesi” hususlar, etkin acil durum müdahalesi ile bağlantılı olabilecek bütün faktörlerin yönetilmesi için planlama yapmayı içerir. Önceden plan yapma, acil durum planının oluşturulması, test edilmesi ve uygulanması için Organizasyonel yetki ve sorumluluklar tanımlanmalıdır. “Acil durum sırasında” hususlar, acil durumun aşamasına, yapısına ve konumuna bağlıdır. Durum, kurtarma çalışması devam ettikçe değişebilir. (Örneğin, havalimanı yangın şefi ya da personeli normalde acil durum kuvvetlerinden sorumlu ilk kişidir, bu görevli daha sonra, diğer kuruluşlardaki diğer müdahale eden görevliler, komuta merkezindeki belirlenen rollerinin tayin edilen “olay yeri” şefinin görev alan kapsamında olduğunu varsaydıkları için normal personelden biri haline gelebilir.) “Acil durum sonrası” hususlar önceki olayların aciliyetini taşımayabilir ancak olay yerindeki yetki ve sorumluluk geçişinin tamamen daha önceden görüşülmesi ve planlanması gerekir. Başlardaki derecelerde olan bazı personelin doğrudan operasyonel bir görevi vardır, daha sonradan olay yerinde kalabilir ve destekleyici bir rol üstlenebilir (örn. polis/güvenlik personeli, kurtarma ve yangınla mücadele personeli, havalimanı yetkilisi)

Bu nedenle, söz konusu destekleyici hizmetler için önceden hazırlık yapmak ve acil durumdan dolayı kesintiye uğramış olabilecek normal havalimanı/hava araç operasyonlarının devam etmesini sağlamak amacıyla koruyucu hizmetlerin düzeltilmesi ve devam ettirilmesine ilişkin problemleri değerlendirmek gerekir. Acil durumun sonlandırıldığını destek kuruluşlarına (hastaneler, ambulanslar, vb.) bildirme ihtiyacı "normal" işleyişe geri dönebilmeleri açısından da düşünülmelidir. Acil bir durumdaki farklı operasyonların belgelendirilmesi, çeşitli kaza/vaka sonrası raporlar için veri toplanması ve bu verilerin düzenlenmesine yardımcı olur. Aynı zamanda acil durum eleştirisi için bir yapı oluşturur ve acil durum planındaki prosedürlerin ve düzenlemelerin geliştirilmesi için bir format olarak kullanılabilir.

Acil Durum Planının Bulundurulması Gereken Yerler

Herhangi bir acil durum meydana geldiğinde gerek prosedür, gerek iş akışının sağlanması açısından acil durum planının bulundurulması gereken noktalar vardır. Bunlar:

- Havalimanı Nöbetçi Müdürlüğü
- Mobil Komuta Merkezi
- Hava Trafik Kontrol (ATC) Birimi
- Alarm Ofisi
- Acil Durum Operasyon Merkezi
- Havalimanı İşletme Müdürlüğü (Apron)



Havalimanı Başmüdürlüğü, Acil Durum Planında yer alan bilgileri her yıl Ekim ayı içerisinde gözden geçirerek güncellenmesi gereken bölümleri günceller. Yapılan değişiklikler kayıt sayfasına işlenir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne gönderilmek üzere elektronik ortamda Genel Müdürlüğümüze gönderilir. Acil Durum Planının hazırlanmasından, içeriğinin takibi ve güncellenmesinden, plan dâhilinde yapılması gereken tatbikatların icrasından ve planın test edilip geliştirilmesinden Havalimanı Başmüdürlüğü sorumludur. Başmüdürlük bu sorumluluğunu Havalimanı Başmüdür Yardımcısı başkanlığında, ARFF Müdürlüğü sekretaryasında, İşletme, Koruma Güvenlik, Sivil Savunma, Seyrüsefer ve Nöbetçi Müdürlüklerinden teşkil olunan ve gerektiğinde diğer birimlerin de dâhil edilebileceği bir komisyon vasıtasıyla yerine getirir.



Acil Durum Planlarının Hazırlanması, Revizyonu ve Dağıtılması

Acil Durum Planlarının uygulanmasından ve yürütülmesinden Havalimanı Mülki İdare Amirleri yetkili ve sorumludur. Mülki İdare Amirleri bu yetki ve sorumluluğunu Havalimanı İşletmecisi olan Havalimanı Başmüdürlüğü koordinesinde Havalimanı içerisinde bulunan kurum/kuruluşlar ile plan dâhilinde protokol yapılan kurum/kuruluşlar vasıtasıyla yerine getirir. Bu amaçla havalimanlarında "Acil Durum Planı Hazırlama ve Güncelleme Komisyonu" teşkil edilmiş olup komisyonda; Başmüdür Yardımcısı başkanlığında, İşletme, Koruma Güvenlik, Sivil Savunma, Seyrüsefer ve Nöbetçi Müdürlük yetkilileri yer almakta ve komisyonun sekreteryası ise ARFF Birimleri tarafından yapılmaktadır. İhtiyaç halinde teşkil edilen bu komisyona diğer birimlerde dâhil edilir. Havalimanı Başmüdürlüğü, Acil Durum Planı Hazırlama ve Güncelleme Komisyonu marifetiyle;

»SHT-ADP talimatı doğrultusunda uluslararası ve ulusal mevzuatlar göz önünde bulundurularak ADP'nin hazırlanmasından,

»İşlevselliğinin sağlanmasından,

»Planda belirtilen Kurum/Kuruluşlara dağıtımından,

»Protokollerin yapılmasından,

»Yeni protokol ihtiyaçlarının tespiti ve takibinden,

»Planın revize edilmesini gerektiren durumlarda gerekli güncelleme çalışmalarını yaparak imzalanmak üzere Mülki İdare Amirine sunulmasından ve sonrasında onaylanmak üzere SHGM'ye gönderilmesi amacıyla Genel Müdürlüğe gönderilmesinden,

»Plan gereği bulunması gerekli malzeme teçhizatın tespiti, talebi ve muhafazasından sorumludur. Acil Durum Enformasyon Ağı ve Kullanılacak Formlar Ulusal Hava Sahamızda meydana gelen Sivil Hava Aracı Kaza/Ciddi Olay bildirilmesinde ve ön raporların hazırlanarak Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığına gönderilmesinden aşağıda yer alan kişi, kurum ve bazı kuruluşlar sorumludurlar;

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kendisine gelen kaza/ciddi olaya ait bilgi ve ön raporları gecikmeksizin Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığına iletmekten, Kaptan pilot, Kaptan pilotun ölü, yaralı veya herhangi bir sebepten dolayı yetersiz olduğu durumlarda ;

İkinci pilot veya kabin görevlisi, operatör, İşletmecisi, kiralayanı veya sahibi, Mahalli mülki amirler, eğer kaza/ciddi olay havaalanını sınırları veya yakınında meydana geldiyse Havaalanı işletmecisi sorumludur. Ulusal Hava Sahamızda meydana gelen Sivil Hava Aracı Kaza/Ciddi Olay bildirilmesinde; Form A, Acil Durum Enformasyon Ağında Çalışma Gün Ve Saatleri İçinde/Çalışma Gün ve Saatleri Dışında isim unvan ve irtibat bilgileri yer alan Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı Yetkililerine ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yetkililerine bildirmeleri gerekmektedir. Form B'de hazırlanarak 48 saat içerisinde Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı Yetkililerine ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yetkililerine bildirmeleri gerekmektedir.

Acil Yardım ve Emniyet Tedbirleri

Yardımlaşma Protokolleri:

Herhangi bir acil durumda Havalimanı Başmüdürlüğünün yetki ve imkânlarının yetersiz kalması halinde, ADOM aracılığıyla ilgili diğer kamu kuruluşları ve yerel imkânlardan ivedilikle yardım sağlanması amacıyla kuruluş ya da firmanın statüsüne göre uygun yardımlaşma protokolü yapılır. Bu protokollerde kurum, kuruluş ve yerel firmaların acil durumda yapmaları gereken görev ve sorumluluklar, takviye personel/ekipman, olay/kaza yerine ulaşım, koordinasyon vb. hususlar yer almaktadır. Protokollerdeki iletişim bilgileri gibi benzeri bilgiler meydana gelebilecek değişiklik hallerinde aylık kontroller yapılarak güncellenir. Protokollerin yenilenmesi üç yılda bir yapılmaktadır.

Mobil Komuta Merkezi

Acil bir durum meydana geldiğinde Havalimanı Acil Durum Operasyon Merkezi (ADOM) üs olarak kullanılmak üzere; eldeki imkânları doğru ve etkin kullanmak, acil durumu yerinde yönetmek, komuta, koordinasyon ve iletişim merkezi olarak gerektiğinde kullanılmak üzere Havalimanlarında Mobil Komuta Merkezleri oluşturulmuştur. Mobil Komuta Merkezlerinde Acil Durum Planları, Muhtemel Harekât Tarzı ve Güvenlik Planları, irtibata geçilecek ofis ve kişilerin isimleri ve telefon numaraları, Havalimanlarının 1/5000 ve 1/25000 ölçekli kareli haritaları bulunmaktadır. Mobil Komuta Merkezleri acil durumun karakteristik özelliğine göre duman ve ısıdan etkilenmeyen, rüzgârın yönüne göre olay yeri amiri tarafından belirlenecek bölgeye konumlandırılacaktır. Mobil Komuta Merkezlerinin fark edilebilmesine yönelik olarak gövdesi kırmızı beyaz boyanmakta olup kırmızı-beyaz damalı bayrak, döner ışıklı tepe lambaları ve seygar jeneratörler tesis edilmiştir. Meydana gelen olası bir acil durumda

olay mahalline ilk önce ARFF personelinin ulaşacağı düşüncesiyle geçici alt komuta merkezleri oluşturulacak ve Havalimanı Yetkilisi tarafından mobil komuta merkezinin işler hale getirilmesinin ardından görevi devredecektir.

Acil Durum Tatbikatları

Havalimanı acil durum tatbikatının amacı;

- İlgili bütün personelin müdahalesi,
- Acil durum planları ve prosedürleri ve
- Acil durum ekipmanı ve iletişimleri yeterliliğini sağlamaktır.

Bu nedenle planın havalimanı acil durum planının test edilmesini gerektiren prosedürler içermektedir. Bu test mümkün olduğunca çok hatayı düzeltmeli ve havalimanı çevresiyle, diğer kuruluşlarla ve acil durum planındaki rolleriyle ilgili bütün personeli ve kuruluşları tanıtmalıdır. Havalimanlarında acil durum tatbikatı, iki yılda en az bir kez geniş katılımlı, bir kez de dar katılımlı tatbikatlar yapılmaktadır. Dar katılımlı tatbikatların yapıldığı yıl ise en az iki kez masaüstü tatbikatları yapılmaktadır. Test etme, plandaki ciddi boşlukların nerede olduğunu belirlemek için önemlidir. Örneğin, planda yer alan bazı kişilerin plan hakkında yanlış kanıları bulunabilir ya da planı yanlış anlamış olabilirler. Bazı prosedürler kâğıt üzerinde uygulanabilir görünebilir ancak, uygulamada işe yaramayabilir; zaman, uzaklık ve mevcut kaynakların yazılı tahminleri problem yaratacak şekilde yeterince doğru olmayabilir. Planı test etmek, havaalanı personelinin acil durum müdahalesini, birbirlerini tanımalarına ve diğer hizmet birimlerinin nasıl çalıştığını öğrenmesine olanak tanır. Havalimanının dışından gelen acil durum müdahale ekiplerinin havalimanı personeliyle tanışma ve havalimanı tesislerini, kaynaklarını, fiziki durumu ve tanımlanabilir tehlikeli alanları tanımaları için bir fırsat sunar. Tatbikatların gündüz, alacakaranlıkta, karanlıkta ve çeşitli hava ve görüş açısı koşulunda yapılması gerekir.

Geniş Katılımlı Acil Durum Tatbikatları

Havalimanı acil durum planına dâhil olan tüm birim, kurum ve kuruluşların katılımı ile en az iki yılda bir kez, acil durum planını ve ilgili kuruluşları test etmek için farklı acil durum türleri için ve havalimanında gerçekleşebilecek en kötü senaryolar hazırlanarak yapılan tatbikatlardır. Geniş katılımlı tatbikat için 3 ay öncesinden ADP 'ye dâhil tüm kuruluşlar ile birlikte toplantı yapılarak tatbikat ile ilgili eksiksiz bir bilgilendirme yapılır ve kurum/kuruluşların görüş ve talepleri alınarak senaryo hazırlanır. Senaryoya göre görev dağılımı yapılır. Tatbikat gerçekleştirildikten sonra, risk faktörleri, emniyet yönetimi vb. hususlar da dikkate alınarak "Tatbikat Analizi" yapılır ve "Acil Durum Tatbikatı Değerlendirme Formu" düzenlenir. Eleştiri ve analizlerde tatbikata katılan bütün kurum/kuruluşların temsilcileri de hazır bulunurlar.

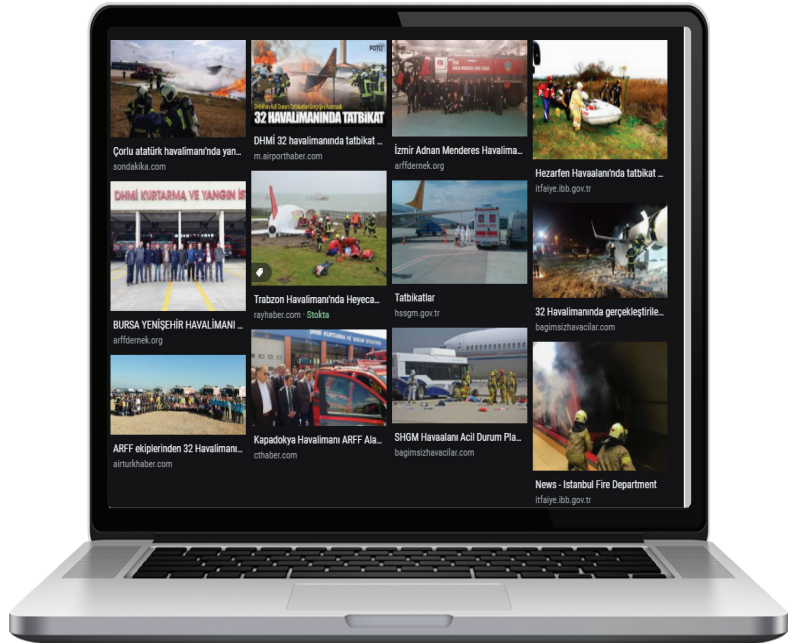
Dar Katılımlı Acil Durum Tatbikatları

Dar katılımlı acil durum tatbikatları, geniş katılımlı tatbikatların yapılmadığı yıl içerisinde, yeni personelin eğitilmesi, yeni donanımların veya tekniklerin değerlendirilmesi ya da zorunlu yinelenen eğitim gerekliliklerine uyulması amacıyla belirlenen birimlerle ve belirlenen acil durum tipine göre, iki yılda bir kez dar katılımlı tatbikat yapılmaktadır.

Masaüstü Tatbikatları

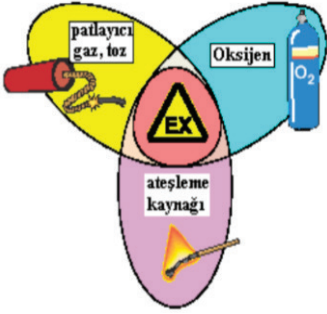
Dar katılımlı acil durum tatbikatlarının yapıldığı yıllarda en az iki kez, Acil Durum Planının işlerliğinin teorik olarak masa başında kontrol edilmesi ve tespit edilen aksaklıkların düzeltilmesi için ilgililerin katılımı ile Masaüstü Tatbikatları yapılmaktadır.

Havalimanları, hava taşımacılığının güvenli ve başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli alt yapıyı sağlamakla yükümlüdür. Hava taşımacılığında emniyet ve güvenlik konularında uluslararası standartlaşmayı sağlamayı amaçlayan ICAO, yayınladığı Emniyet Risk Yönetimi çerçevesini, kendisine üye olan ülkelerde uygulama sorumluluğu yüklediğinden amacına büyük ölçüde ulaşmıştır. Risk yönetimi kapsamına giren Acil Durum Planı Kaza/Kırım olmadan önce alınan önlemleri, olursa nasıl bir strateji uygulanacağını, protokol yapılan kurum ve kuruluşların üzerine düşen görevleri ve nasıl uygulaması gerektiği gibi konuları ele alıp analiz etmektedir. Risk Yönetimi kapsamında hem çok sık olmayan uçak kazalarında birim, kurum ve kuruluş personeli hazır hale getirmek hem de oluşabilecek olumsuzlukların önüne geçip en az hasarla atlatmak planlanmaktadır. Bu kapsamda tüm personel sorumluluklarını bilmek ve üzerine düşen görevi eksiksiz yerine getirmek zorundadır.



ATEX DİREKTİFLERİNİN MÜDAHALE VE KİŞİSEL KORUNMA AÇISINDAN İTFAİYE TEŞKİLATLARINDAKİ YANSIMALARI VE UYGULAMALARI

Öğretim Görevlisi Bülent BULDU
Dumlupınar Üni. Teknik Bilimler
MYO Sivil Savunma ve İtfaiyecilik



Birçok sanayi kolunun üretim faaliyeti sırasında veya arıza ve bakım gibi durumlarda petrol, petrol ürünleri, kimya, doğal gaz, çeşitli türdeki toz zerrecikleri ve kömür madenlerinden kaynaklanan patlayıcı ortam ile karşı karşıya kalınmaktadır. Parlama patlama olayının daha iyi anlaşılabilmesi için tanımlamak gerekirse; bilindiği üzere patlayıcı ortamın oluşması için Patlayıcı Madde, Hava (Oksijen) ve Enerji (Ateşleyici) gibi üç unsurun bir araya gelmesi gerekir. Patlayıcı patlayıcı maddeler sıvı, katı (toz) veya gaz halinde bulunabilirler.

Gazlar

Patlayıcı gazlar hava ile belirli bir oranda karşılaştıklarında patlamaya hazır hale gelirler ve herhangi bir ısı kaynağı ile aktif hale geçebilirler. Ancak söz konusu gazların patlaması için ortamda bulunan miktarı, yani alt (LEL) ve üst (UEL) limitleri de belirleyicidir. Örnek vermek gerekirse doğalgaz için bu limitler %5 - %15 aralığındadır.

Sıvılar

Patlayıcı ve patlayıcı sıvılar denildiğinde akla ilk gelen petrol türevleridir. Özünde yanıcı sıvılar sıvı halleri ile yanmazlar. Bu sıvıların buharlaşması durumunda patlayıcı ortam oluşur.

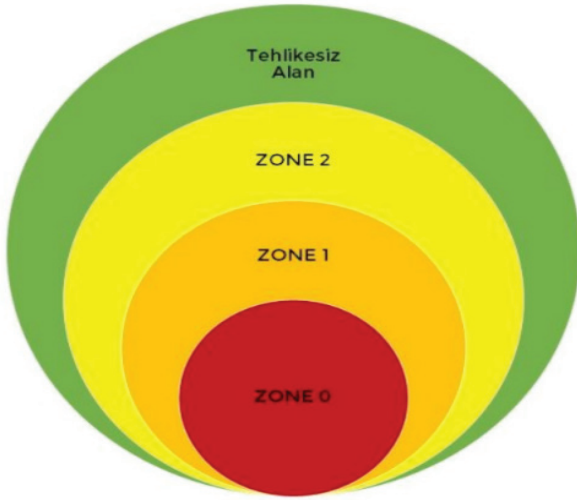
Katılar (Tozlar)

Patlama riski teşkil eden bir diğer madde ise çeşitli tozlardır. Toz patlaması havadaki toz partiküllerinin yoğunluğu belirli bir sınırı aştıktan sonra bir kıvılcımın tetiklemesi ile dahi toz partikülleri hızlı bir şekilde patlar ve yoğunlaşır. Toz patlamalarında patlama dinamiği gereği reaksiyon hızla ve dalga dalga ilerleyerek hacim içerisindeki tüm tozları (limitler içerisinde olması kaydı ile) reaksiyona dahil eder; dolayısıyla yanıcı toz partiküllerinin bulunduğu ortamlar çok tehlikelidir.

Hiç şüphe yok ki parlayıcı ve patlayıcı maddeler ile çalışan iş yerlerinin öncelikli almaları gereken önlem, patlayıcı ortamın oluşmasını engellemektir. Yani patlama üçgeninde bulunan patlayıcı madde, ateşleme kaynağı veya oksijenin yok edilmesidir.

ATEX Direktifleri, İtfaiye Acil Durumları ve Stratejiler

Avrupa Birliği Organizasyonlarının ATEX direktifleri 1 Temmuz 2003 tarihinden itibaren uygulanmaya konulmuştur. ATEX, Fransızca “ATmosphéres EXplosives” kelimelerinin ilk hecelerinin birleşiminden oluşmuş bir kelimedir ve “Patlayıcı Atmosferler” anlamına gelmektedir. AB ATEX direktifleri, biri ekipmanların üreticileri ve diğeri de kullanıcıları için olmak üzere iki adettir. (ATEX 95) Ekipman Direktifi 94/9/EC olarak; potansiyel patlayıcı atmosferlerde kullanılmak amacıyla üretilen ekipman ve koruyucu sistemler talimatıdır. Kısaca ATEX için güvenli ekipman direktifidir. İkincisi ise (ATEX 137) Çalışma Yeri Direktifi 99/92/EC olarak; patlayıcı atmosferlerden potansiyel riskteki çalışanların iş güvenliğinin ve sağlığının iyileştirilmesi için minimum gereklilikler talimatıdır. Kısaca ATEX için işçi koruma direktifidir.



(ATEX 137) Çalışma Yeri Direktifi 99/92/EC, tehlikeli alanları patlayıcı ortamın oluşma sıklığı ve bu ortamın devam etme süresini esas alarak bölgeler halinde sınıflandırmaktadır. Buna göre alan (zone) sınıflandırması şu şekildedir;

Gazlar/Buharlar için;

Zone-0: Patlama oluşturacak karışımın (gaz/hava) sürekli veya uzun süreli bulunduğu alanlar.

Zone-1: Patlama oluşturacak karışımın ara ara meydana gelme ihtimalinin olduğu alanlar.

Zone-2: Patlama oluşturacak karışımın olağan koşullarda bulunmadığı veya çok kısa sürdüğü alanlar. Şeklinde sınıflandırılmıştır.

Tozlar/Lifler için ise;

Zone-20: Patlama oluşturacak yanıcı tozların, havada bulut halinde sürekli olarak veya uzun süreli ya da sık sık patlayıcı ortam oluşabileceği yerler.

Zone-21: Normal çalışma koşullarında, havada bulut halinde bulunan yanıcı tozların ara sıra patlayıcı ortam oluşturabileceği yerler.

Zone-22: Normal çalışma koşullarında havada bulut halinde yanıcı tozların patlayıcı ortam oluşturma ihtimali bulunmayan ancak böyle bir ihtimal olsa bile bunun yalnızca çok kısa bir süre için geçerli olduğu yerler.

Muhtemel Patlayıcı Ortamda Kullanılan Teçhizat Ve Koruyucu Sistemler İle İlgili Yönetmelik, patlayıcı ortamlarda kullanılacak teçhizatları iki ana gruba ayrılmaktadır.



Grup I teçhizatlar: Maden sektöründe kullanılacak ekipmanları tanımlamaktadır. M1 ve M2 olarak iki kategoriye ayırır. M1 kategorisi çok yüksek güvenlik seviyesini belirtirken, M2 kategorisi yüksek güvenlik seviyesine sahip ekipmanları belirtmektedir.

Grup II teçhizatlar: bu gruba dahil olan ekipmanlar hava ve gaz, buhar veya sis ya da hava/toz karışımlarından kaynaklanan patlayıcı ortamlarının oluşma sıklığına bağlı olarak üç kategoriye ayrılmaktadır.

Ülkemizde, AB ATEX direktifleri (ekipman direktifi ATEX 95, Çalışma yeri direktifi ETEX 137) gereği, 27.10.2002 tarihinde yürürlüğe giren ve 2006 ile 2016 yıllarında yenilenen “Muhtemel Patlayıcı Ortamda Kullanılan Teçhizat ve Koruyucu Sistemler ile İlgili Yönetmelik (94/9/AT)” ve ikinci olarak 2003 yılında yürürlüğe girmiş ve 2013 yılında yenilenen “Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Çalışanların Korunması Hakkında Yönetmelik (99/92/EC)” mevcuttur. Ayrıca bu iki yönetmeliği destekleyen ve eksik kalan noktaları tamamlayan 30.06.2013 tarihinde yayınlanan 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu yürürlüktedir.

İşletme ve iş yerleri için ATEX direktifleri (ekipman direktifi ATEX 95, Çalışma yeri direktifi ETEX 137) baz alınarak risk analizleri yapılmaktadır. Bu analizler ışığında çalışma alanı ve personel güvenliği yasalar ve direktifler ölçüsünde belirlenir. İşletme ve iş yeri denetim basamaklarının sona ermesinin ardından faaliyete geçer. Buraya kadar olması gereken yada olan durumdan bahsettik.Acil durumlar – olaylar, direktif ve yasaların tam olarak uygulanmadığı veya risk hesaplamalarında öngörülemeyen durumların oluşması nedeniyle ortaya çıkar. Bu gibi acil durum-olaylara müdahale yine o bölgede bulunan ve işletme tarafından yetkilendirilmiş acil durum personeline yapılır. Sonraki aşama itfaiye birimlerinin olay yerine çağırılmasıdır. İtfaiyeciler müdahale durumunda bir takım riskleri beraberinde taşır. Bu risklerin ortadan kaldırılmasının ilk basamağı bilgi alımıdır. Doğru bilgi alımı ve etkili haberleşme bu sıkıntıyı büyük ölçüde ortadan kaldıracaktır.

İkinci basamak ise işletme personeli ile belirli sınırlar içerisinde ortak çalışmadır.

İtfaiyeciler görevleri gereği parlayıcı/patlayıcı ortamlarda çalışmak zorundadır. Bu ortamların başında;

- Konut, işyeri, bodrumlar vb. hacimlerde LPG ve Doğalgaz gibi yakıt amaçlı kullanılan gazların varlığı
- Kuyulardan kurtarma ve çıkarma operasyonlarında, kuru tip kuyularda potansiyel olarak bulunabilecek metan gazı varlığı
- Trafikte özellikle tünellerde başta LPG ve LNG olmak üzere tehlikeli madde taşıyan tankerlerde meydana gelebilecek sızıntılar
- Endüstriyel tesislerde meydana gelebilecek sızıntı ve birikimler
- Akaryakıt istasyonlarında oluşan sızıntılar vb.

Yukarıda bahsedilen ortamlara ilaveler yapmak mümkündür. İtfaiyeciler açısından önemli olan doğru müdahale stratejisidir. Doğru ve etkili bir müdahale stratejisinin başında müdahaleye hazır olmak gelir. İtfaiye ekiple-ri, müdahale alanlarına göre uygun ekipman ve donanımı belirlemek ve temin etmek durumundadır. Personel mevcut olan kişisel korunma ve müdahale ekipmanlarının limitlerini ve kullanım prosedürlerini bilmelidir. İtfaiye ekibinin müdahalesini doğru ve başarılı yapacak temel unsur aldığı eğitimin yanında kullandığı ekipmana olan güvenidir. Bu güvenin sağlanması için personelin üzerindeki ekipmanın yeterliliği konusunda bilgi sahibi olması şarttır. Personel hangi durum ve ortamda hangi tip kişisel korunma ekipmanı kullanacağını iyi bilmelidir.

Ayrıca müdahalede kullanılan malzemelerin amaca uygun seçilmiş olması ile zaman ve güvenlik anlamında büyük avantajlar sağlanır. Personel güvenliği ve müdahale süresi anlamında sağlanan bu avantajlar sayesinde durum büyümeden veya hiç oluşmadan engellenebilecektir. Ayrıca olay yerinde değişken faktörler göz önüne alınarak uygun bir yaklaşım sergilenmelidir. Operasyonun sonlandırılması ise vaka öncesi duruma göre riskli bir unsurun olmaması ve problemin giderilmiş olmasına bağlıdır. Bu aşamada olay veya acil durumu oluşturan temel faktörler engellenmiştir. İtfaiye Teşkilatları Tarafından Bilinmesi Gereken Faktörler ve Kullanılacak Ekipmanlar İtfaiye teşkilatları müdahale stratejilerini belirlerken bu ortamlar ile karşılaşıldığında ne tür ekipmanlar kullanması gerektiği konusuna hakim olmalıdır. İtfaiye teşkilatlarında kullanılan bir çok ekipman elektrik enerjisi ile çalışır. Kişisel hareketsizlik alarm cihazı (PASS), telsiz, el feneri, aydınlatma projektörleri, çeşitli ölçüm cihazları, tehlikeli maddelere (hazmat) müdahale operasyonlarında kullanılan ekipmanlar, havalandırma aspiratörleri ve çeşitli el aletleri bunlara örnek verilebilir. Dolayısıyla itfaiye teşkilatlarında kullanılan bu ekipmanlarda ATEX direktiflerinin aranması şarttır. Parlayıcı patlayıcı ortamlarda kullanılmak üzere ATEX 95 direktifine uygun olmayan bir el fenerinin bu ortamda açılması, telsiz ile iletişime geçilmesi veya kişisel hareketsizlik alarm cihazının aktif hale geçmesi facia ile sonuçlanabilecek durumlara neden olabilir.

Ayrıca günümüzde kullanımı her birey için artık bir zorunluluk haline gelen cep telefonlarında Ex-Proof özellik beklenemez. İtfaiyecilerin giydiği alev almaz elbiseler genellikle günlük çalışma kıyafetinin üzerine giyilerek vakaya gidildiğini biliyoruz. Dolayısıyla itfaiyecilerin cep telefonları müdahale esnasında genellikle üzerlerinde olmakla beraber gerektiğinde kullanılmaktadır. Bu telefonların parlayıcı/patlayıcı ortamlarda ortaya çıkardıkları veya başlattıkları reaksiyon bilimsel olarak aşikardır. İtfaiye ekibinde yer alan her personelin mevcut olan ekipmanların kullanım limitlerini ve hangi tip alan için koruma sağladığını iyi biliyor olması şarttır.

Bu noktada irdelenmesi gereken bir takım durumlar karşımıza çıkmaktadır:

- Müdahale araçlarının olay mahalline yaklaşımı nasıl olmalı ve mesafesi ne olmalıdır?
- Ortamda parlama/patlama olasılığı var ise bu durumu oluşturan faktörler nelerdir?
- Mevcut ekipmanlar (aydınlatma fenerleri, PASS cihazı, telsiz, gaz ölçüm cihazları telefon vb.) risk oluşturabilir mi?
- Olay günün hangi saatinde meydana gelmiştir? Zira gece meydana gelen olaylarda çalışma sahası aydınlatması için kullanılacak aydınlatma projektörleri, güç üniteleri ve kablolar risk oluşturabilir mi? Aydınlatma cihazları kullanılacak ise uygun mesafe ne olmalıdır? Mevcut aydınlatma ekipmanları parlayıcı/patlayıcı alanda kullanıma uygun değil ise alternatif çözümler nelerdir?

İtfaiyeci Kişisel Korunma Ekipmanlarının Mevzuattaki Durumu

Belediye itfaiye yönetmeliğinin 36. maddesine baktığımızda; “İtfaiye personeline 33. Maddede belirtilen kıyafetlerin yanında günün teknolojisine ve Türk Standartları Enstitüsü (TSE) veya Avrupa Normları (EN) standartlarına uygun olarak yangın, sel, çığ, nükleer, biyolojik, kimyasal ve benzeri tehlikelere karşı özel teçhizat ve kıyafet de verilir” denilmektedir. Ayrıca aynı yönetmeliğin 43. maddesinde “İtfaiye teşkilatlarında kullanılacak teçhizat ve malzemelerin cins, miktar ve nitelikleri hizmet gereklerine göre teknolojik gelişmelere uygun olarak tespit edilir” denilmiştir. Görüldüğü üzere genel sınırlar çerçevesinde yapılmış tanımlar kullanılmış ve özellikle yukarıda bahsettiğimiz parlayıcı/patlayıcı alanlarda kullanılacak ekipmanlar ve kişisel koruyucu malzemelerin teminini günün standartlarına göre itfaiye teşkilatlarına bırakılmıştır. Günümüzde itfaiye teşkilatlarının belediyelere bağlı bir hizmet kolu olması ve belediyelerin gelir durumundaki farklılıklar birçok itfaiye teşkilatlarının temel ekipmanlara dahi ulaşmasını imkansız kılmaktadır. Ayrıca bu durumu besleyen diğer can alıcı husus mesleki standardizasyonunun henüz hazırlanamamış olmasıdır kuşkusuz.

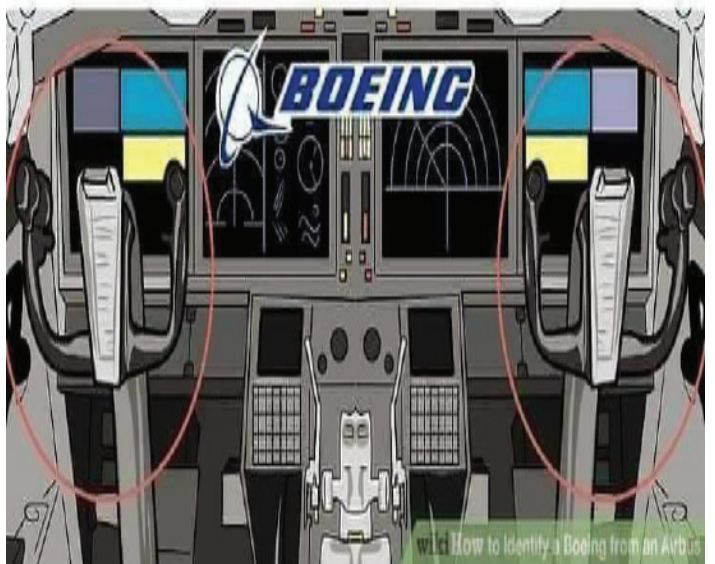
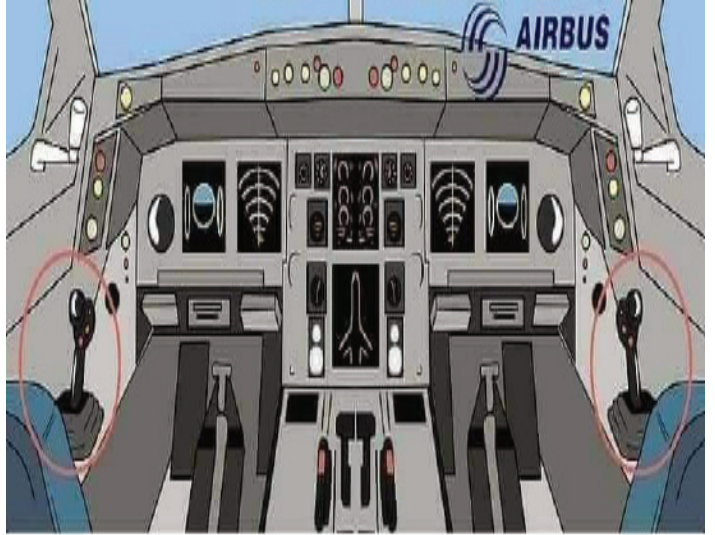


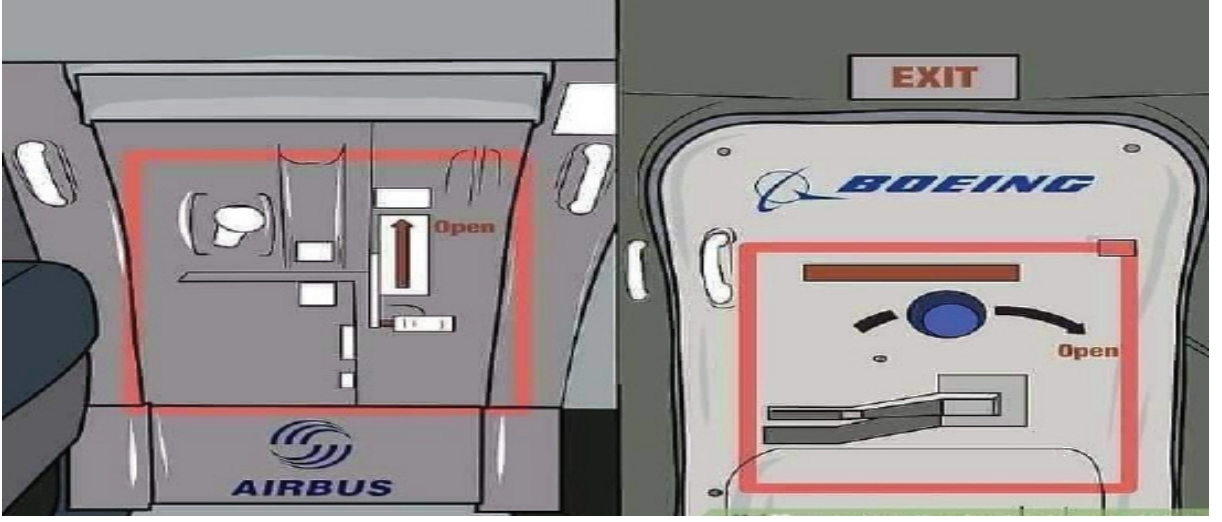
BOEING ve AIRBUS

UÇAKLARI NASIL AYIRT EDİLİR?

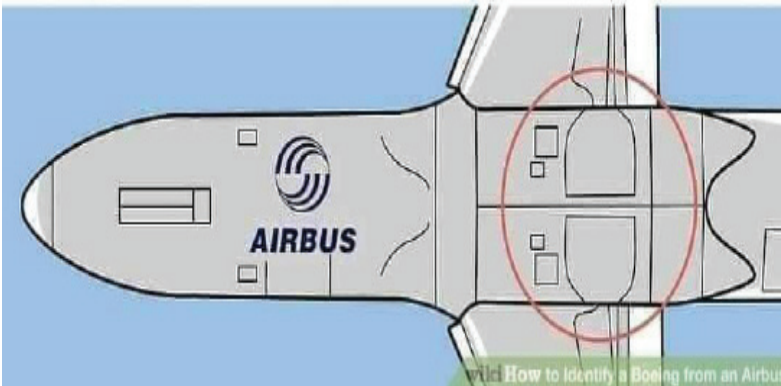
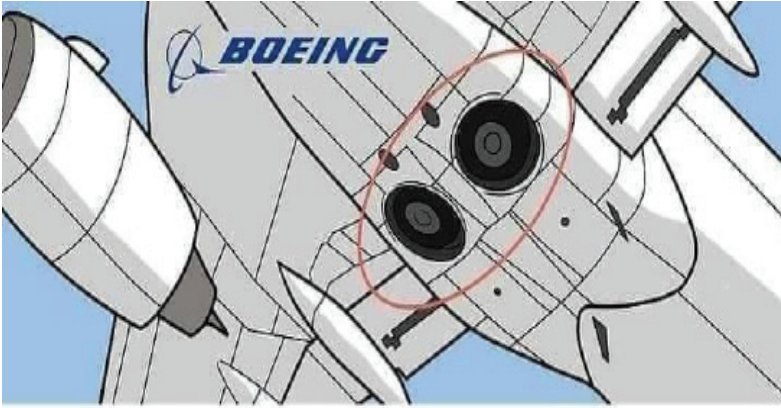
Havacılık sektörünün iki büyük devi sürekli birbiriyle rekabet halindedir.

Şirket olarak Airbus Avrupa kökenlidir, Fransızdır. Boeing ise ABD kökenlidir. Her iki firma da hem ticari hem askeri amaçlar için kullanılmak üzere uçaklar üretir. Her iki firma ayrıca 100 ile 500 arasında yolcu kapasite havayolu uçakları üretirler. Boeing havacılık sektörüne Airbus'tan daha uzun yıllar önce giriş yaptığından pek çok insan Boeing'in daha popüler olduğu noktasında hemfikirlerdir. Sektöre sonradan girenler hala Boeing'in 1990 ve öncesindeki tasarım paternlerini izlemektedir. Her ne kadar elimizde yeterince kanıt olmasa da pek çok havacılık firmasının Boeing'in iç tasarımını Airbus'a tercih ettiklerini biliyoruz. Pek çok tasarımda iki fiziksel özellik farklılık gösterir. Boeing uçaklarda uçak kontrolü merkezi boyunduruktan yönetilir ve direksiyon uçağın ana yön kontrol noktasıdır. Airbus'ın ise yan çubuk tipi bir kontrolörü vardır. Ayrıca hem birinci kaptanın solunda hem de ikinci kaptanın sağında birer joystick vardır.

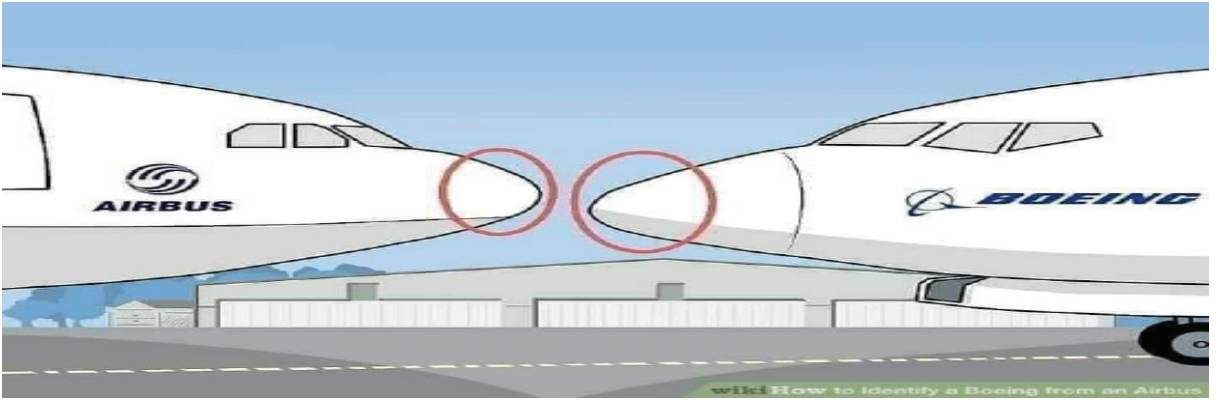




Birçok tartışmaya konu olan, bilgisayarı devre dışı bırakma sistemleri de farklılık gösterir. Airbus'larda uçak otomasyon sistemi Boeing'lere göre daha kompleks ve karmaşıktır. Airbus uçaklarındaki bilgisayar sistemlerine çok fazla güvendiği için pilotların sistemi devre dışı bırakmasına izin vermez. Boeing üreticileri ise son sözü söyleyecek kişinin pilot olduğunu düşünür ve bu yüzden pilotlara bilgisayar sistemini devre dışı bırakma seçeneği sunar. Bununla birlikte, uçak bilgisayar sistemine bu iki farklı yaklaşımın kendi içinde hem güçlü hem de zayıf yönleri vardır. Genel olarak baktığımızda Airbus ile Boeing arasındaki fark gözle görülebilir belirgin göstergeler yerine daha çok tasarım felsefesi ile ilgilidir. Evet uçak tasarımları birbirine benzer ama zaten dünyanın en iyi aerodinamikçilerinin en iyi gövde şekilleri ve uçuş kontrol yüzeylerine odaklanıp en güvenilir uçaklar üretmek için çalışmalarını neticesinde ortaya çıkan tasarımların açıkçası birbirinden çok da farklı olması sürpriz değil. Bundan yola çıkarak ideal kombinasyon için uçak tasarımlarının birbirine güçlü benzerlik göstermeleri oldukça muhtemeldir diyebiliriz.



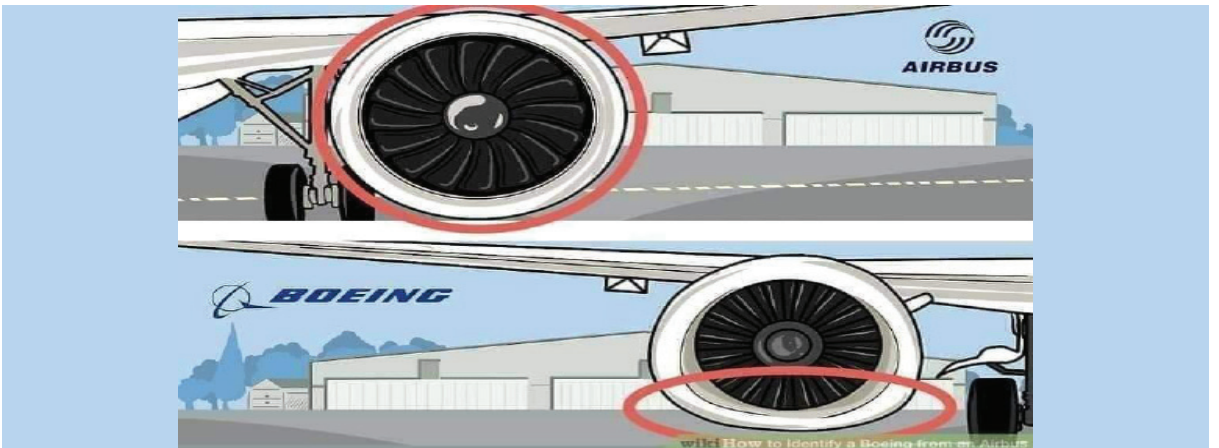
Airbus'lar belirli bazı operasyonlar için optimize edilmiştir ve Airbus pilotları uçağın otomasyon sisteminin yakıt verimliliğinden dolayı Airbus'ları sevme eğilimindedirler. Öte yandan, Boeing'ler oldukça sağlam tasarıma sahiptirler ve yakıt tasarrufuna çok odaklanmazlar ve Boeing pilotları Boeing'lerin yönetim sistemini kendilerine daha çok yönetim imkanı tanıdığı için sevme eğilimi gösterirler.



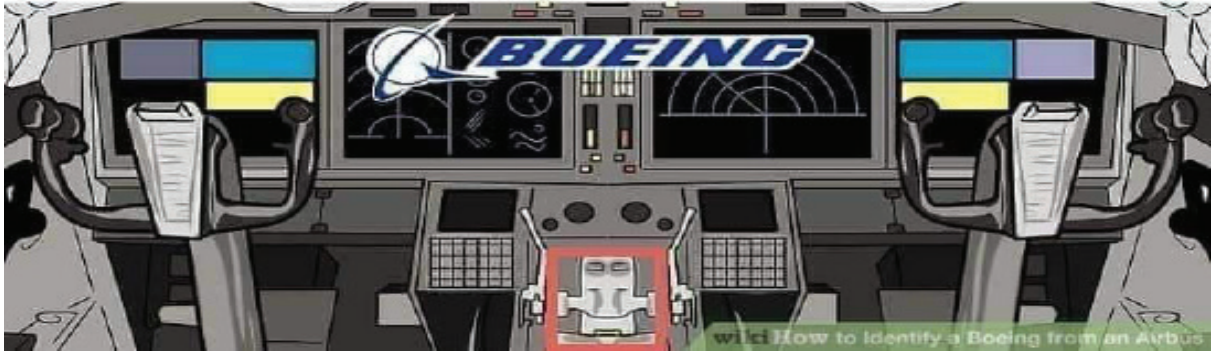
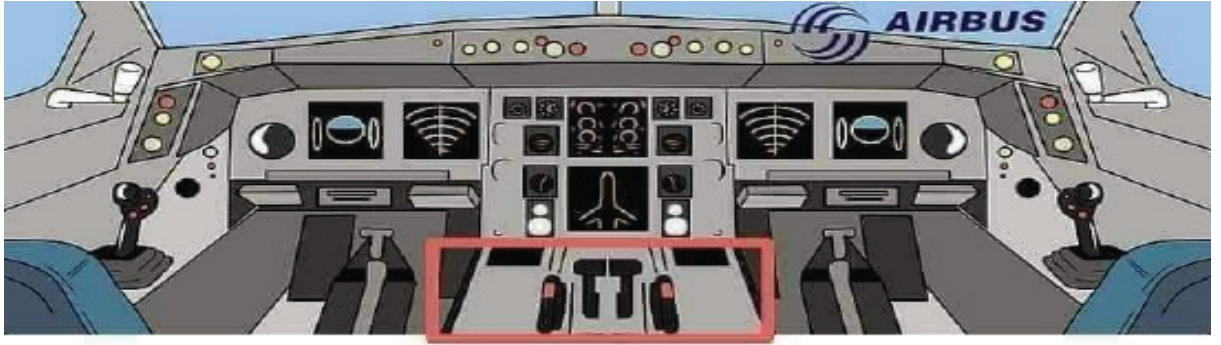
Boeing'lerin burunları daha sivridir ve Airbus'lar genel olarak daha yuvarlak burna sahiptirler. Her ne kadar Airbus'ın bazı modelleri burun noktasında farklılık gösterse de genel olarak Airbus'ların burunları yuvarlaktır. Çok ince de olsa aşağıdaki Airbus ile yukarıdaki Boeing arasındaki burun farkını görebiliyorsunuz değil mi?



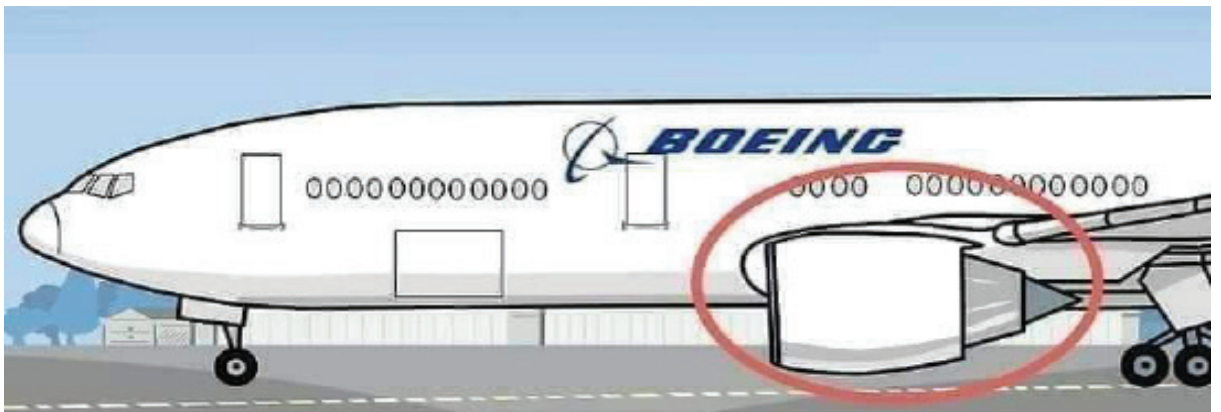
Her iki uçağın kokpit penceresi arasındaki farkı söylemek biraz zor fakat yakından ve dikkatli bakarsanız aradaki farkı görebilirsiniz. Boeing'lerin kuyukları daha geriye doğru yatıktır. Airbus'ların kuyukları ise daha az geriye yatıktır ve uçağın bitiş noktası ile hizalanmıştır. Bunların dışında farklılık olarak bahsedebileceğimiz birkaç nokta daha var. Örneğin Airbus genelde motorları kanatların altına yerleştirir. Boeing ise motoru kanatların önüne yerleştirir. Ancak, bu yerleşim uçakların tasarımına bağlı olarak değişir.



Bir önemli fark da uçaklarda kullanılan elektroniğin ne olduğu. Airbuslar yan joystickler ile kumanda edilirken Boeingler merkezi boyunduruğa bağlı direksiyon ile yönetilir.



Bir diğer önemli nokta da Airbusların otomasyon sistemini pilotlar devre dışı bırakamaz. Boeinglerde ise pilotlar otomasyon sistemini devre dışı bırakabilir. Boeinglerde bilgisayar sistemi hız limit aşımalarında vs uyarılar verir fakat pilot bu uyarılara rağmen yine de uçuşuna devam edebilir. Airbuslarda ise bu tamamen bilgisayarın kontrolündedir ve pilota izin verilmez. Ayrıca Airbus ve Boeinglerin motor tasarımlarında ve iniş takımının gövdedeki yerleşiminde de farklılıklar mevcuttur.



FM
APPROVED



UL
LISTED



TAM KURTARMA

AREN KURTARMA EKİPMANLARI LTD. ŞTİ.
WWW.ARENKURTARMA.COM | 0312 963 0696



ARFF SANAT

BİR SANAT HIKAYESİ

Merhaba, adım Sezgin SELÇUK. 09.03.1989 Isparta doğumluyum. İlk, orta ve lise yıllarımı Isparta'da okudum.2010 yılında Kocaeli İzmit Meslek Yüksek Okulu İtfaiyecilik ve Yangın Güvenliği bölümünden mezun oldum. Isparta Süleyman Demirel Havalimanında ARFF Memuru olarak görev yapmaktayım.

İlkokul hayatıma başladığım zaman resim ve el sanatlarını da yaptıklarımla öğretmenlerimin dikkatini çeken bir öğrenci olmuştum. Yaptığım resimleri sınıfımın ve koridorların duvarlarında ki panolarda görmeye başladıkça resime olan ilgimin artmaya başlamıştı. Müstakil ve sobalı bir evde yaşadığımız için tahta parçalarını kendi kendime keser, çivi çakar, birleştirirdim.Sürekli bir şeyler yaparak uğraşırdım. Benim oyuncaklarım tahta parçalarıydı çünkü.O zamanlarda okulda yaptığımız el işleri, çevremdeki çocuklardan gördüğüm oyuncaklar dikkatimi çekmeye başlamıştı. Gördüğüm oyuncakları, maketleri yapmaya başlamıştım. Tahta parçalarından arabalar, kuklalar, evler vs. çeşitli oyuncaklar yapıyordum.

Sezgin SELÇUK



*"Çocukluktan
şimdiki
zamana
kadar gelen
spor ve sanat
içinde geçen
bir yaşam..."*

Sıra dışı bir dünyaya davetlisiniz



Aynı zamanda her çocuk gibi bende sokakta top oynar maçlar yapardık. Spor dersleri de resim dersi gibi en sevdiğim dersler arasında idi. Basketbola karşı bir ilgim vardı ve bu da spor hocamızın gözünden kaçmamıştı. 4. sınıfta hocamın isteği ile seçmelere girmiş okulun basketbol takımına seçilmiştim. O zamanlar oturduğumuz mahalleye bir ilkokul ve ortaokulmuştu. Okulun evimize yakın olmasından dolayı kaydımı buraya almış ortaokul yıllarımı bu geçirmiştik. Burada da resim, el işleri ve spor rinde dikkat çeken öğrenci olmayı başarmıştım. Yaptığım resimler okulun koridorlarında yerlerini almıştı. Basketbol takımında oynamamdan ötürü sürekli tenefüs ve okul çıkışlarında kendimi basket oynarken bulurdum. Spor hocamın

desteği ve öğrettikleri ile takımın da kaptanlık seviyesine kadar yükselmiştim. Ortaokulun sonunda Davraz Kayak Merkezinde okullar arası kardan heykel yarışması düzenlenecekti. Hocalarımla isteği üzerine 5-6 kişilik bir grup içerisinde yerimi almış ve yarışmaya katılmıştık. Yine bu dönemlerde okullar arası satranç ve yetenek yarışmalarında okulumu temsil eden öğrenciler arasında idim. Okul aile birliği toplantılarında sanat ve spor üzerindeki yeteneklerimden dolayı sürekli olarak babamı Güzel Sanatlar ve Spor okuluna gitmem için bilgilendiriyorlar da. Ama maddi sıkıntılardan ötürü bu okulun bize çok uzak olmasından dolayı da

bize en yakın olan Gülkent Lisesi'ne geçiş yapmıştım. Liseye başladıktan sonra 1.sınıfta resim hocamın dikkatini çekmiştim. O dönemde liseler arası ödüllü resim yarışması olduğunu ve katılmamı istemişti. Resim hocamın da desteği ile yarışmaya katılmıştım. Okulun kürsüsünde tüm öğrencilerin karşısında müdürümüzün ismini söyleyerek beni çağırıp birinci olduğumu açıklamaları benim için büyük onur kaynağı olmuştu. Aynı zamanda okulun basket takımına seçilmiş bu alanda da ilerlemekteydim ama bazı sebeplerden ötürü çok sevdiğim basketbol sporunu bırakmıştım. Lise son da mahallemizde, çarşıda birkaç yangına dek gelmiş uzaktan itfaiyecilerin çalışmalarını izlemiş ve çok ilgimi çekmişti. Halen Isparta Belediye İtfaiyesi'nde çalışan amcamın da fikirlerinden sonra; sanat ve spor hayatından farklı düşünceye bürünerek tüm tercihlerimi itfaiyecilik ve yangın güvenliği bölümü üzerine yaptım. 2008 yılında Kocaeli Üniversitesi İzmit Meslek Yüksek Okulu'nda İtfaiyecilik ve Yangın Güvenliği bölümüne başladım.2010 yılında ise mezun oldum.2011 yılının ağustos ayında Eskişehir Anadolu Üniversitesi'ne itfaiye memuru olarak atandım. Bu dönemde yine ara ara resim konusunda çizimler yapmaya devam ediyordum.2013 yılının ocak ayında ise KPSS'den tekrar atanma ile DHMİ bünyesinde Kayseri Havalimanında ARFF Memuru olarak çalışmaya başladım.Kayseri'de geçirdiğim zaman içerisinde yine resim çizmeye devam ettim. O sıralar televizyondan görmüş olduğum yumurta sanatına merak sardım ve bir süre sonra bu sanatın pek ilgi görmemesinden dolayı bıraktım.2014 yılının nisan ayında becayiş yolu ile Antalya Havalimanı Başmüdürlüğüne geçiş yaptım. Lise yıllarında bırakmış olduğum, mesleğimden ötürü de fiziki kabiliyet, güç, kondisyon vs. için kendimi tekrar spora verdim. 2016 yılının ekim ayında ise becayiş yolu ile Isparta Süleyman Demirel Havalimanına geçiş yaptım ve halen burada görevime devam etmekteyim.

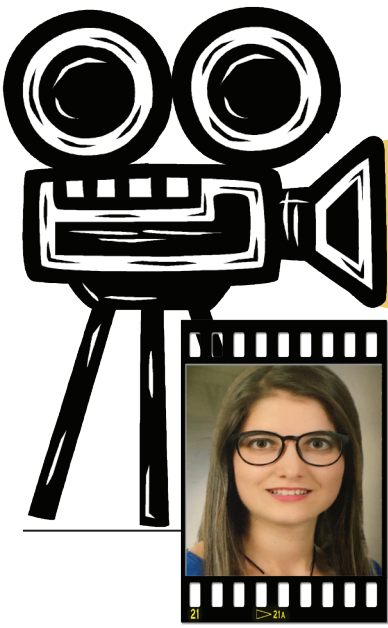


2018 yılının ilk aylarında bazı sosyal medya hesaplarından ahşap hobiciliği yapan kişilerde ve sayfalarda gördüklerim çocukluğumda yarım kalan ahşap merakını tekrardan uyardı. Bu merak ve doğuştan gelen yetenekler yakın çevrem ve babamında anlattıklarına göre dedemden gelmektedir. Dedem köyde zamanında oymacılık ile uğraşmış kaşık, tekne, saz vs. gibi çeşitli ürünler yapmış. Benimde yeteneklerim doğuştan gelmekte olup herhangi bir şahıs ya da eğitim kurumlarından eğitim almadım. Ahşap hobiciliğine ilk olarak, resim yeteneğimden de yola çıkarak ağaç yakma işlemi ile başladım. Öğrenmeye ve yeniliğe açık biri olmamdan ötürü sürekli yerli-yabancı sitelerden de araştırma yaptım ve halen yapmaktayım. Daha sonrasında ahşaba resim aktarma konusunda biraz kendimi geliştirmeye başladım. Bu sürede öğrendiklerimden yola çıkarak ilk hediyemi o dönemdeki değerli şefimiz Mustafa ŞABANOĞLU'na takdim ettim. Almış olduğum geri dönüşler ve beğenilerden güç alarak kendimi ahşabın farklı farklı alanlarında araştırmalar yaparak sanatımı devam ettireceğim. Kapalı bir hobi atölyem olmadığından dolayı açık alanda çalışmalarımı yürüttüğüm için sadece yazları çalışabilmekteyim. Sipariş

üzerine de hediye, masa, oyuncak, dolap vs.değişik çalışmalar yapmaktayım.Zaman içerisinde eksik malzemeleri ve aletleri yavaş yavaş tamamlamaktayım. Hedeflerim doğrultusunda kendime bir kapalı hobi atölyesi oluşturarak bu alanda ilerlemeye çalışacağım. Yazımın sonlarına gelirken sizlerin de farklı alanlarda çalışmalar yaparak ARFF camiamızı her alanda adından söz ettirdiğiniz için tüm meslektaşlarıma şükranlarımı iletirim. Bana bu fırsatı veren öncelikle dernek başkanım Osman YOLCU'ya, dernek yönetim kurulundaki meslektaşlarıma tek tek teşekkür eder kazasız belasız günler dilerim. Görüş, düşünce ve destekleriniz için Instagram sayfam @sezgin_hobiatolyesi32 sayfasından çalışmalarımı takip edebilirsiniz.

**“Sanat için verilen her emek bir değerdir.
Bu değerler ise bizim geleceğimizdir.”**

S.SELÇUK



HAVACILIK VE YANGIN İÇERİKLİ FİLM/DİZİ LİSTEMİZ TOP 5

Didem DEĞİRMEN

1 KORKUSUZLAR



Joseph Kosinski yönetmenliğinde çekilen ve senaryosu Eric Singer ve Ken Nolan ikilisine ait olan film, gerçek hayattan uyarlanmıştır. 8 Aralık 2017 tarihinde gösterime giren ve yaklaşık 2 saat süren ABD yapımı Dram-Biyografik tarzda bir filmidir. Filmin oyuncu kadrosunda ise Jennifer Connelly, Miles Teller, James Badge Dale, Josh Brolin, Taylor Kitsch, Jeff Bridge, Andie MacDowell, Geoff Stults ve Ben Hardy gibi ünlü aktörler bulunuyor. Filmin konusu kısaca, 2013'te Arizona eyaletinin Prescott bölgesine bağlı Granite Mountain Hotshots'ta korkunç bir yangınla başlar. İyice yayılan yangının hayatı tehdit etmesi üzerine yangına müdahale etmek için yangın biriminde çalışan 19 itfaiyeci göreve gider. Herkesin kaçmaya çalıştığı yere sevdiklerini, ailelerini ve komşularını koruyabilmek için koşar adım ilerleyen itfaiyeciler, hayatlarını ve yanlarındaki ekip arkadaşlarını kaybetme riskini iliklerine kadar hissederler.

2 THE CONCORDE AIRPORT 79



David Lowell Rich yönetmenliğinde çekilmiş 1979 yapımı; Alain Delon, George Kennedy, Sylvia Kristel, Robert Wagner gibi birçok ismi kadrosunda bulunduran ve yaklaşık 2 saat süren muhteşem bir Macera-Gerilim filmidir. Konusu kısaca; iddialı bir uçak olan Concorde, tecrübeli iki pilotun (Delon ve Kennedy) yönetiminde Amerika'dan Paris aktarmalı SSCB'ye bir sefer yapmasıyla başlayan ancak uçağa binenler arasında büyük bir silah firmasının yolsuzluk belgelerini ele geçiren kadının da binmesiyle başlar. Silah firmasının sahibi, kadını ve belgeleri ortadan kaldırmak için uçağı düşürüp olaya kaza süsü vermeyi planlar ve olaylar arka arkaya gelişir.

3 CHICAGO FIRE



Çekimleri Chicago’da yapılan dizi, ilk kez 2012 tarihinde gösterime girmiştir. İlk sezonu 24, ikinci sezonu 22, üçüncü ve dördüncü sezonu ise 23 bölümden oluşan dizinin dördüncü sezon gösterimi hala devam ediyor. Kadrosunda Taylor Kinney (Trauma), Jesse Spencer (House), Lauren German (Lucifer), Monica Raymund (The Good Wife), Charlie Barnett, Christian Stolte, David Eigenberg (Sex and the City), Teri Reeves, Eamonn Walker, Yuri Sardarov, Joe Minofo, Kara Killmer, Dora Madison ve Steven R. McQueen gibi birçok ünlüyü barındırmaktadır. Dizi, Amerika’nın en gözde mesleklerinden olan itfaiyeciliği konu almaktadır. Dizide Chicago itfaiye departmanında çalışan itfaiye ve sağlık ekibi kahramanlarının günlük kurtarma çalışmalarını ve özel yaşamlarını izleyeceğiz. Öte yandan dizi, bu cesur insanların başkalarının hayatlarını kurtarmak için ölüm ile yaşam arasındaki ince çizgide hiç düşünmeden kendi hayatlarını nasıl tehlikeye attıklarını da gözler önüne sermektedir.

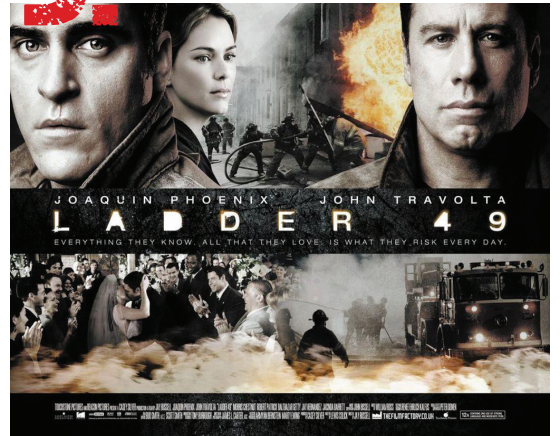
Jay Russell yönetmenliğinde 2004 ABD yapımlı ve uzun metrajlı bir film olan Ekip 49 (Ladder 49) Dram-Aksiyon türünde bir filmidir. Kadrosunda John Travolta, Joaquin Phoenix, Jacinda Barrett gibi birçok ünlü isim bulunur. İtfaiyeciler ve onların aile ilişkilerini izleyebileceğimiz Ladder 49 yaklaşık 2 saat sürmektedir. Filmin konusu; bir fabrika deposunda çıkan büyük bir yangınla başlar. Alevler arasında mahsur kalan bir insanı kurtarmaya çalışan Jack’in (Ekip 49 adlı birimde görev yapan ve işini çok seven, işine çok bağlı bir itfaiyeci), kendisi de yangında mahsur kalır. Alev, duman ve moloz yığınının içinde kalan Jack büyük bir savaş verirken dışarda onu kurtarmak için uğraşan İtfaiye Şefi Mike de büyük bir uğraşın içindedir.

4 DIE HARD 2



1990 ABD yapımı Zor Ölüm (Die Hard: Die Harder) diye bilinen, Gerilim-Aksiyon türündeki bu filmin yönetmenliğini Renny Harlin üstlenmiştir. Ülkenin başkentindeki havaalanı, teröristler tarafından ele geçirilmiş ve birçok yolcu esir alınmıştır. Komandalardan oluşan teröristler, tehlikeli bir polis memuru tarafından yönetilmektedir. Ve uyuşturucu şebekesinin başındaki adamı kurtarmak için gelirler. Olaylara karşı bütün planları hazırdır. Yalnızca biri hariç; John McClaine, (görev dışında olan bir polis memuru). Havaalanındaki pistler, ölmüş insanlarla doludur ve yıkılmış halindedir. McClane adeta zamanla yarışır. Hepsinin yanı sıra bir de karısı, havada dönüp dolaşan ve çok az benzini kalmış olan bir uçağın içinde kalmıştır.

5 LADDER 49





BUNLARI BİLİYOR MUSUNUZ?



Uçaklar Neden Genellikle Beyaz Renklidir?

Uçağın gövdesindeki çatlak, kırık ve çiziklerin daha kolay tespit edilebilmesi amacıyla beyaz renk tercih edilmektedir. Renkli uçaklar, beyaz uçaklara göre daha ucuza satılır. Bunu en büyük nedeni ise bir uçağın alıcı havayolu tarafından kendi renklerine boyanacak olması nedeniyle ortaya çıkan ek maliyettir. Kendine gelen ısıyı aynı şekilde geri yansıtan beyaz, sıcak iklimlerde de uçağın iç sıcaklığının daha az maliyetle korunmasına yardımcı olur. Ayrıca ısıyı geri yansıttığından dolayı uçuşu tehlikeye sokacak kadar genişmez.



Uçak Lastikleri Neden Kolay Patlamaz?

Uçak tekerliği ilk zemine değdiğinde dönmez sürüklenir buna bağlı olarak uçak ile lastiğin hızı birbirini dengelemeye çalışır ve duman çıkartır. Uçak lastiklerinde tapalar bulunur. Tapalar, yüksek ısıda devreye girip lastiğin içindeki nitrojen gazı basıncını dışarıya vererek azaltır ve bu sayede uçaklar piste indiğinde yüksek ısıdan patlamaz.

Uçaklarda Yolcular İçin Neden Paraşüt Bulundurulmaz?

1. Uçaklar paraşütle atlamak için çok fazla yukarıdan uçmaktadır. İrtifa kaybetse bile hızın fazlalığı buna engel olmaktadır.
2. Kazaların çok hızlı gerçekleşmesidir. Kazanın ilk saniyesinde alarm geçilse bile bu kadar kısa bir süre içerisinde herkesin paraşütlerini alıp giymesi ve atlaması hazır hale gelmesi mümkün değildir.
3. Paraşütle atlamak için uçağın kapılarını açmanın son derece tehlikeli olmasıdır.



Gece İniş ve Kalkışlarında Neden Işıklar Söndürülür?

Herhangi bir sebeple yaşanan güç kaybı sonrasında aniden kararın kabin, yolcuların kör olmasına varan sorunların ortaya çıkmasına sebep olabilir. Söz konusu durum yaşandığında acil durum ışıklarının ve işaretlerinin daha net görülmesi için ışıklar söndürülmektedir.



Uçaklar Elektrik Enerjisini Nasıl Karşılar?

APU (Auxiliary Power Unit)

APU'nun görevi; normal koşullarda basınçlı hava üreterek asıl motorun çalışmasını sağlamak ve kabin içi havalandırma ihtiyacını karşılamaktır. GPU (Ground Power Unit) Uçaklar, yerde oldukları süre boyunca bu sisteme bağlıdır. APU'nun faal olmadığı yada tercihen kapalı olduğu durumlarda uçak sistemleri için gerekli olan elektrik enerjisini sağlar. RAT (Ram Air Turbine) Uçakta acil durumlarda devreye giren ve uçağın ihtiyacı olan elektriği üreten yardımcı güç ünitesidir.

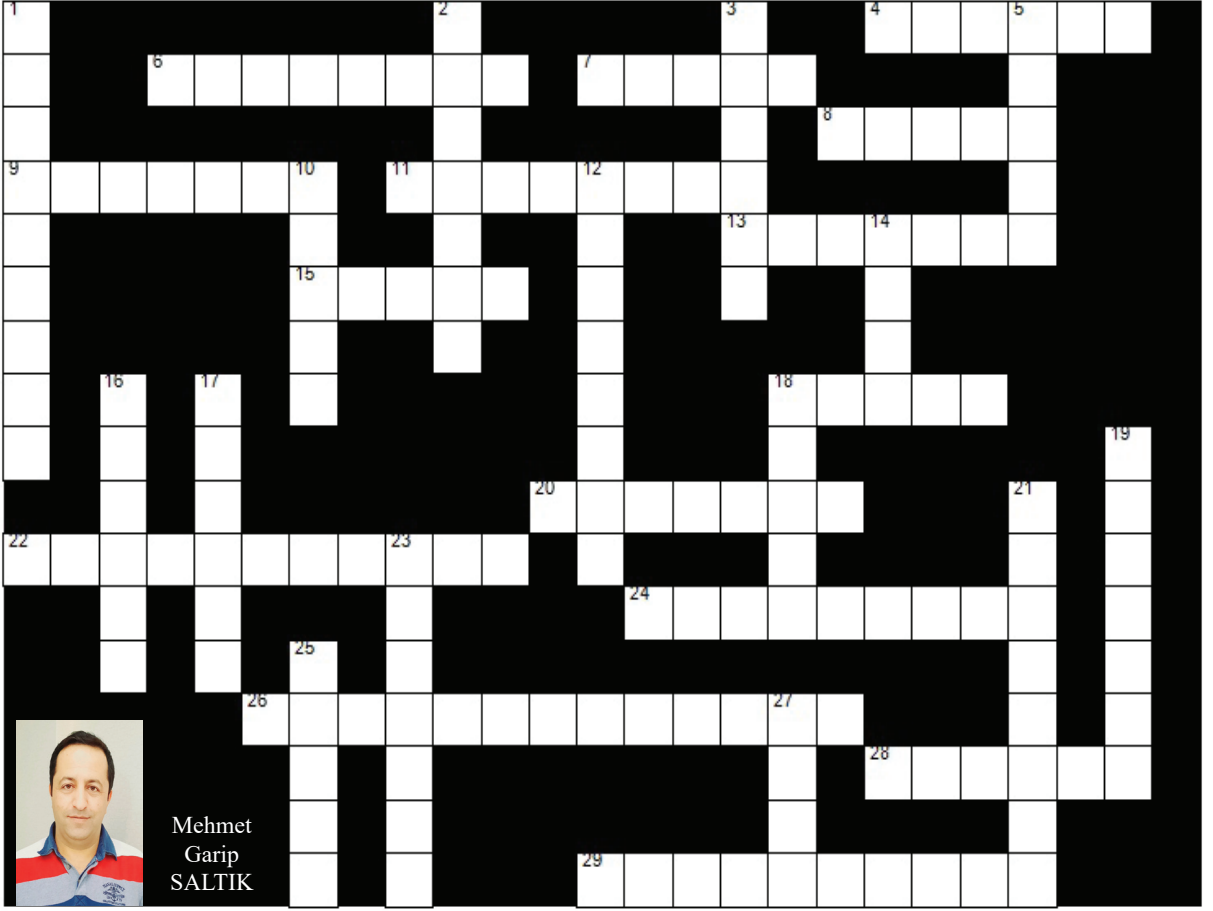


Uçaklardaki Oksijen Maskelerinin Kullanım Süresini Biliyor Musunuz?

Herhangi bir kaza durumunda oksijen maskelerine sınırsız oksijen pompalayan bir sistem yoktur. Oksijen maskeleri sadece 12-15 dakika boyunca hava akışı sağlar. Bu süre, güvenli bir iniş noktası bulmak için oldukça yeterli bir süredir.



ÖDÜLLÜ KARE BULMACA



Mehmet
Garip
SALTİK

Soldan Sağa

4. Ana maddesi katran olan ve yolların kaplanmasında kullanılan karisim.
6. Çökmelerde ve göçüklerde arama - kurtarma yapacak personelin güvenliğini sağlamak için yapılan sağlamlaştırma çalışması.
7. Belirli bir menzil içindeki nesnelere tespit etmek için elektromanyetik dalgaları kullanan sistemler.
8. Belli bir mesafeden kısa bir isik hattı gibi görülebilecek şekilde, yakın aralıklarla yan yana sıralanmış üç veya daha fazla havacılık yer isigi.
9. Havalimanlarında yolcuların check-in işlemlerini yaptirmaları için ayrılmış bölüm
11. Bagaj, kargo ve postanın yüklenip/ boşaltılması için kullanılan hareketli bant sistemi.

Yukarıdan Aşağıya

1. Bir ARFF aracının su tesisatındaki sivinin akısına ve buna bağlı olarak, söz konusu sivin su sistemine girişine karşı direncin bir göstergesi.
2. Herhangi bir esyanın tahribini, korku salmayı, uluslararası sivil havacılık veya bunlara ait tesislerde gayri kanuni eylemler yapılması sonucunu amaçlayan bir eylem veya bir işin bilerek yapılması.
3. Mese odununun kuru olarak damıtılması.
5. Radyo frekans enerjisini bir hüzmeye içermesine odaklayan elektromekanik cihazlar.

10. Havacılık Alfabesinde "R" harfinin okunuşu.

12. Normal hareket aralıklarının sonunda, kol, bacaklar ve eklemeleri, özel pozisyonlarda hareket ettirebilme yeteneği.

Soldan Sağa

13. Akarsular tarafından tasınan kıl, kum, çakıl gibi kütle parçalarının, suyun akış hızının azalması sonucu elverişli yerlere birikmesiyle meydana gelen tortu.
15. Kokusuz, yanıcı ve bogaucu bir gazdır. Doğalgazın ana bileşeni.
18. Kaynamakta olan sıvı buharının kapalı bir tankta genleşmesi sonucu oluşan patlaması.
20. Ana hammaddeleri kalkerli kil olan ve mineral parçalarını (kum, çakıl, tuğla v.s.) yapıştırmada kullanılan bir malzemesi.
22. Kapalı yerde birikmiş olan kirli havanın temiz havayla yer değiştirmesi.
24. Pist sonundan 5-7 mil uzaklığa yerleştirilen seyrüsefer yardımcı cihazı.
26. Bir havaalanının, manevra sahasından ve apron (lar) dan oluşan, hava araçlarının kalkışı, inişi ve taksi yapması için kullanılacak bölümü.
28. Bir uçağın herhangi bir seyrüsefer yardımcı cihazına rüzgar düzeltmesi yapmaksızın uçuşu.
29. İşletici tarafından uçuş süresinde bir hava aracında görevlendirilen kişiler.

Yukarıdan Aşağıya

14. Yurt dışına seyahat etme planı bulunan kişilerin, gitmek istediği ülkenin talep ediyor olması durumunda ilgili kurumlardan alması gereken izin belgesi.
16. Beton yüzeyinde sürtünmeye bağlı olarak gelişen yıpranma.
17. Bir seviye, nokta ya da nokta olarak kabul edilen bir cismin ortalama deniz seviyesinden ölçülen dikey mesafesi.
18. Keskin bir koku, alev ve koyu duman çıkararak yanan, karbon ve hidrojen bakımından çok zengin doğal yakıt maddelerinin genel adı.
19. İkmal hortumu ile uçak yakıt noktası bağlantı aparatı.
21. Yüklerin istiflenmesinde ve kısa mesafe taşınmalarında kullanılan, yükü kaldırma/indirme, ayrıca tasıma özelliğine sahip olan özel donanımlı araç.
23. Bir işin nasıl yapılacağını belirten, kanun ve mevzuata aykırı olmayan talimatlar.
25. Elektrik, kimyasal madde, sürtünme, radyasyon veya herhangi bir is nedeniyle deri veya doku üzerinde meydana gelen yaralanma.
27. Düzenli bir hava trafik akışı sağlanabilmesi için bir havaalanında belirli bir tarihte bir hava aracının hareketi için kullanılabilir ya da programlanmış varis ya da gidis saati.

LION 6X6

Aslan yürekli ARFF memurları için
gelişiyor ve üretiyoruz...



ARFF Derneği'nin
20. yılı kutlu olsun!



VOLKAN

DERNEĞİMİZİN

20. Yılı Kutlu Olsun

