

Faset Sendromu

Uz. Dr. Hacı Ali TEKKURT
Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Uzmanı

Faset sendromu nedir?

Ayakta dik dururken vücut ağırlığının yüzde 70'inin omurlar arası disklere ve yüzde 30'unun ise yine omurlar arasındaki faset eklemlerine aktarılmaktadır.

Özellikle rotasyonel yani sağa veya sola dönerken yaptığımız zorlanmalarla ya da travmalar ile bel kilitlenmesi oluşabilmektedir.

Ağrı nasıl oluşur?

Faset sendromundaki bel ağrısının genellikle tek taraflı olup uyluğun arkasına yayılabilir, nadiren ağrı bacak dış kısmında ve hatta ayağa bile yayılabilmektedir.

Ağrı ayakta durmakla ve doğrulamaya çalışmakla artabilmektedir.

Bel fitliğinde ağrı öne eğilmekle şiddetlenirken, faset sendromunda ise daha çok arkaya yaslanmak ve yana dönmekle artış gösterir

Faset sendromunda teşhis

Teşhiste bel omurga-

sında radyografik olarak üç yönlü röntgen, MR ve BT tetkikleri kullanılmaktadır. Ancak bel kilitlenmesinde görüntüleme yöntemlerinin yararı kısıtlıdır. Teşhiste esasen klinik muayene oldukça önemlidir. Doğru teşhis ve doğru tedavi faset için en önemli kuraldır.

Tedavi yöntemleri nelerdir?

Faset eklem sendromu tedavisinde ağrı kesici, kas gevşetici, antiinflamatuvar ve antidepresan ilaçlar ile birkaç gün yatak istirahatinin ve lumbosakral korsemelinin önerildiğini, aynı zamanda yapılacak manipülasyon tedavisinin, hastayı hızla rahatlatmaktadır. Ayrıca "Manipülasyon, mobilizasyon ve germe egzersizlerinin bel ve bacaklardaki hareket kısıtlılığını azaltacağını, ağrı ve kas spazmını çözeceğini, diskin ve faset eklemlerin beslenmesini kolaylaştıracağıdır. Genellikle bu tedaviler ile bel kilitlenmesinde yüksek oranda iyileşme gözlenmektedir.

Faset sendromu en çok kimlerde görülür?

Yaşlanmanın yanı sıra, uzun süre sert sporla uğraşma, sürekli ağır yük taşıma ve yanlış vücut postürüne sahip olma gibi uygun yaşam tarzları faset sendromunun en önemli hazırlayıcı faktörleri olarak karşımıza çıkmaktadır.



Yenilikçi teknolojiler

HONDA CR-V

Keskin ve kaslı çizgileriyle, geliştirilmiş yeni CR-V birçok akılcı fikir ve yenilikçi teknolojiye sahip. Yeni CR-V size hayatı keşfetmek için aradığınız özgürlüğü verirken, maceracı ruhunuzu paylaşıyor.

Dinamik tasarım

Güçlü ve modern gövde çizgilerinden ön izgarasına, tasarımıyla bütünleşen yeni LED gündüz farlarından ön tampon ve jantlarına kadar değişen tüm detaylar, yeni CR-V'nin dinamik tasarımını oluşturuyor. Yeni CR-V, yenilenen tasarımıyla her ortamda sahibinin prestijli stilini yansıtıyor. Yeni CR-V'nin akıcı dinamik hatları, tasarımını daha da geliştirilmesini ve performansını artırmanın ötesine geçiyor; aerodinamizm sağlayarak yakıt ekonomisine katkıda bulunuyor. Yan aynaların yuvarlak hatları genel tasarım anlayışıyla uyum sağlayarak kör nokta riskini azaltırken, krom bagaj çıkışı, stop lambaları, arka tampon ve entegre alt tampon kaplaması yeni CR-V'nin arka görünümünü değiştiren ve akıcı hatlarla bütünleşen çekici tasarımını yansıtıyor.

Fonksiyonel iç tasarım

CR-V'nin yeni iç tasarımı daha ilk andan itibaren size cezbedecek bir ambiyans sunuyor. Hem sürücüsüne, hem de yolcularına ferahlık ve esneklik sağlayacak şekilde yenilenen iç mekanda, gösterge paneli ve HON-

DA CONNECT, tasarım ve kolay kullanım açısından ön plana çıkıyor. Yeni CR-V'nin gösterge panelindeki tüm fonksiyonlar, kontrolün tamamen sizde olduğunu hissettirmek için tam olması gerektiği yerde bulunuyorlar. Çok yönlü görüş kabiliyetini artırarak sürüş esnasında daha rahat ve güvenli hissetmenizi sağlayan zarif ve çekici ön panelde, hem gelişmiş sürüş teknolojilerini rahatlıkla kontrol edilebilir hem de ihtiyacınız olan tüm bilgileri kolayca okuyabilirsiniz. Bu kullanılabilirlik, seyahatiniz suresince yararlı bilgiler veren Çok Amaçlı Bilgi Ekranı (i-MID) ile devam ediyor. 7" ekran, Türkçe haritalı navigasyon ve akıllı telefonlarla uyumlu Honda CONNECT bilgi ve eğlence multimedya sistemiyle de pekiştiriliyor.

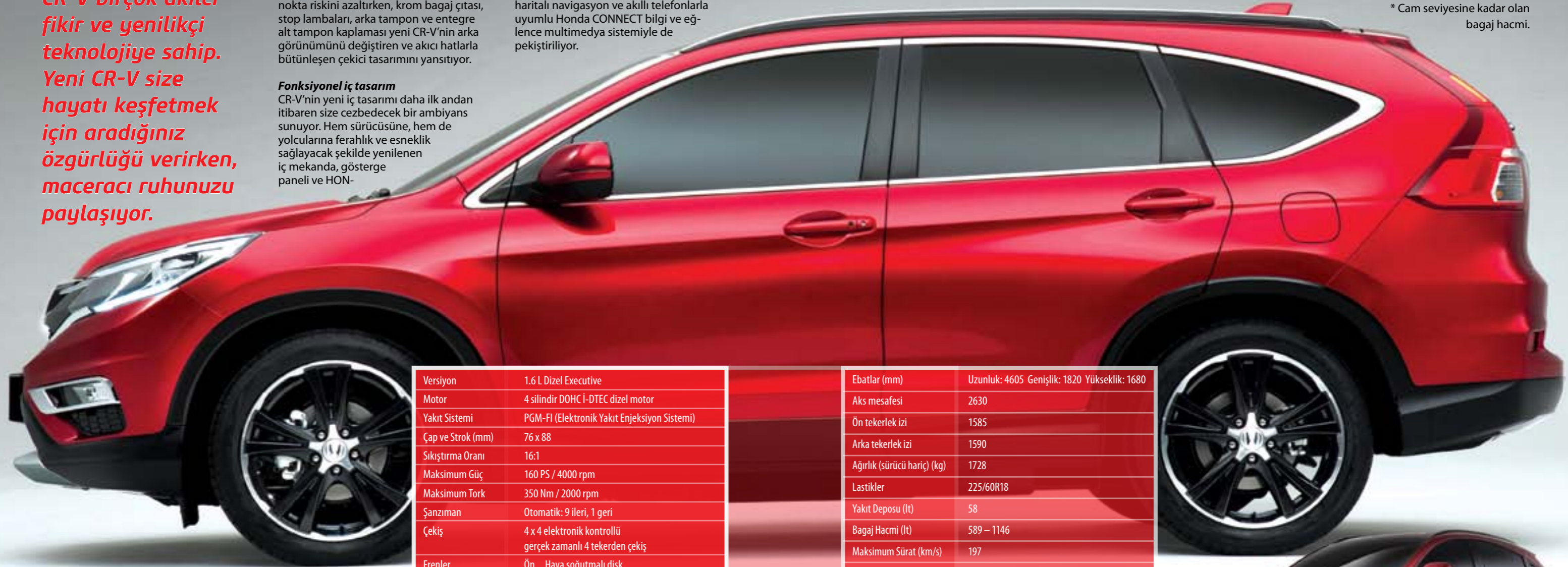
Her detayında konfor var

Hem sürücüsüne, hem de yolcularına ferahlık ve esneklik sağlayacak şekilde tasarlanan yeni CR-V'nin iç mekânı, konforlu bir alan ve diz mesafesi sunuyor. Son derece keyifli olan bu iç mekânda kapı ve gösterge panellerindeki yumuşak dokunuşlu malzeme, ekstra kalite sağlarken, klasik siyah veya modern fildişi rengi deri koltuk seçenekleri gerçek konfor hissini canlandırıyor. Sürücü ve yolcu koltuklarındaki elektrikli bel desteği, sürüş esnasında her açıdan konfor sağlayacak şekilde ayar-

lanabiliyor, ayrıca elektronik ayarlanabilen hafızalı sürücü koltuğunda da iki farklı koltuk ayarı kaydedilebiliyor. Arkaya yatan koltuk sırtı ve kavisli kapı döşemeleriyle birlikte arka koltuklar, yolcularınıza rahat edebilecekleri daha geniş bir alan bırakıyor. Yolculuğunuz ister uzun ister kısa olsun, herkesin rahat bir şekilde seyahat edebileceği geniş ve ferah bir iç mekân sizi bekliyor. Tek hareketle katlanabilen yenilikçi koltuklar, tek hareketle büyük eşyalar için yer açmak anlamına geliyor. Arkadaki kollar

veya yolcu koltuğunun kenarındaki halka çekilerek arka koltuklar mükemmel bir şekilde kolayca katlanabiliyor, böylece düz bir zemin oluşturularak 1146* litreye kadar çok geniş bir bagaj alanı açlabiliyor. 60:40 parçalı arka koltuklar, çok farklı türdeki eşyaları taşımak için bol bagaj alanı ve esneklik sağlayacak şekilde katlanıyor ve ihtiyaçlarınıza uyum sağlıyor.

* Cam seviyesine kadar olan bagaj hacmi.



Versiyon	1.6 L Dizel Executive	Ebatlar (mm)	Uzunluk: 4605 Genişlik: 1820 Yükseklik: 1680
Motor	4 silindir DOHC I-DTEC dizel motor	Aks mesafesi	2630
Yakıt Sistemi	PGM-FI (Elektronik Yakıt Enjeksiyon Sistemi)	Ön tekerlek izi	1585
Çap ve Strok (mm)	76 x 88	Arka tekerlek izi	1590
Sıkıştırma Oranı	16:1	Ağırlık (sürücü hariç) (kg)	1728
Maksimum Güç	160 PS / 4000 rpm	Lastikler	225/60R18
Maksimum Tork	350 Nm / 2000 rpm	Yakıt Deposu (lt)	58
Şanzıman	Otomatik: 9 ileri, 1 geri	Bagaj Hacmi (lt)	589 – 1146
Çekiş	4 x 4 elektronik kontrollü gerçek zamanlı 4 tekerden çekiş	Maksimum Sürat (km/s)	197
Frenler	Ön Hava soğutmalı disk Arka Disk	Hızlanma 0-100 km/s (sn)	10,4
Süspansiyon	Ön Toe kontrol bağlantılı McPherson kol, helezon yay, gazlı amortisör, viraj denge çubuğu Arka Reaktif bağlantılı çift salıncak, helezon yay, gazlı amortisör, viraj denge çubuğu	Yakıt Tüketimi (lt/100km)	Şehir içi (lt) 6,0 Şehir dışı (lt) 4,9 Birleşik (lt) 5,3
		CO ₂ emisyonları (g/km)	139
		Üretim Yeri	İngiltere



İnsan şükretmesini bilirse hayattan memnun kalır, şükretmesini bilmezse hayatı zehir olur.

Halil İbrahim YÜZBAŞIĞIL



Bu sayımızdaki duayemiz, yine değerli makina mühendislerimizden Halil İbrahim YÜZBAŞIĞIL.

Söyleşimize, duayemizi tanıyarak başlıyoruz.

15.12.1931 tarihinde Konya'da doğdum; ilk, orta ve lise öğrenimini Konya'da tamamladım.

Endüstri Meslek Lisesinden mezun olduktan sonra şimdiki ismiyle Yıldız Teknik Üniversitesi olan İstanbul'daki Yıldız Teknik Okulu'nun makine teknikerliği bölümünü kazandım. Buradaki eğitimini tamamladıktan sonra askerlik görevimi yedek subay olarak tamamladım.

Devletimiz, yurtdışında okuyan öğrencilere gidecek havaleler için gerekli olan döviz alımını hiç yasaklamadı. Bu nedenle devletimize kendimi borçlu hissediyordum.

Askerden geldikten sonra abim ile birlikte Almanya'ya giderek orada eğitimime devam ettim.

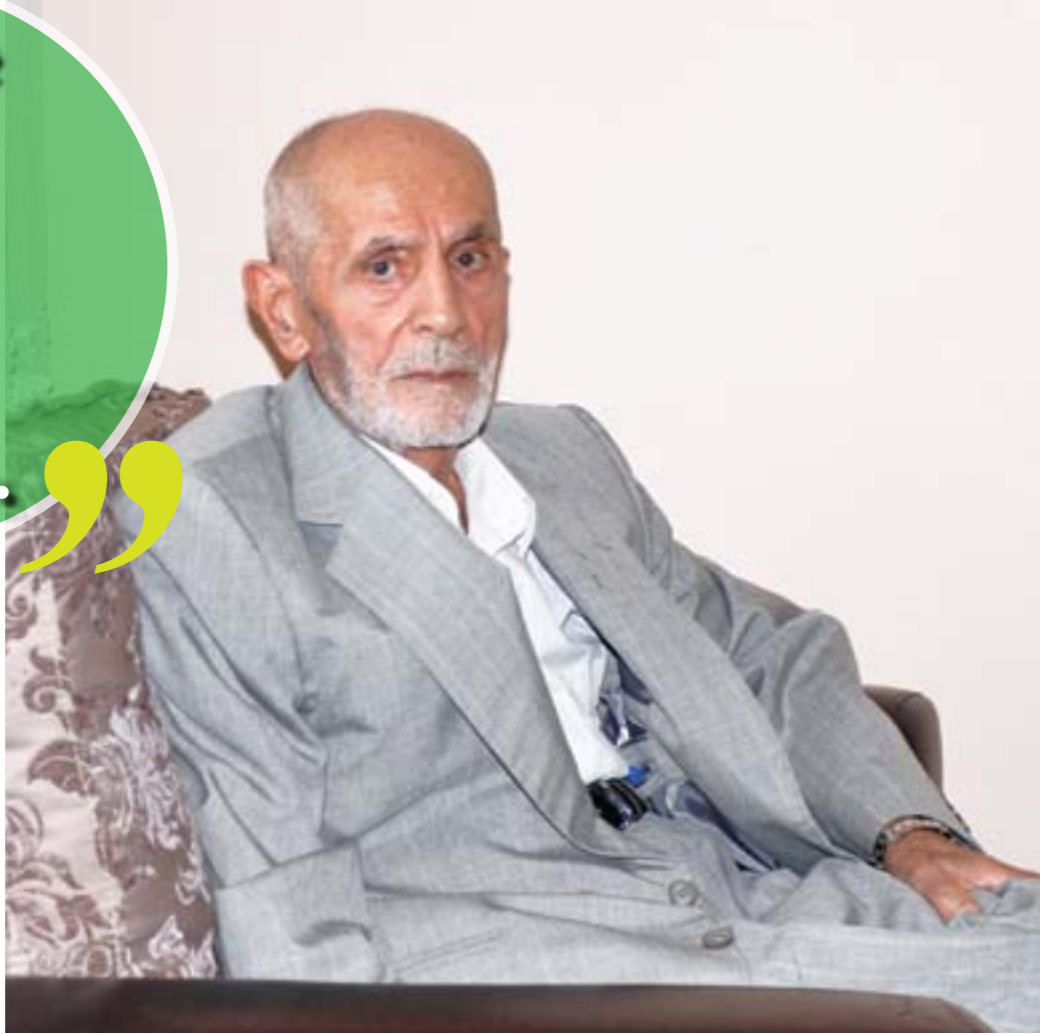
"Almanya'ya gittiğimde oradaki üniversitenin Makine Mühendisliği bölümüne, İstanbul Yıldız Teknik Okulundan almış olduğum diplomamı göstererek kabul edildim ve eğitim hayatıma orada devam ettim.

O yıllarda ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik şartlar çok zordu. Rahmetli babam bizleri okutmak için ne gerekiyorsa feda etti. Bu nedenle babamın hakkını ödeyemem. Bu vesile ile bir kez daha babamı rahmetle anıyorum.

Almanya'da okurken devlet bize bir vesika verdi ve babam rahmetli bu vesikayı göstererek bize döviz havalesi yapabiliyordu. O dönemde kişilerin cebinde döviz taşıması yasaktı. Dövizi ancak bankalardan devletin müsaade ettiği işler için alabilirdiniz. Babam rahmetlide bize verilen vesika ile birçok zahmet çektikten sonra havale yapabiliyordu. Şimdiki gibi herkes dövizi rahat ve istediği yerden alamıyordu.

O dönemde ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik şartları da göz önüne aldığımızda, devletimiz yurtdışında okuyan öğrencilere gidecek havaleler için gerekli olan döviz alımını hiç yasaklamadı.

“Devletime borcumu hizmet ederek ödemek istiyorum.”



YSE sonrası içme sularında kullanılan malzemelerin satışını yapmaya başladım.

se çekiniyordu. Larende'ye geldiğimiz de şoför arkadaşına arabayı sağa çekip, durmasını söyledim. Dedim ki “Benden korkma, ben bugüne kadar hiç insan eti yemedim, seni de yemem.” Bu sözüm üstüne ikimizde güldük ve şoför arkadaşım da rahatladı. O andan sonra hatasız araba kullandı. Bu olay aklımda güzel bir hatıra olarak kaldı. 24 yıl YSE de çalıştıktan sonra emekli oldum.

Emekli olduktan sonra iş hayatına ortağım ile birlikte içme sularında kullanılan malzemelerin satışını yapan bir firma kurarak ticaret hayatına başladım. İçme sularında kullanılan malzemeler konusunda bir ihtiyaç vardı. Yapan vardı ama tamamını yapan yoktu. Biz de bunu fırsat bilerek tüm malzemelerin bulunmasını sağlayarak anahtar teslim iş yapıyorduk. Satışını yaptığımız malzemeleri neredeyse bütün illerimize gönderdik. Daha sonra ortağımın ayrılarak bu işleri oğullarıma devrederek ikinci kez emekli oldum.

Genç Mühendislere de tavsiyem; İnsan şükretmesini bilirse hayattan memnun kalır, şükretmesini bilmezse hayatı zehir olur. Bu nedenle karşılık beklemeden sürekli çalışmanın mükafatı mutlaka verilecektir.

Keyifli sohbetlerinden dolayı kendilerine teşekkür ediyor, bundan sonraki hayatında sağlık ve mutluluklar diliyoruz.

Karşılık beklemeden yapılan çalışmanın mükafatı mutlaka alınır.

Bu nedenle devletimize kendimi borçlu hissediyordum.

Devletime hizmet etmek ve borcumu da bu şekilde ödemek istiyordum.

6 yıl Almanya'da kaldım. O yıllarda birçok fabrikada çalıştım. Çalıştığım yerlerde bilgi ve deneyim kazandım. Artık ülkeme dönüp, devletime borcumu ödemek istiyordum.

Konya'nın ilk mühendislerinden biriyim.

Konya'nın ilk mühendislerinden biriyim. O yıllarda devlet kurumlarında mühendis ihtiyacı çok fazla idi. Bu nedenle, Karayollarının köy yolları bölümünde işe başladım. Daha sonra YSE (Yol Su Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü) kuruldu. Karayollarının da köy yolları bölümünde olduğum için YSE'ye geçtim. Yine O yıllarda, Isparta, Afyon ve Kütahya illeri de Konya'ya bağlıydı. Buradaki görevimde, iş makinelerinin

bakım, onarım ve yenilenmesiydi.

Köy yolları, makine bölümünde çalışırken tek mühendistim. Birçok araç ve makine vardı. Birçok makineyi ekonomik ömrünü doldurduğu için hurdaya ayırdım, birçok makine ve ekipmanı da tamir ettirdim.

Bu birimdeki çalışanların hatırı sayılır bir kısmı makine bakımını, tamirini bilmiyordu. Bu nedenle Konya da bir kurs açarak makine parkurunda çalışan tüm personele makinaların tamirini, bakımını, yağlanmasını anlatarak faydalı olmaya çalıştım.

Geçen onca yıl içinde gecemi gündüzüme, katarak mesai saati kavramı olmadan (şimdiki gibi fazla mesai bilmeden) devletimize hizmet ettim.

Unutamadığım bir anım vardır, şöyle ki;

“YSE'de çalışırken, şoför arkadaşım bir gün mesai çıkışı, beni eve bırakacaktı. Arabaya bindik gidiyoruz, şoför arkadaşım yanımda hiç konuşmuyor diken üstünde oturuyor, arabayı çok tehlikeli kullanıyordu. Benden neden-

Geçen onca yıl içinde gecemi gündüzüme katarak mesai saati kavramı olmadan (şimdiki gibi fazla mesai bilmeden) devletimize hizmet ettim.



Halil
İbrahim
YÜZBAŞIGİL



Yeşilin 1001 tonu

Doğu Karadeniz

Odamız sosyal etkinlikleri hızla devam etmektedir. Ağustos ayında düzenlenen Doğu Karadeniz gezisine aileleriyle birlikte katılan üyelerimiz, Karadeniz'in eşsiz güzelliklerini görme fırsatı bulmuşlardır. Sinop'tan başlayarak Gürcistan'ın Batum Şehrine kadar uzanan bir hatta seyahat eden üyelerimizin dönüş yolculukları ise Erzurum ve Sivas illeri üzerinden olmuştur.

Seyahat kapsamında üyelerimiz gerek tarihi mekânları ziyaret etmişler, gerekse de doğanın büyüğü güzelliklerinin içerisinde vakit geçirme imkânı bulmuşlardır.



HÜRKUŞ

ilk Türk uçağı



Vecihi HÜRKUŞ
Pilot, Mühendis (1896 - 1969)

İlk Türk uçağını tasarlayan ve uçuran kişi olarak tarihe geçmiş, Türk havacılık tarihinin önemli ismi Vecihi HÜRKUŞ, düşman uçağı düşüren ilk Türk tayyarecimizdir. 30 bin saat kayıtlı uçuş süresi vardır ki bu yaklaşık 4 yıl havada kaldığını gösterir.

Çalışmaları:
Av Uçağı (1919)

Kafkas Cephesi'nden döndüğünde bir av uçağı tasarımı yapma düşüncesi oluşmuş olsa da Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması sebebiyle bu projesi yarım kalmıştır.

İlk Türk Uçağı Çalışması (1924 - 1925)

Savaş döneminden kalan Yunan uçak motorlarını kullanarak ilk Türk Uçağı "VECİHİ K-VI"yi 28 Ocak 1925'te uçuşturmuştur. Bu çalışmasından sonra HÜRKUŞ'a, o zamanda uçuş izni alacak bir kurum olmadığı halde, izin alması gerektiği belirtilerek ceza verilmiştir. Bu olaydan sonra Hava Kuvvetlerinden ayrılmıştır.

İlk Türk Sivil Uçağı (1930 - 1931)

Hürkuş, 1930 yılında Kadıköy'de bir keresteci dükkânını kiralamış ve üç ay gibi kısa bir sürede ilk Türk Sivil Uçağını aynı zamanda kendisinin ikinci uçağını yapmıştır. "VECİHİ XIV" olan bu sivil uçak 27 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de semalanında uçuşunu gerçekleştirmiştir. Uçak, önce Yeşilköy'e oradan Ankara'ya hareket etmiş burada uçabilirlik sertifikası almaya çalışılmıştır. Ancak uçağın teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunamamıştır. HÜRKUŞ, ısrarlı bir şekilde uçabilirlik yetkisini almaya çalışmıştır. Gerekli belgelerin alınabilmesi için uçak parçaları Çekoslovakya'ya gönderilmiştir. Uçağın parçalarının oldukça geç gelmesine rağmen, 23 Nisan 1931'de uçuş izni almaya başlamıştır.

HÜRKUŞ

Türk havacılığının tohumları, dünya havacılığıyla hemen hemen aynı zamanda atılmıştır. Türk pilotlarının batılı meslektaşları ile yakın dönemlerde uçmaya başladığı tartışma götürmez bir gerçektir.

Bunun yanında Türk havacılığı, dünyanın ilk kadın savaş pilotunu yetiştirerek bir ilke imza atmıştır. Bu dönemlerde sivil havacılığın temelleri atılmış ve Türkiye birkaç Avrupa ülkesi ile birlikte kendi uçağını üreten ilk ülkeler arasında yer almıştır.

Türkiye'de ilk yerli uçağı yapan kişi Vecihi HÜRKUŞ'tur.

Havacılığa gönül veren Vecihi HÜRKUŞ belki de tüm ülke tarihinin en ilginç simalarından birisi olmuştur. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'na tayyareci olarak katılan Vecihi HÜRKUŞ, uçak düşüren ilk tayyareci unvanını almıştır. Ayrıca, Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan kişidir.

Özellikle Kurtuluş Savaşı döneminde Ülke'nin yerli uçağı olan ihtiyacını

Metal gövdeli uçak için Avrupa'dan özel tezgâhlar getirtilmiş, imalatta ise Türk ve Alman mühendisler birlikte görev yapmışlardır.

gören Vecihi HÜRKUŞ, savaş esnasında Yunanlılardan ele geçirilen motorlardan yararlanarak ilk uçağı olan Vecihi K-VI'yı 1924 yılında imal etmiştir. Uçağın imalatı bitirilmesine rağmen yetkili mercilerden uçuş izni alınamamıştır. Uzun bir bekleyişin ardından 28 Ocak 1925 tarihinde Vecihi HÜRKUŞ ilk uçuşu izinsiz olarak yapmak zorunda kalmış, bu davranışı sebebiyle de Hava Kuvvetleri tarafından cezalandırılmıştır. İdealleri doğrultusunda hareket etmek isteyen HÜRKUŞ Hava Kuvvetleri'nden istifa etmiş, 1930 yılında Kadıköy'de bir keresteci dükkânı kiralamış ve çalışmalarına burada devam etmiştir.

Vecihi HÜRKUŞ, 3 ay içerisinde tamamladığı Vecihi K-XIV uçağını 16 Eylül 1930 tarihinde Kadıköy Fikirtepe 'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında uçuşturmuştur. İlk uçuşunda 15 dakika boyunca havada kalan bu uçak iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağı olarak tasarlanmıştır. İstanbul'dan Ankara'ya uçarak dönen HÜRKUŞ Ankara üzerinde de bir gösteri yapmış, dönemin Başbakanı İsmet İNÖNÜ ve bazı komutanlar tarafından uçağı incelenmiştir. Tüm bu uğraş ve takdire rağmen "Uçabilirlik Sertifikası" alınması aşamasında çeşitli engellerle karşılaşmıştır. Uçabilirlik sertifikası verilmesi için İktisat Bakanlığına müracaat edilmesine rağmen 14 Ekim 1930 tarihinde, 'Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından

gerekten vesika verilmemiştir' cevabı ile karşılaşmıştır. HÜRKUŞ, bunun üzerine Bakanlık nezdinde yapılan girişimler sonucu uçağı istenen belgenin alınması amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi için vize almıştır. Uçağı ait bütün resmi evrak önce Çek diline çevrilmiş sonra uçak demonte bir şekilde Çekoslovakya'ya götürülmüştür. Burada yeniden monte edilen uçağın malzemeleri ve her türlü teknik kontrolü yapıldıktan sonra çeşitli uçuş şekilleri ile uçuşlar yapılmış, kontrol ve testleri olumlu bir şekilde tamamlanmıştır. Bu tetkik ve kontroller Çek hükümeti tarafından oluşturulan 5 mühendisten ibaret bir komisyon tarafından gerçekleştirilmiştir. 23 Nisan 1931 tarihinde Uçuş sertifikası alan uçakla ilgili Vecihi HÜRKUŞ şu ifadelerde bulunmuştur:

'Çek hükümeti Nafia Nezareti Havacılık Dairesinden 5 mühendis uçağı tetkike memur ediliyor. Bu komisyon belki bir politik düşünce ile tayyarem üzerinde çok üstün hassasiyetle meşgul oluyorlar. Aerodinamik, statik ve pratik milletlerarası formülleri tatbik ederek uçağı kontrol ediyorlar ve tayyareme normal bir turizm lisansı veriyorlar. Bu başarı pekiyi bir şekilde sonuçlanıyor ama ben üzgünüm, çünkü Türk eserinin teminatçısı Türk'ten gayri bir millet oluyor. Ve nihayet trenle giden uçağımla uçarak havadan yurduma dönüyorum.'

Nuri DEMİRAĞ'ın Uçak Fabrikasından görünüşü



Nuri DEMİRAĞ
İşadamı-Sanayici (1886 - 1957)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları inşaatının ilk müteahhitlerindedir. Türkiye'nin 10 bin km'lik demiryolu ağının 1250 km'lik bölümünün inşasını gerçekleştirmiş ve bu nedenle kendisine Mustafa Kemal Atatürk tarafından "Demirağ" soyadı verilmiştir. Cumhuriyet döneminin sayılı zenginleri arasında girmiş ve hayırseverliği ile tanınmış bir iş adamıdır.

Türkiye'de ilk uçak fabrikasının kuruluşu, ilk sigara kağıdı üretimi, ilk yerli paraşüt üretimi gibi ilkleri gerçekleştiren, İstanbul Boğazi üzerine köprü yapılması, Keban'a büyük bir baraj yapılması düşüncelerini ilk kez gündeme getiren kişidir. Özellikle havacılık sanayisinde başarıları ile anılır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi'nin de kurucusudur.



Nuri DEMİRAĞ:

Madem ki millet uçaksız yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan bekleyemeyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim.

Türkiye'nin uçağa olan ihtiyacının göz önünde bulundurulması sonucunda girişimci ve idealist insanların gayretleriyle havacılık sektörünün temellerinin atılmasının ardından ilk fabrika ve ilk metal gövdeli yolcu uçağının yapımı için girişimler başlamıştır.

Uçak fabrikası olmadığı için uçakları dışarıdan parayla satın alan Türkiye'nin devlet bütçesi oldukça sınırlı olduğu için uçak alımında zorluklar yaşanmakta dolayısıyla havacılık istenilen düzeye ulaşamamaktaydı. Bunun üzerine Ülke genelinde bir kampanya başlatılmış, mil-

letin yardımlarıyla toplanacak parayla uçak satın alınması düşünülmüştür. Zamanın en zenginleri Vehbi Koç'un yaptığı 5 bin TL. ve Abdurrahman Naci Bey'in yaptığı 120 bin TL. bağışın ardından Nuri Demirağ'dan talep edilen yardım üzerine Nuri Bey, 'Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemektensiniz. Madem ki millet uçaksız yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan bekleyemeyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim' demiş ve ilk uçak fabrikasının kuruluşu çalışmaları böylelikle başlamıştır.

1936 yılında başlayan bu çalışmalarda fabrikanın Divriği'de kurulması öncesinde ise İstanbul'da bir deneme atölyesinin inşaa edilmesi planlanmıştır. Bu amaçla Çekoslovak bir şirketle anlaşılmış, Barbaros Hayrettin Paşa İskelesi'nin yanında (bugün Beşiktaş'taki Deniz Müzesi yanı) atölye binası inşa edilmiştir. Sonrasında deneme uçuşlarını yapabilmek için Yeşilköy'deki Elmaspaşa Çiftliği satın alınmış ve üzerinde büyük bir uçuş sahası, hangarlar ve uçak tamir atölyesi yaptırılmıştır. Uçuş sahası, Avrupa'nın en büyük havalimanı olan Amsterdam Havalimanı büyüklüğünde olup, bu alan günümüzde

Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı olarak kullanılmaktadır.

Fabrikada üretilen uçakları Türk pilotların yetişmesi için bir havacılık okulu kurulmuş ve bu okula "Gök Okulu" ismi verilmiştir. Gök Okulunun ilki Divriği'de, ikincisi ise Yeşilköy'de faaliyet vermiştir. Bu okullardan 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirilmiştir.

Metal gövdeli uçak için Avrupa'dan özel tezgâhlar getirilmiş, imalatta ise Türk ve Alman mühendisler birlikte görev yapmışlardır. Beşiktaş'taki uçak fabrikasında üretilen bu uçakların planını Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan çizmiştir. 1936 yılında tek motorlu Nu.D-36 adı verilen uçak imal edilmiştir. 1938 yılında ise aralarında New York Üniversitesi Havacılık Mühendisliği'nden mezun olan Ragıp Gönen'in de bulunduğu Türk mühendisler tarafından Nu.D-38 adlı çift motorlu 6 kişilik yolcu uçağı tasarlanmış ve imal edilmiştir. Bu uçağın sadece motorları yurtdışından getirilmiştir.

1941 yılında tamamen Türk yapımı olan ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye tanıtım amacıyla uçmuş, Nuri Demirağ'ın oğlu ve Gök Okulu'nun ilk mezunlarından olan Galip Demirağ, bu uçuşta pilotluk yapmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sebebiyle bu büyük projedeki çalışmalar sekteye uğramıştır. Alman mühendisler, savaş nedeniyle ülkelerine dönmek zorunda kalmıştır.

Havada üç buçuk saat kalabilen Nu.D.38'e yolcu taşıma yetkisi ve uçuş sertifikası, Hava Müsteşarlığı tarafından 22 Mart 1944'te verilmiştir.

1943 yılına gelindiğinde projeye yeniden hız verilmiş ve Nu.D.38 uçağının ilk resmi uçuşu 11 Şubat 1944 tarihinde Türk havacılığının efsane isimleri Hasan Basri ALEV ile Mehmet ALTUNBAY tarafından gerçekleştirilmiştir.

Havada üç buçuk saat kalabilen ve testlerinin sorunsuz tamamlanmasının ardından Nu.D.38, sertifikasyon yani yolcu taşıma yetkisi amacıyla Hava Müsteşarlığı tarafından incelenmiş, uygun görülmesinin ardından 22 Mart 1944'te uçuş sertifikası almıştır.

26 Mayıs 1944 tarihinde İstanbul-Ankara arasında uçuş yapan Nu.D.38, saat 09.45'te Yeşilköy Havaalanından havalandıktan yaklaşık 1.5 saat süren uçuş sonrasında Ankara Etimesgut Havaalanına inmiş, üç gün sonra İstanbul'a geri dönmüştür.

Uçak, 20 Ağustos 1944 tarihinde İzmir Milli Fuarı'na getirilmiştir. "Mehmetçik" adı verilen uçak burada Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın diğer modelleri ile birlikte sergilenmiştir. Bu uçağın imalatı hava ulaşımında söz sahibi olan İngiltere, Almanya ve Amerika'yı endişeye sevk etmiştir. Türkiye'nin milli üretimi olarak uluslararası taşımacılık sektöründe söz sahibi olması planlanan Nu.D.38'e bu pazar içerisinde gerekli ilgi gösterilmemesi ve beklenen sipariş bir türlü alınamamıştır. Bunun yanında o zamanki hükümetten alınan uçak siparişleriyle üretim yapılmış ancak üretimi biten uçakların satın alınmasından hükümet vazgeçmiştir. Türkiye'nin ilk yolcu uçağının imalat süreci istenilen seviyede gerçekleşmeyen satış ve Nuri Demirağ'ın ölümünden sonra (1957) bitmiştir.

Nuri Demirağ, havacılık alanında çalışmalarına 1939'da Türkiye'nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirerek devam etti. 1941'de tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye uçtu. Nuri Demirağ'ın oğlu ve Gök Okulu'nun ilk mezunlarından olan Galip Demirağ, bu uçuşta pilot idi. THK tarafından sipariş edilen 65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra; NuD-36 adlı 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul'da gerçekleşmişti.



Nu.D.38 Teknik Özellikler	
Görevi	: Yolcu/Bombardıman
Azami Hızı	: 271 km/saat
Menzili	: 1000 km
Uçuş İrtifası	: 6650 m
Kalkış Ağırlığı	: 1850 kg
Boş Ağırlık	: 1108 kg
Kanat Alanı	: 24.34 m ²
Yükseklik	: 2.20 m
Kanat Açıklığı	: 13.56 m
Uzunluğu	: 8.30 m
Mürettebat	: 2 pilot
Motor Tipi	: 2 adet Bramo Sh.14-A4
Motor Gücü	: 160 beygir
Üretim Adet	: 1



Rexroth

Teknoloji Günü

Rexroth Bosch Group ve Konya Bölge Temsilcisi Simya Hidrolik tarafından "Rexroth Teknoloji Günü" etkinliği Konya Dedeman Otel'de gerçekleştirilmiştir. Tahrik ve kontrol teknolojileri alanında Türkiye'den Dünya'ya teknoloji ihraç eden Bosch Rexroth firması tarafından düzenlenen bu etkinliğe yaklaşık 125 kişi katılım sağlamıştır.

Konya Ticaret Odası Başkanı Selçuk ÖZTÜRK, Konya Sanayi Odası Başkanı Memiş KÜTÜKÇÜ, Şube Başkanımız Ö. Erdoğlan DURANSOY, Bosch Rexroth Genel Müdürü Servet AKKAYNAK, Simya Hidrolik Sahibi Mahmut Sami ŞAHİN ile çok sayıda işadaminin katıldığı programın açılış konuşmasını Bosch Rexroth Genel Müdürü Servet AKKAYNAK yapmıştır. Bosch Rexroth

Türkiye'nin 2014 yılı değerlendirmeleri, 2015 hedefleri ve güçlü bayi yapısıyla ilgili konuşma yapan AKKAYNAK, "Teknoloji günlerimizi ilk olarak Konya'da gerçekleştirmekten ve teknolojimizi tanıtmaktan mutluluk duyuyoruz. Bizim teknoloji ve üretimdeki yerimiz tahrik ve kontrol sistemleridir.



Bosch Rexroth 2014 yılında 50 milyar Euro gibi bir ciroya ulaşmış, 150 ülkede 290 bin çalışanı ile Dünya'ya hizmet veren bir firmadır. Firmamız 5 bin patent başvurusu ile Avrupa'da 1., Dünya'da 2. sıradadır. Bosch, Türkiye'ye oldukça fazla önem vermekte olup, Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde bulunan 8 fabrikası ile Dünya'ya üretim yapmaktadır. 2015 yılında 200 milyon Euro yatırım planımız vardır. Bosch Rexroth, tüm Dünya'da tahrik ve kontrol teknolojileri alanında referans bir markadır. Global olmanın lokalleşmekten geçtiğini biliyor ve lokal bölgelerdeki iş ortaklarımızı daima destekliyoruz. Bu bağlamda Konya sanayicisine de destek olmayı, bu güzel şehrin kalkınmasına katkı sağlamayı arzulamaktayız" demiştir.



Konuşmaların ardından Rexroth Teknoloji Günlerinde, vinç kamyon üstü uygulamaları, hidrolik uygulamalarda elektronik ve yazılım, hidrolik sistemlerde enerji uygulamaları gibi konularda katılımcılara sunumlar yapılmıştır. Program genelinde Almanya ve Türkiye'den gelen uzmanlarla bölgedeki sanayiciler arasında beklenti ve ihtiyaçlara yönelik fikir alışverişleri yapılmıştır. Bosch Rexroth uzmanları, sanayicileri ve sektör temsilcileriyle, kuruluşları bir araya getiren Teknoloji Günleri sektöründeki yeni teknolojilerin katılımcılara tanıtımı ile tamamlanmıştır.



Genç ve dinamik kadrosuyla

Akgül Mühendislik



Üyemiz Mehmet Emin Akgül tarafından 2013 yılında kurulan firma ısıtma tesisatı, yangın tesisatı, havalandırma tesisatı, soğutma tesisatı , klima tesisatı , havuz tesisatı, temiz su-pis su tesisatı uygulama projeleri ve ekip hizmeti vermektedir.

Kurulma amacı proje hizmetlerinin piyasada yeterli,hızlı ve sonuç odaklı firmaların az olmasıdır. Genç ve dinamik mühendislerle çözüm üretebilen akgül mühendislik kısa sürede Konya ve Türkiye'nin

çeşitli illerinde aranan firma olmayı başarmıştır.

Değişen yönetmelikler ve yenilikçi uygulamaları takip ederek proje hizmetlerine genç kadrosuyla devam etmeyi ilke edinmiş ve yapılan projelerinde uygulanabilir olmasına özen göstermektedir.

Proje hizmetlerinde kendisi ispat eden Akgül Mühendislik, alanında uzmanlaşmış genç ve dinamik kadrosuyla sektörün köklü firmaları olma yolunda kararlı ve emin adımlarla ilerlemektedir.

Seher Yapı Denetim

değer katar

Seher Yapı Denetim Şirketi üyemiz Sevinç Sıdika TEKİN önderliğinde 2010 yılında kurulan firma, Konya ili ve ilçelerinde yapı denetim firması olarak faaliyet göstermektedir.

Yapı denetim firmaları arasında önemli bir konumda olan firma, yıllardır çeşitli büyüklükteki projelerde görev almış olup, alanında tecrübeli kadrosu ile birlikte yapı denetim hizmetini lay-

kiyla yerine getirmektedir.

Seher Yapı Denetim deneyimli personeli ile müşterilerine değer katar, onlarla dostluk kurar , onlara güven verir ve işlerini kolaylaştırır.

Seher yapı denetim 25 kişilik kadrosuyla Nişantaş mah. Demirci iş merkezinde , daha sağlam yapılarla daha güvenilir bir gelecek için üstlerine düşen görev ve sorumlulukların bilincinde işlerine devam etmektedir.



Ereğli için güzel ve faydalı işler

Salimoğulları

2004 yılında makina mühendisi Halil ERCAN tarafında Ereğli 'de kurulan SALİMOĞULLARI İnş. Gıda ve San. Tic. Ltd. Şti. 2006 yılında Vaillant ısıtma ve soğutma sistemleri markasının bayiliğini almıştır. Ereğli'de yüzlerce aileye ısıtma ve soğutma sistemleri üzerine başarılı hizmetler vermiş olan firma, inşaat ve müteahhitlik işlerinde de Ereğli'de söz sahibi olmuştur. Firma tarafından yapılan inşaatlarla Ereğli 'de birçok aile daire sahibi olmuştur. Mesken inşası dışında SALİMOĞULLARI firmasının yapmış olduğu bazı inşaat işlerini de, İç Anadolu bölgesindeki Gıda ve Tarım Bakanlığı ile Sosyal Yar-

dımlaşma Müdürlüğü'nün ortak gerçekleştirdiği hayvancılık projeleri kapsamındaki 17 adet Tarımsal Kalkınma Kooperatif binası, Ereğli THK İbrahim ÖZŞENOL havaçılık MYO üniversitesi binası ve 2. Organize Sanayi Bölgesindeki fabrikalar olarak sıralayabiliriz. SALİMOĞULLARI firması yanında 2015 yılında UZSAN Tarım ve Hayvancılık Ltd.Şti firmasını da kuran Halil ERCAN bu firma ile hayvancılık ve çiftlik ekipmanları işine de girmiştir. Ereğli için güzel ve faydalı işler yapmanın gayretinde olan Halil ERCAN, çalışma arkadaşlarıyla birlikte bu hizmetlerine devam etmektedir.

