

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi

Kullanılan özel malzemeler 3000 Fahrenheit sıcaklığa dayanabiliyordu. İniş sürati 242 mph ve elde edilen en yüksek hız 4,520 mph (6,7 mach) olarak 24 Ekim 1968 de Binbaşı William J. Knight tarafından gerçekleştirilmiştir.

9 Şubat 1969 : Turbofan güçlü, Dünyanın en geniş gövdeli, en büyük yolcu uçağı Boeing 747 ilk uçuşunu yaptı.

2 Mart 1969 : Fransa Toulouse'da süersonik taşıma uçağı Anglo-French Concorde'un 001 prototipi ilk uçuşunu yaptı.

21 Temmuz 1969 : Amerikan astronot Neil Armstrong ay yüzeyine basan ilk kişi oldu ve Tranquility denizine ay inişi yaptı.

12 Eylül 1970 : Ruslar tarafından içinde insan olmadan fırlatılan uzay gemisi Luna 16, aya iniş yaptı ve uzaktan kontrol (remote kontrol) vasıtasıyla aydan toprak numuneleri alarak, 24 Eylül'de başarıyla geri döndü.

31 Temmuz 1971 : İlk defa bir Boeing Lunas Rowing aracı, ayın yüzeyine sevk edildi.

14 Ağustos 1974 : Prototip çok-rollü savaş uçağı Panamia MRCA (şimdi Tornado) nın ilk uçuşu.

23 Aralık 1974 : Prototip stratejik bombacı Rochwell enternasyonel B-1 lerin ilk uçuşu.

21 Ocak 1976 : Concorde SST, Milletlerarası Ticari Havayolu Servisi'ne, Air France ve British Airways tarafından aynı anda takdim edildi.

1976 : Sesten hızlı yolcu uçağı Concorde seferlerine başladı. (2004 Concorde uçakları uçuştan kaldırıldı.)

20 Temmuz 1976 : Viking Lander'ın Mars'a ilk değışi.

28 Temmuz 1976 : Yüzbaşı Eldon Joersz ve Binbaşı Geogre T. Morgan Lockheed SR-71A ile 2,193,167 mph hıza ulaşmışlardır

26 Eylül 1976 : Laker Havayolları, ucuz tarifeli transatlantik skytrain uçuşlarını başlattı.

25 Şubat 1977 : Rusların iki kişilik Soyuz 24 aracının 424 saat 48 dakikalık uçuşu esnasında Solyut 5 uzay laboratuvarıyla birleşmesi gerçekleştirildi.

12-17 Ağustos 1978 : Kuzey Atlantik'in Amerikan Yost HB-72 Double Eagle II ile ilk gelişi.

12 Haziran 1979 : Bryan Allen tarafından, Dr. Paul Mac Ready'nin insan güçlü uçağı Gossamer Albatros ile İngiliz Kanalı geçildi.

12 Nisan 1981 : İlk Uzay Mekiğı Columbia fırlatıldı.

1982 : Londra merkezinden New York City merkezine helikopter ve Concorde ile uçuş 3 saat 59 dk 44 sn ' dir. Dönüş ise 3 saat 40 dk 40 sn ' dir. Rekor 8-9 Şubat 1982 de kırılmıştır.

En Çok Transatlantik Uçuş : 1948 ile emekli olduğu 1 Eylül 1984 arasında Uçuş Servis Müdürü Charles M. Schimpf toplam 2,880 kez atlantik geçişi yaptı ve ortalaması ayda 6,4 idi.

İlk Dünya Çevresi Uçuş : Katı kuralları olan bu uçuş minimum 24,859,754 mil uzunluktaki iki anipodal noktadan geçmeyi gerektiriyor. Oğlak ve Yengeç dönencelerini geçmelerine izin veren FAI kurallarına göre (22,858,754 mil) en hızlı uçuşu 28-30 Ocak 1988 ' de

Yüzbaşı Clay Lacy Boeing 747 SP "Friendship One" uçağı ve 141 yolcu ile doğuya doğru 23,125 mil ' i 36 saat 54 dk 15 sn ile Washington Seattle ' dan gerçekleştirmişlerdir. Uçak Atlantik üzerinde 803 mil hıza ulaşmış ve sadece Yunanistan Atina ve Tayvan Taipei ' de yakıt almıştır.

İlk Yakıt İkmalsiz Dünya Çevresi Uçuş : Dick Rutan ve Jeana Yeager Dick ' in kardeşi Burt Rutan tarafından dizayn edilen özel imalat Voyager 1990 ile 14-23 Aralık 1986 ' da California Hava Üssünden uçtular. Uçuş 9 gün 3 dk 44 sn sürdü ve 25,012 mil ' i ortalama 115,80 mph ile tamamladılar. 110,8 ft genişliğindeki kanat uzunluğu ile 1,240 galon yakıt alan uçak 8934 lb ağırlığında idi. Yapımı 2 yıldan fazla sürüp 22,000 adam/saat işçilik harlandı.

En Uzun Planlı Uçuş : United Airlines ile durmaksızın Los Angeles Sidney arası özel performanslı Boeing 747 SP ile 14 saat 50 dk sürmektedir. Aradaki mesafe ise 7,487 mil ' dir.

En Kısa Planlı Uçuş : United Airlines Boeing 727 ile San Francisco -Oakland California arasında günde üç kez gidiş-dönüş uçuşu vardır ve 12 mil 'lik uçuş süresi ortalama 5 dk 'dır.

1986 : Çılgın havacılar Dick Rutan ve Jeane Yeager hiç durmadan Voyager adını verdikleri uçaklarıyla dünya turu yaptılar.

1997 : Dünyanın en büyük uçağı Airbus A3XX'in yapım çalışmaları başladı.

1998 : Dünya turu ilk defa bir ultralight ile 80 günde tamamlandı.

27 Nisan 2005 : Dünyanın en büyük yolcu uçağı Airbus A 380 ilk deneme uçuşunu gerçekleştirdi. 4 saat havada kalan uçak 550-840 Yolcu kapasitesine sahip.

KAYNAKÇA

1. Yavuz KANSU, Sermet ŞENSÖZ, Yılmaz ÖZTUNA; "Havacılık Tarihinde Türkler", Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut; 1971; Cilt-1
2. Tuncay DENİZ; "Türk Uçak İmalatı", Kendi Basımı; Ocak 2000
3. H. Nadir BIYIKOĞLU; "Türk Havacılık Sanayi", Ankara; 1991
4. Semih İNCEÖZ; "Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri DEMİRAG", Aksiyon Dergisi; 15-21 Haziran 1996
5. Şükrü ER; "Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz", Mühendis ve Makina; Cilt:16 Sayı:178; Ocak 1972
6. Mine SİPİL; "Türk Tayyare Cemiyeti'nden Türk Hava Yolları'na", Sol Dergisi
7. <http://ecas.anadolu.edu.tr>
8. <http://www.itu.edu.tr>
9. <http://www.tubitak.gov.tr/sage/sage 2.html>
10. <http://www.dicle.edu.tr>
11. <http://www.tayyareci.com>
12. Barış ALBAYRAK, İlke AYDINCAK, İ. Evrim DİZEMEN, Yücel GÜRSES, A. Bahar HASER "Teyyare'den Uçak'a Bir Montaj Öyküsü" ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümü

ASANSÖRLERDE DURUM RAPORU

Odamız uzmanlık alanlarımızla ilgili tüm dallarda olduğu gibi, iletim teknolojileri ve asansörler konusunda da geliştirici ve iyileştirici çalışmalara katkı ve katılımında bulunmayı önemli görevlerinden biri olarak görmektedir.

Odamız, bu alandaki yayın eksikliğini giderecek kitaplar yayınlamayı; etkinlik, seminer ve kurslar düzenleyerek gelişmeleri üyelerine aktarmayı sürdürmektedir. Düzenlediği kongre ve sempozyumlarda iletim ve asansör teknolojilerine ilişkin sektörün bütün ilgili kurum ve kuruluşlarını bir araya getiren Odamız, ilgili kesimlere önemli bir platform yaratmaktadır. Bu kapsamda, Asansör Sempozyumu sektörün sorunlarının, ilgili bütün taraflarının bulunduğu bir ortamda derli toplu ele alınması açısından ve sunduğu öneri ve açılımlar itibarıyla, sektör ve kamuoyuna hitap eden önemli bir etkinlik olmuştur.

Asansörler, tasarım aşamasından imalatına, imalatından bakım aşamasına, bakımından periyodik kontrol aşamasına kadar kontrol altında tutulması gereken düşey taşıma araçlarıdır. Bu aşamalar sağlıklı işlediğinde asansör kazaları ve asansör arızalarıyla karşılaşma riski en aza inecektir. İnsan hayatına konfor ve kolaylık sağlayan bir taşıma sistemi olan asansörlerde standart dışı ürün kullanılması veya bakımının yetkisiz ve ehil olmayan kişi ve firmalar tarafından yapılması sonucunda kazalar ve arızalar oluşabilmektedir.

Asansörlerle ilgili standart ve yönetmeliklerin amacı insanların ve/veya yüklerin taşınmasında kullanılan asansörlerin hizmete alındıktan sonra çevrenin, insanların ve canlıların sağlık ve güvenliğini tehdit etmeyecek şekilde kullanımını sağlamak üzere; işletilmesi, bakımı ve yıllık kontrolleri için uyulması gereken kuralları belirlemektir.

İlgili kamu, kurum ve kuruluşlarıyla ilişkiler ve asansörlere ilişkin yasal mevzuatın düzenlenmesi, çalışmalarımız arasında son derece önemli bir yer tutmaktadır. 18 Kasım 2008 tarih 27058 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan, 5 Kasım 2011 tarih ve 28106 sayılı Resmi Gazete'de değişiklik yapılan, Asansör Bakım ve İşletme Yönetmeliği'nin 10. maddesi, her asansörün yılda en az bir kez yıllık kontrolünü zorunlu kılmakta; asansörün emniyet ve işletme yönünden çalıştırılmasına engel bulunmadığının belirlenmesini istemektedir. Bu noktadan hareketle, asansör kontrollerinin piyasalaştırılmadan, kamusal denetim yaklaşımı içerisinde

yapılması gerekliliğini savunan Odamız, geçmiş deneyimlerinden de yararlanarak, yönetmelik değişikliğinde yer alan koşulları sağlamış; yaptığı protokoller çerçevesinde kontrolleri yapmaya başlamıştır.



Asansörlerde mevcut durumun ortaya konduğu ve denetim eksikliğine vurgu yapan raporda, bu alandaki çalışma ve girişimlerimizin bir özeti; asansör denetimleri ile ilgili verilere ve sorunların çözümüne ilişkin önerilere yer verilmektedir.

*Üyelerimizle İlgili;
Evlilik, Doğum, Vefat, Terfi
İşyeri değişikliği
haberlerini
Odamıza bildirmenizi
bekliyoruz.*