

T.C.

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

ANKARA



SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

UZMAN ERBAŞ ALIM MESLEKİ BİLGİ SINAVI ÇALIŞMA DÖKÜMANI

SERDÜMEN



“En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük millî ülkesi olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.”

01.11.1937, T.B.M.M. 5. Dönem 3. Toplanma Yılıni Açış Konuşmasından

İÇİNDEKİLER

KONU	SAYFA NO.
BİRİNCİ BÖLÜM	
SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞININ	
TARİHÇESİ, MİSYONU, TEMEL DEĞERLERİ, VİZYONU VE GÖREVLERİ	
1. Sahil Güvenlik K.lığının Tarihçesi	1
2. Misyonumuz	4
3. Temel Değerlerimiz	5
4. Vizyonumuz	5
5. Sahil Güvenlik Komutanlığının görevleri	6
İKİNCİ BÖLÜM	
İLK YARDIM	
1. Genel İlk Yardım Bilgileri	8
2. Hasta/Yaralının ve Olay Yerinin Değerlendirilmesi	11
3. Temel Yaşam Desteği	19
4. Kanamalarda İlk Yardım	31
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
GEMİCİLİĞE GİRİŞ	
1. Gemi	41
2. Gemicilik	41
3. Gemide yönler	41
4. Gemicilik terimleri	42
5. Gemi tipleri	45
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
BİRİNCİ KISIM	
GENEL SEYİR TANIMLARI	
1. Dünya koordinat sistemi	46
2. Seyrin tanımı	46
3. Seyrin amacı ve elemanları	46
4. Manyetik pusula	48
5. Manyetik pusula çeşitleri	48
6. Cayro pusula	48
7. Cayro repiteri	48
8. Yönler ve rüzgar gülü	49
9. Rüzgar yönleri ve isimleri	49
10. Mesafe	49
11. Seyirde kullanılan mesafe birimleri	50
12. Derinlik ölçen seyir aletleri (İskandil)	50

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	SAYFA NO.
İKİNCİ KISIM	
SEYİR HAZIRLIĞI	

1. Haritaların numaralandırılması	52
2. Çizim (tersim) malzemeleri	52
3. Seyir aletleri	53
4. Seyir yardımcı cihazları	55
5. Seyir hazırlığı	55
BEŞİNCİ BÖLÜM DÜMEN DONANIMI VE STANDART KUMANDALAR	
1. Dümen donanımları	57
2. Dümene kumanda mevkileri	57
3. Dümen müşiri	58
ALTINCI BÖLÜM SEYİR VE LİMAN FENERLERİ	
1. Seyir fenerleri	59
2. Liman fenerleri	60
3. Denizde acil durumlarda çekilecek işaretler/fenerler	60
4. Limanda gösterilecek nöbetçi gemi, fener ve işaretleri	61
5. Görünür ve seda işaretleri	62
6. Gazlı seyir fenerleri	63
YEDİNCİ BÖLÜM DAHİLİ VE HARİCİ MUHABERE	
1. Dahili muhaberenin önemi	65
2. Dahili muhabere sistemleri	65
3. Dahili muhabere sistemlerinde konuşma tekniği	66
4. Harici muhabere	66
5. Alarm devrelerinin tanıtılması	67
SEKİZİNCİ BÖLÜM SELAMLAMALAR	
1. Batarya düdüğü ile selamlama	68
2. Milli sancak ile selamlama	69
3. Silistre ile selamlama	69
DOKUZUNCU BÖLÜM TOKA VE ARYA SANCAK MERASİMİ	
1. Bayrak töreninin yapılışı	71
2. Türk Bayrağının katlanması	72

ONUNCU BÖLÜM VERİ TABANCASI VE FİŞEKLERİ	SAYFA NO.
1. Veri tabancası	73
2. Veri fişeklerinin anlamları	73
3. Gece veri fişeklerinin tanınması	73
4. Veri tabancasının kullanılması	74
5. Payroteknik malzeme	74
6. Tanıma, tanıma panoları ve sis kutuları	75
ONBİRİNCİ BÖLÜM İŞARET SANCAKLARI VE FORSLARI	
1. İşaret sancakları ve anlamları	76
2. Forslar	77
ONİKİNCİ BÖLÜM GEMİ VASITASI	
1. Küçük deniz araçları	79
2. Bir deniz vasıtasında bulunması gerekli malzemeler	79
3. Gemi vasıtasında serdümenin uyması gereken kurallar	80
4. Vasıta ile manevra	81
5. Kol ve pırıldak işaretleri	83
ONÜÇÜNCÜ BÖLÜM DİĞER DERS KONULARI	
1. Meslek bilgisi sınavı diğer konuları	84

BİRİNCİ BÖLÜM

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞININ

TARİHÇESİ, MİSYONU, TEMEL DEĞERLERİ, VİZYONU VE GÖREVLERİ

1. SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞININ TARİHÇESİ:

Tarih boyunca dünya ulusları arasında Türkler daima ömrü uzun ve teşkilatı düzenli devletler kurmuş, devletin ve içinde yaşayan insanların güvenliği için canla başla çalışmıştır.

Tarihten alınan dersler sonucu, sahilgar ülkelerin güvenliğinin vatan topraklarından değil mümkün olan en uzak mesafeden sağlanması gerektiği anlaşılmıştır.

Cumhuriyet Dönemi Öncesi Sahil Güvenlik Komutanlığı:



Sahil Güvenlik Teşkilatı kuruluş çalışmaları, 19'uncu yüzyılın ikinci yarısına kadar uzanmaktadır. Bu dönemde Avrupa'da sanayi devriminin gerçekleşmesi, üretimde ve uluslararası ticarete büyük gelişmeler olması sonucu gümrük konuları önem kazanmış ve gümrük sorunları ile kaçakçılıkla mücadele konuları ön plana geçmiştir.

Osmanlı imparatorluğu döneminde gerek konumu ve gerekse eşya cinsi göz önüne alınarak gümrüklere farklı isimler verilmiştir. Bunlardan deniz kıyısında bulunanlara "Sahil Gümrükleri", sınır boyunda kurulu olanlara "Hudut Gümrükleri" ve ana karada bulunanlara da "Kara Gümrükleri" denirdi. Sahil Gümrükleri hem iç hem de dış ticaret malları için söz konusuydu. Devlet için gümrük vergileri önemli gelir kaynağı idi. Ancak vergilerin toplanma usulleri nedeniyle çeşitli sorunlar ve şikayetler ortaya çıkıyor, bu da mal sahiplerinin yasa dışı yollara başvurmalarına neden oluyordu.

Bu dönemde Hazine'ye bağlı Taşra Gümrük İdareleri tarafından yerine getirilen Anadolu yarımadasındaki kıyıların korunması, kaçakçılığın önlenmesi ve izlenmesi görevleri; bu idareler arasında herhangi bir irtibat bulunmaması ve yapısal dağınıklık nedeniyle etkinlikle icra edilememekteydi. Gümrüklerin bu durumdan kurtarılması için teşkilat yapısı ile ilgili çalışmalara başlanmış, yapılan çalışmalar sonucunda 1859 yılında Taşra Gümrük İdareleri, İstanbul Emtia Gümrük Eminliği'ne bağlanmış ve 1861 yılında da bu kurumun adı "Rüsumat Emaneti" olarak değiştirilmiştir. İlk Rüsumat Emni Mehmet Kani Paşa olmuştur.

Tanzimat Döneminde, Osmanlı İmparatorluğu ile diğer ülkeler arasında 1861 yılında yapılan ticaret anlaşması ile gümrük vergilerinin artırılması sonucu, gümrük kaçakçılığı olaylarında artışlar görülmüştür. Bu durum üzerine kaçakçılıkla mücadelede etkinliğin artırılması maksadıyla yeni bir teşkilatın kurulması düşünülmüş ve Rüsumat Emaneti bünyesinde bir "Gümrük Muhafaza Teşkilatı" kurulmuştur.

Daha sonra deniz hudutlarımızdaki güvenlik ve sahil muhafaza hizmetlerini yürütmek amacıyla, 1886 yılında Jandarma Teşkilatına bağlı olan "Kordon Bölükleri" oluşturulmuştur.

Cumhuriyet Dönemi Sahil Güvenlik Komutanlığı:

Cumhuriyet döneminin başlangıç yıllarında, 1126 ve 1510 sayılı "Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanunlar" yürürlüğe konulmuş, 01 Ekim 1929 tarihinden itibaren de 1499 sayılı "Gümrük Tarifesi Kanunu" uygulanmaya başlanmıştır. Bu kanunla birlikte gümrük vergilerinin artırılması nedeniyle, kaçakçılık olaylarında artışlar görülmüş ve kaçakçılık olayları özellikle güney sınırlarımızda büyük boyutlara ulaşmıştır.

Bunun üzerine, gerek gümrük hizmetlerinin daha iyi bir şekilde yürütülmesinin temini ve gerekse deniz yoluyla yapılan kaçakçılığın izlenmesi, araştırılması, önlenmesi ve karasularımızın güvenliğinin sağlanması amacıyla, 27 Temmuz 1931 tarihinde kabul edilen 1841 sayılı Kanunla güney sınırlarımızda, yarı askeri bir hüviyet gösteren "Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı" kurulmuş ve 1932 yılından itibaren 1917 sayılı Kanunla, Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak görevine devam etmiştir. Bu arada konuyla ilgili çalışmalara devam edilmiş ve 1932 yılında 1918 sayılı "Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun" yürürlüğe konulmuştur. Bu Kanuna göre, kaçakçılık davaları tutuklu olarak devam eder, kaçakçılık suçlarından dolayı mahkumiyet halinde ceza tecil edilmez ve sürgün cezası uygulanır.

1936 yılında 3015 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesi ile Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı'nın emrindeki deniz teşkilatına, askeri kimlik kazandırılmış ve karasularımızda güvenlik ve emniyetin sağlanması görevi bu teşkilata verilmiştir.

"Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı" görev yönünden Gümrük ve Tekel Bakanlığı, deniz hudutlarının güvenliği ve personelin eğitimi bakımından Genelkurmay Başkanlığı bünyesinde 1956 yılına kadar faaliyetlerini sürdürmüştür.

16 Temmuz 1956 tarihinde kabul edilen 6815 sayılı "Sınır, Kıyı ve Karasularımızın Muhafaza ve Emniyeti ve Kaçakçılığın Men ve Takibi İşlerinin Dahiliye Vekaletine Devri Hakkında Kanun"un yürürlüğe girmesiyle sınır, kıyı ve karasularımızın korunması ve güvenliği ile kaçakçılığın önlenmesi ve takibi sorumluluğu İçişleri Bakanlığı'na devredilerek bağlı bulunan Jandarma Genel Komutanlığı emrine verilmiş ve Gümrük Muhafaza ve Umum Kumandanlığı'nın hukuki varlığı sona erdirilmiştir.

Bu tarihten itibaren Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin'de Jandarma Genel Komutanlığına bağlı olarak Jandarma Deniz Bölge Komutanlıkları kurulmuş, ayrıca Jandarma Genel Komutanlığı Karargahında bir Deniz Şube Müdürlüğü oluşturulmuştur.

* 15 Nisan 1957 tarihinde sorumluluk sahası; Türk-Yunan deniz hududundaki Enez'den, Muğla - Antalya il deniz hududundaki Kocaçay'a kadar uzanan sahayı kapsayan "Ege Jandarma Deniz Bölge Komutanlığı" kurulmuştur.

* 1968 yılında sorumluluk sahası; o tarihte Türk-Rus deniz hududundaki Artvin-Kemalpaşa ile Türk-Bulgar deniz hududundaki Beğendik arasındaki sahayı ve Marmara denizini kapsayan "Karadeniz Jandarma Deniz Bölge Komutanlığı" kurulmuştur.

* 15 Temmuz 1971 tarihinde sorumluluk sahası; Türkiye-Suriye deniz hududundaki Hatay-Güvercinkaya ile Antalya-Muğla il deniz hududundaki Kocaçay arasındaki sahayı kapsayan "Akdeniz Jandarma Bölge Komutanlığı" kurulmuştur.

Sahil Güvenlik Komutanlığının Kuruluşu



1960'lı yılların başlarından itibaren dünya güvenlik ortamında gözlenen değişiklikler, Türkiye'nin jeo-stratejik konumu, kıyıların uzunluğu, denizci bir millet ve denizci bir devlet olma gereğinin dikkate alınması, yeni ve profesyonel bir Sahil Güvenlik Komutanlığına olan ihtiyacı ortaya çıkartmıştır. Diğer taraftan, bazı Bakanlıkların karasuları ve deniz ile ilgili hizmetlerinde, kanunlarla çıkarılan çeşitli yasakları uygulayacak yeterli güvenlik güçlerinin bulunmaması da göz önünde bulundurularak, 1967 yılından itibaren Sahil Güvenlik Komutanlığı kurulması çalışmalarına hız verilmiştir.

Bu çerçevede yapılan çalışmalar sonucunda, 09 Temmuz 1982 tarihinde 2692 sayılı Kanun kabul edilmiş ve 13 Temmuz 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak Sahil Güvenlik Komutanlığı kurulmuştur. Bu değişiklik ile birlikte Jandarma Genel Komutanlığına bağlı olan Jandarma Deniz Bölge Komutanlıkları, Sahil Güvenlik Komutanlığı emrine verilmiş ve Sahil Güvenlik Karadeniz, Ege Deniz ve Akdeniz Komutanlıkları adını almıştır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı 01 Eylül 1982 tarihinden itibaren fiilen göreve başlamış ancak 2692 sayılı Kanunun birinci geçici madde hükmüne göre 1985 yılına kadar Jandarma Genel Komutanlığına bağlı olarak görev yapması kabul edilmiştir.

2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununun, Marmara ve Boğazların sorumluluğunu Sahil Güvenlik Komutanlığına vermesi sonucunda, görevlerin en etkin şekilde yapılabilmesi amacıyla kuruluş yapısına bir ana-ast komutanlık eklenerek Ekim 1982 ayında "Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı" kurulmuştur.

Sahil Güvenlik Komutanlığının faaliyetlerini sürdürebilmesi için Ankara'nın merkezi bir yerinde müstakil bir binaya ihtiyaç duyulmuş ve Bakanlıklar Karanfil Sokakta bulunan binanın mülkiyeti Başbakanlığın 10 Eylül 1982 tarihli yazısı ile Komutanlığa verilerek 01 Nisan 1983 tarihinde binaya yerleşilmiştir.

01 OCAK 1985 tarihine kadar Jandarma Genel Komutanlığına bağlı olarak görev yapan Sahil Güvenlik Komutanlığı, bu tarihten itibaren Türk Silahlı Kuvvetlerinin kadro ve kuruluşu içerisinde, barışta görev ve hizmet yönünden İçişleri Bakanlığına bağlı, olağanüstü haller ve savaş halinde ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine girecek silahlı bir güvenlik kuvveti olarak, ülkemizin bütün sahillerinde, iç suları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerinde, karasularında, münhasır ekonomik bölgesi ile ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimimiz altında bulunan tüm deniz alanlarında faaliyetlerini sürdürmeye başlamıştır. 1993 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığının ana ast komutanlıklarının adları yeniden düzenlenmiş ve bölge komutanlığı olarak aşağıdaki şekilde adlandırılmışlardır;

- * Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı
- * Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı
- * Sahil Güvenlik Akdeniz Bölge Komutanlığı
- * Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanlığı

Sahil Güvenlik Komutanlığının bugün ve gelecekteki personel ihtiyacının karşılanması ve görev etkinliğinin artırılması amacıyla 24 Haziran 2003 tarihinde 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu'nda değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklikte Sahil Güvenlik Komutanlığı, Türk Silahlı Kuvvetlerine bağlı Kuvvet Komutanlıkları ve Jandarma Genel Komutanlığı gibi müstakil bir yapıya kavuşturulmuştur.

Sahil Güvenlik Komutanlığı 06 Ocak 2006 tarihinde Karanfil Sokakta bulunan ve 24 yıl Komutanlık Karargahı olarak hizmet eden binadan ayrılarak Bakanlıklar Merasim Sokakta inşa edilen, görevlerinin önemi ile uyumlu yeni ve modern Komutanlık binasına taşınmıştır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı 25 Temmuz 2016 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 668 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile silahlı bir genel kolluk kuvveti olarak doğrudan İçişleri Bakanlığına bağlanmıştır.



2. MİSYONUMUZ:

Sahil Güvenlik Komutanlığının misyonu:

Deniz yetki alanlarında ulusal ve uluslararası hukuku etkin kılmak can ve mal güvenliğini sağlamaktadır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı hizmet yönünden İçişleri Bakanlığına bağlı silahlı güvenlik kuvveti olarak, ülkemizin bütün sahillerinde, içsuları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerinde, karasularında, münhasır ekonomik bölgesi ile ulusal ve uluslar arası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimimiz altında bulunan tüm deniz alanlarında faaliyetlerini sürdürmektedir. Denizlerimizde genel kolluk kuvveti olarak görev ve yetkilere sahip bulunan Sahil Güvenlik Komutanlığının görev alanı, muhtelif kanun, tüzük, yönetmelik ve kararnamelerle düzenlenmiştir.

Belirtilen görevler, 8.484 km'lik sahil şeridi boyunca karasuları, münhasır ekonomik bölge ve arama kurtarma sahalarını kapsayan toplam 377,74 km²lik sorumluluk sahasında yürürlükteki mevzuat kapsamında koordine ve icra edilmektedir.

3. TEMEL DEĞERLERİMİZ:

Temel değerler bir hareketin, önerilen bir seçeneğin, bir kararın sonuçlarını değerlendirmede kullandığımız prensiplerdir. Ahlak prensiplerinden, kişisel tercihlere kadar uzanırlar, iyi, doğru ve güzel gibi yargılara varmamamızı sağlar.

Kurum kültürümüzün değiştirilmesinde ise temel kültürel öğeler olarak; değerler ve inaçların birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Kurum kültürünün oluşumu ve devamı belirlenen "Temel Değerleri". "Vizyonumuz"u gerçekleştirme amacıyla ortaya koyduğumuz ve onlara bağlı olarak hareket ettiğimiz prensiplerdir. Kısaca Temel Değerlerimiz temsil ettiklerimiz, inandıklarımız ve amaçlarımızı ifade etmektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığının Temel Değerleri:

- a. *Atatürkçü Düşünce Sistemi'ne ve Cumhuriyet'in temel değerlerine sadık olmak,*
- b. *İnsana saygılı olmak ve hukukun üstünlüğüne inanmak,*
- c. *Denizlerimizden yararlananlara güven duygusu vermek,*
- ç. *Bahriye örf ve adetlerinden ödün vermemek,*
- d. *Çevreyi ve doğal kaynakları korumak,*
- e. *Yaratıcılığı ve yenilikçiliği desteklemek ve sürekli kılmak,*
- f. *Kararları akıl ve bilime dayandırmak,*
- g. *Kaynakları etkin kullanmak,*
- ğ. *Sorgulayıcı ve araştırmacı olmak,*
- h. *Bilgi ve tecrübeyi aktarmak ve güce dönüştürebilmek,*
- ı. *Bilimi ve teknolojiyi takip etmek ve kullanmak,*
- i. *Personelin moral ve motivasyonunu en üst düzeyde tutmaktır.*

4. VİZYONUMUZ:

Bir ülkenin sınırları kara sınırları ve deniz sınırlarından meydana gelmektedir. Sahip olduğu 8.484 km'lik kıyı şeridini takip eden deniz yetki alanları Türkiye'nin deniz sınırını teşkil etmektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı, tüm denizlerde görev icra eden bir kolluk kuvveti olarak Mavi Vatan olarak isimlendireceğimiz tüm sorumluluk alanında ve ülkenin deniz sınırlarında kendisine düşen görevleri layıkıyla yapma azmindedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı, yürüttüğü projeler ve eğitilmiş personeli ile görevlerini en etkin şekilde icra edebilmek amacıyla kendini devamlı olarak geliştirme ve yenileme gayreti içerisinde.

Sahil Güvenlik Komutanlığının Vizyonu:

Değişim ve gelişimde öncü, denizlerimizde güven veren, etkin ve saygın bir Sahil Güvenlik Komutanlığı olmaktır.



5. SAHIL GÜVENLİK KOMUTANLIĞININ GÖREVLERİ:

Sahil Güvenlik Komutanlığı, bütün sahillerimizin, karasularımızın, iç sularımız olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile liman ve körfezlerimizin güvenliğini sağlamak, ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca hükümlerine haklarına sahip olduğumuz denizlerde, bu hak ve yetkilerin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın genel sorumluluğu dışında kalanlarını kullanmak, deniz yolu ile yapılan her türlü kaçakçılığı önlemek ve izlemek amacıyla 09 Temmuz 1982 yılında 2692 sayılı yasa ile kurulmuş bir güvenlik kuvvetidir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı'na 2692 sayılı yasa ile tevdi edilen görevler;

- * Sahil ve karasularımızı korumak, güvenliğini sağlamak,
- * Denizlerimizde can ve mal emniyetini sağlamak,
- * Deniz ve kıyılarda görülecek başıboş mayın, patlayıcı madde ve şüpheli cisimler için gerekli tedbirleri alarak, ilgili makamlara iletmek,
- * Deniz seyir yardımcılarının çalışma durumlarını izlemek, görülen aksaklıkları ilgili makamlara iletmek,
- * Karasularımıza giren mültecileri, yanlarında bulunabilecek silah ve mühimmattan arındırmak ve bunları ilgili makamlara teslim etmek,
- * Deniz yolu ile yapılan her türlü kaçakçılık eylemine mani olmak,

- * Gemi ve deniz araçlarının telsiz, sağlık, pasaport, demirleme, bağlama, avlanma, dalgıçlık ve bayrak çekme ile ilgili kanunlarda belirtilen hükümlere aykırı eylemlerini önlemek,
- * Su ürünleri avcılığını denetlemek,
- * Deniz kirliliğini önlemek maksadıyla denetimler yapmak,
- * Su altı dalışlarını denetleyerek, eski eser kaçakçılığına engel olmak,
- * Türk arama kurtarma sahasında, uluslararası arama ve kurtarma sözleşmesi ile ulusal arama kurtarma yönetmeliğinde belirtilen esaslar dahilinde arama kurtarma görevlerini yerine getirmek,
- * Yat turizmi faaliyetlerini denetlemek,



İKİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ KISIM

GENEL İLKYARDIM BİLGİLERİ

1. İLKYARDIM NEDİR?

Herhangi bir kaza veya yaşamı tehlikeye düşüren bir durumda, sağlık görevlilerinin yardımı sağlanıncaya kadar, hayatın kurtarılması ya da durumun kötüye gitmesini önleyebilmek amacı ile olay yerinde, tıbbi araç gereç aranmaksızın, mevcut araç ve gereçlerle yapılan ilaçsız uygulamalardır.

2. ACİL TEDAVİ NEDİR?

Acil tedavi ünitelerinde, hasta/yaralılara doktor ve sağlık personeli tarafından yapılan tıbbi müdahalelerdir.

3. İLKYARDIMCI KİMDİR?

İlkyardım tanımında belirtilen amaç doğrultusunda hasta veya yaralıya tıbbi araç gereç aranmaksızın mevcut araç gereçlerle, ilaçsız uygulamaları yapan eğitim almış kişi ya da kişilerdir.

4. İLKYARDIM VE ACİL TEDAVİ ARASINDAKİ FARK NEDİR?

Acil tedavi bu konuda ehliyetli kişilerce gerekli donanımla yapılan müdahale olmasına karşın, ilkyardım bu konuda eğitim almış herkesin olayın olduğu yerde bulabildiği malzemeleri kullanarak yaptığı hayat kurtarıcı müdahaledir.

5. İLKYARDIMIN ÖNCELİKLİ AMAÇLARI NELERDİR?

- a. Olay yerinde yeni kazaların oluşmasını engellemek,
- b. Hayati tehlikeyi ortadan kaldırmak,
- c. Yaşamsal fonksiyonların sürdürülmesini sağlamak,
- ç. Hasta/yaralının durumunun kötüleşmesini önlemek,
- d. İyileşmeyi kolaylaştırmak.
- e. Sakatlıkları önlemek.

6. İLKYARDIMIN TEMEL UYGULAMALARI NELERDİR?

İlkyardım temel uygulamaları;

a. Koruma:

Kaza sonuçlarının ağırlaşmasını önlemek için olay yerinin değerlendirilmesini kapsar.

En önemli işlem olay yerinde oluşabilecek tehlikeleri belirleyerek güvenli bir çevre oluşturmaktır. Burada sadece hasta/yaralıyı koruma değil aynı zamanda müdahale yapacak kişinin kendisini de koruması kastedilmektedir.

b. Bildirme:

Olay/kaza mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde telefon veya diğer kişiler aracılığı ile gerekli yardım kuruluşlarına bildirilmelidir. Türkiye’de ilkyardım gerektiren her durumda telefon iletişimleri, 112 acil telefon numarası üzerinden gerçekleştirilir.

c. Kurtarma (Müdahale):

Olay yerinde hasta / yaralılara müdahale hızlı ancak sakin bir şekilde yapılmalıdır. Kurtarma konusunda neler yapılacağı ileriki konularda anlatılacaktır.

7. 112’NİN ARANMASI SIRASINDA NELERE DİKKAT EDİLMELİDİR?

- a. Sakin olunmalı yada sakin olan bir kişinin araması sağlanmalıdır.
- b. 112 merkezi tarafından sorulan sorulara net bir şekilde cevap verilmelidir;
- c. Kesin yer ve adres bilgileri verilirken, olayın olduğu yere yakın bir caddenin yada çok bilinen bir yerin adı verilmelidir,
- ç. Kimin, hangi numaradan aradığı bildirilmelidir,
- d. Hasta / yaralının adı soyadı ve olayın tanımı yapılmalıdır,
- e. Hasta/yaralı sayısı ve durumu bildirilmelidir,
- f. Eğer herhangi bir ilkyardım uygulaması yapıldıysa nasıl bir ilkyardım verildiği belirtilmelidir,
- g. 112 hattında bilgi alan kişi, gerekli olan tüm bilgileri aldıgını söyleyinceye kadar telefon kapatılmamalıdır.

8. İLKYARDIMCININ MÜDAHALE İLE İLGİLİ YAPMASI GEREKENLER NELERDİR?

- a. H/Y’nın durumunu değerlendirmeli (ABC) ve öncelikli müdahale edilecekleri belirlemelidir (TRİAJ). Hasta/yaralının korku ve endişelerini gidermelidir.
- b. Hasta/yaralıya müdahalede yardımcı olacak kişileri organize etmelidir.
- c. Hasta/yaralının durumunun ağırlaşmasını önlemek için kendi kişisel olanakları ile gerekli müdahalelerde bulunmalıdır.
- ç. Kırıklara yerinde müdahale etmelidir (sabitlemek).
- d. Hasta/yaralıyı sıcak tutmalıdır.
- e. Hasta/yaralının yarasını görmesine izin vermemelidir.

- f. Hasta/yaralıyı hareket ettirmeden müdahale yapmalıdır.
- g. Hasta/yaralının en uygun yöntemlerle en yakın sağlık kuruluşuna sevkini sağlamalıdır. Mümkünse 112 ile.

ğ. Ancak, ağır hasta/yaralı bir kişi hayati tehlikede olmadığı sürece asla yerinden kıpırdatılmamalıdır. (Trafik kazası gibi)

9. İLKYARDIMCININ ÖZELLİKLERİ NASIL OLMALIDIR?

Olay yeri genellikle insanların telaşlı ve heyecanlı oldukları ortamlardır. Bu durumda ilkyardımcı sakin ve kararlı bir şekilde olayın sorumluluğunu alarak gerekli müdahaleleri doğru olarak yapmalıdır. Bunun için bir ilkyardımcıda aşağıdaki özelliklere sahip olması gerekmektedir:

- a. İnsan vücudu ile ilgili temel bilgilere sahip olmak,
- b. Önce kendi can güvenliğini korumalı,
- c. Sakin, kendine güvenli ve pratik olmalı,
- ç. Eldeki olanakları değerlendirebilmeli,
- d. Olayı, anında ve doğru olarak haber vermeli (112'yi aramak),
- e. Çevredeki kişileri organize edebilmeli ve onlardan yararlanabilmeli,
- f. İyi bir iletişim becerisine sahip olmalıdır.

10. HAYAT KURTARMA ZİNCİRİ NEDİR?

Hayat kurtarma zinciri 4 halkadan oluşur. Son iki halka ileri yaşam desteğine aittir ve ilkyardımcının görevi değildir.

- 1.Halka – Sağlık kuruluşuna haber verme
- 2.Halka – Olay yerinde yapılan Temel Yaşam Desteği
- 3.Halka – Ambulans ekiplerince yapılan müdahaleler
- 4.Halka – Hastane acil servisleridir

11. İLKYARDIMIN ABC'Sİ NEDİR?

Bilinç kontrol edilmeli, bilinç kapalı ise aşağıdakiler hızla değerlendirilmelidir:

a. Hava yolu açıklığının değerlendirilmesi: Hasta/yaralının soluk alabilmesini sağlamak amacıyla solunum yolunu tıkayan etmenlerin ortadan kaldırılması (Dil, yabancı cisim, kusmuk, kan)

b. Solunumun değerlendirilmesi: Hasta/yaralı kendi kendine müdahalesiz nefes alıp veriyor mu? (Bak-Dinle-Hisset)

c. Dolaşımın değerlendirilmesi: Şah damarından 5 saniye nabız alınarak yapılır.

İKİNCİ KISIM

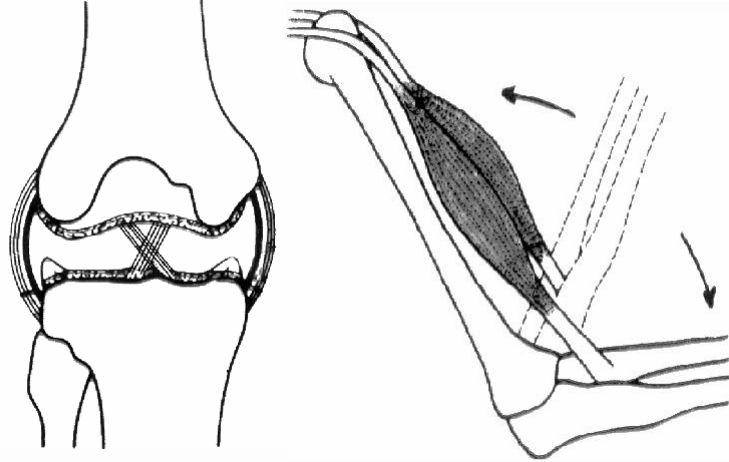
HASTAYARALININ VE OLAY YERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

1. İLK YARDIMCININ BİLMESİ GEREKEN VE VÜCUDU OLUŞTURAN SİSTEMLER NELERDİR?

a. **Hareket sistemi:** Vücudun hareket etmesini, desteklenmesini sağlar ve koruyucu görev yapar.

Hareket sistemi şu yapılardan oluşur:

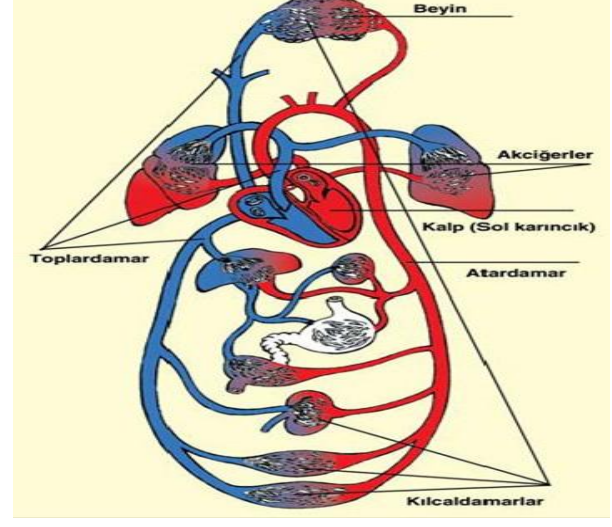
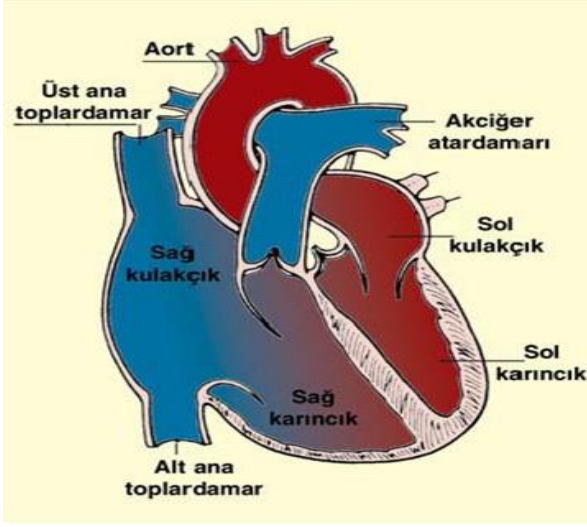
- (1) Kemikler
- (2) Eklemler
- (3) Kaslar



b. **Dolaşım sistemi:** Vücut dokularına oksijen, besin, hormon, bağışıklık elemanı ve benzeri elemanları taşır ve yeniden geriye toplar.

Dolaşım sistemi şu yapılardan oluşur:

- (1) Kalp
- (2) Kan damarları
- (3) Kan

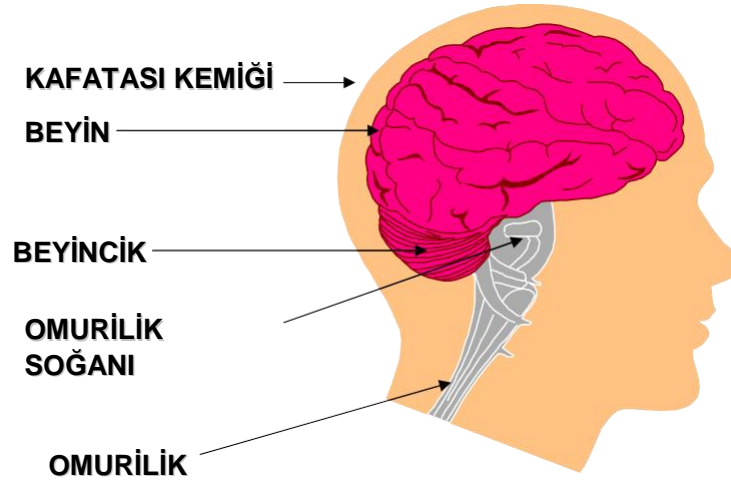


c. **Sinir sistemi:** Bilinç, anlama, düşünme, algılama, hareketlerinin uyumu, dengesi ve solunum ile dolaşımı sağlar.

Sinir sistemi şu yapılardan oluşur:

- (1) Beyin
- (2) Beyincik
- (3) Omurilik
- (4) Omurilik soğanı

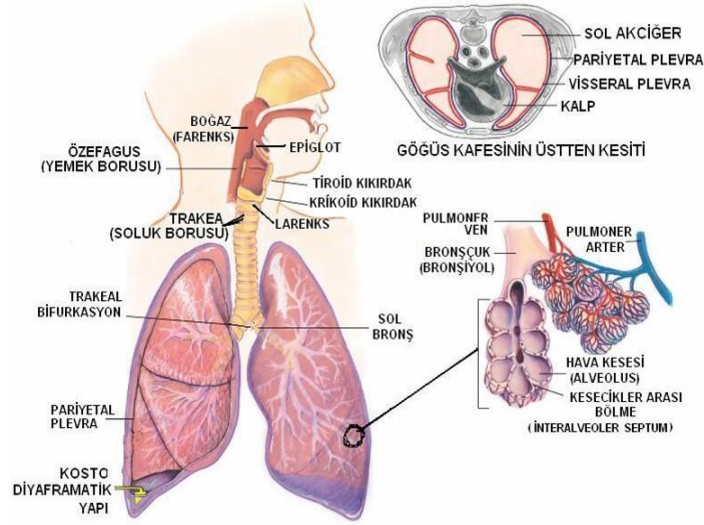
İNSAN KAFATASI



ç. **Solunum sistemi:** Vücuda gerekli olan gaz alışverişi görevini yaparak hücre ve dokuların oksijenlenmesini sağlar.

Solunum sistemi şu organlardan oluşur :

- (1) Solunum yolları
- (2) Akciğerler



d. **Boşaltım sistemi:** Kanı süzerek gerekli maddelerin vücutta tutulması, zararlı olanların atılması görevlerini yaparak vücutta iç dengeyi korur.

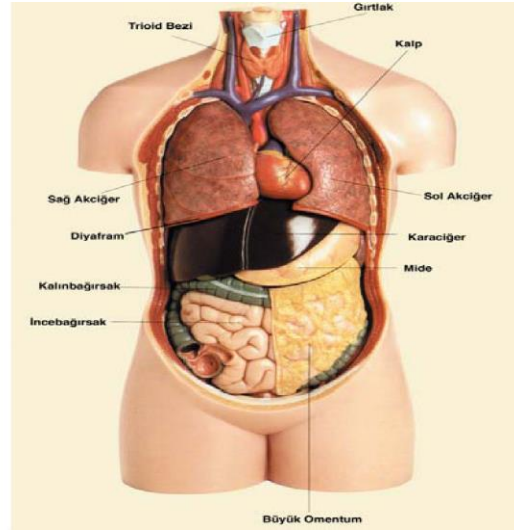
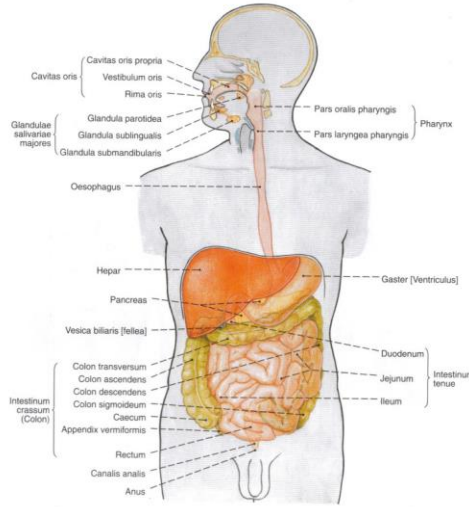
Boşaltım sistemi şu organlardan oluşur:

- (1) İdrar borusu
- (2) İdrar kesesi
- (3) İdrar kanalları
- (4) Böbrekler

e. **Sindirim sistemi:** Ağızdan alınan besinlerin öğütülerek sindirilmesi ve bağırsaklardan emilerek kan dolaşımı vasıtasıyla vücuda dağıtılmasını sağlar.

Sindirim sistemi şu organlardan oluşur:

- (1) Dil ve dişler
- (2) Yemek borusu
- (3) Mide
- (4) Safra kesesi
- (5) Pankreas
- (6) Bağırsaklar



2. VÜCUTTA NABIZ ALINABİLEN BÖLGELER NELERDİR?

- Şah damarı (adem elmasının her iki yanında),
- Ön-kol damarı (Bileğin iç yüzü, baş parmağın üst hizası),
- Bacak damarı (Ayak sırtının merkezinde),
- Kol damarı (Kolun iç yüzü, dirseğin üstü).

Hasta / yaralıların dolaşımını değerlendirirken, çocuk ve yetişkinlerde şah damarından, bebeklerde kol atardamarından nabız alınır.

3. HASTA/YARALININ DEĞERLENDİRİLMESİNİN AMACI NEDİR?

- Hastalık yada yaralanmanın ciddiyetini değerlendirmek,
- İlkyardım önceliklerini belirlemek,
- Yapılacak ilkyardım yöntemini belirlemek,
- Güvenli bir müdahale sağlamak.

4. HASTA/YARALININ İLK DEĞERLENDİRİLME AŞAMALARI NELERDİR?

Hasta / yaralıya sözlü uyarın ya da hafifçe omzuna dokunarak "İyi misiniz?" diye sorularak bilinç durumu değerlendirilmesi yapılır. Bilinç durumunun değerlendirilmesi daha sonraki aşamalar için önemlidir.

- Buna göre hasta/yaralının ilk değerlendirilme aşamaları şunlardır:

(1) Havayolu açıklığının değerlendirilmesi:

(a) Özellikle bilinç kaybı olanlarda dil geri kaçarak solunum yolunu tıkayabilir ya da kusmuk, yabancı cisimlerle solunum yolu tıkanabilir. Havanın akciğerlere

ulaşabilmesi için hava yolunun açık olması gerekir.

(b) Hava yolu açıklığı sağlanırken hasta/yaralı baş, boyun, gövde eksenini düz olacak şekilde yatırılmalıdır.

(c) Bilinç kaybı belirlenmiş ise ağız içi önce göz ile daha sonra işaret parmağı yandan ağız içine sokularak bir çengel gibi kullanılarak diğer yandan çıkartılmak suretiyle kontrol edilmeli, ardından yabancı cisim varsa bir bez aracılığı ile çıkarılmalıdır.



(ç) Daha sonra bir el hasta/yaralının alnına konarak, diğer elin 2-3 parmağı ile çene tutularak baş geriye doğru itilip "**Baş-Çene pozisyonu**" verilir. Bu işlemler sırasında sert hareketlerden kaçınılmalıdır.



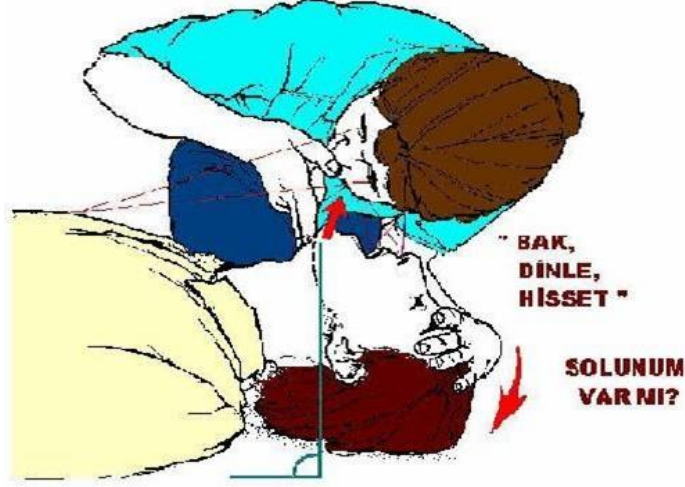
(2) Solunumun değerlendirilmesi:

İlkyardımcı, başını hasta/yaralının göğsüne bakacak şekilde yan çevirerek yüzünü hasta/yaralının ağızına yaklaştırır, **Bak-Dinle-Hisset yöntemi** ile solunum yapıp yapmadığını **10 saniye** süre ile değerlendirir.

Bu sayede:

- (a) Solunum hareketini gözler.
- (b) Solunum sesini dinler.

(c) Yanağında hasta/yaralının nefesini hissetmeye çalışır.



Solunum yoksa derhal yapay solunuma başlanır.

(3) Dolaşımın sağlanması:

Dolaşımın değerlendirilmesi için ilkyardımcı çocuk ve yetişkinlerde şah damarından, bebeklerde kol atardamarından 3 parmakla 5 saniye süre ile nabız almaya çalışılır.

Hasta/yaralının ilk değerlendirmesinde eğer kişinin solunumu yok ise derhal yapay solunuma başlanır. Hasta/yaralının kalbinin de durmuş olma ihtimali yüksek olduğundan dolaşım kontrolü ile zaman kaybedilmez, direkt kalp masajına başlanır.

Eğer hasta/yaralının solunumu var ise o zaman dolaşım kontrolü yapılır. İlk değerlendirme sonucu hasta/yaralının bilinci kapalı fakat solunum ve nabızı varsa derhal koma pozisyonuna getirerek diğer yaralıları değerlendirilir.



5. HASTA/YARALININ İKİNCİ DEĞERLENDİRME AŞAMALARI NELERDİR?

İlk muayene ile hasta/yaralının yaşam belirtilerinin varlığı güvence altına alındıktan sonra ilkyardımcı ikinci muayene aşamasına geçerek baştan aşağı muayene yapar.

Buna göre ikinci değerlendirme aşamaları şunlardır:

a. Görüşerek bilgi edinme:

- (1) Kendini tanıtır,
- (2) Hasta/yaralının ismini öğrenir ve adıyla hitap eder,
- (3) Hoşgörülü ve nazik davranarak güven sağlar,
- (4) Hasta/yaralının endişelerini gidererek rahatlatır,
- (5) Olayın mahiyeti, koşulları, kişisel özgeçmişleri, sonuç olarak ne yedikleri, kullanılan ilaçlar ve alerjinin varlığı sorularak öğrenilir.

b. Baştan aşağı kontrol yapılır:

- (1) Bilinç düzeyi, anlama, algılama bakılır.
- (2) Solunum sayısı, ritmi, derinliği, (Yetişkinlerdeki solunum sayısı 12-20, çocuklarda 16-22, bebeklerde 18-24'tür.)
- (3) Nabız sayısı, ritmi, şiddeti (Yetişkinlerdeki nabız sayısı 60-100, çocuklarda 100-120, bebeklerde 100-140'tür.)
- (4) Vücut veya cilt ısı, nemi, rengi (Normal vücut ısı 36,5 °C'dir. Normal değer üstünde olması yüksek ateş, altında olması düşük ateş olarak belirtilir. 41-42 °C üstü ve 34,5 °C tehlike olduğunu ifade eder. 31.0 °C ve altı ölümcüldür.)

Baş: Saç, saçlı deri, baş ve yüzde yaralanma, morluk olup olmadığı, kulak yada burundan sıvı yada kan gelip gelmediği değerlendirilir, ağız içi kontrol edilir.

Boyun: Ağrı, hassasiyet, şişlik, şekil bozukluğu araştırılır. Aksi ispat edilinceye kadar boyun zedelenmesi ihtimali göz ardı edilmemelidir.

Göğüs kafesi: Saplanmış cisim, açık yara, şekil bozukluğu yada morarma olup olmadığı, hafif baskı ile ağrı oluşup oluşmadığı, kanama olup olmadığı değerlendirilmelidir. Göğüs kafesi genişlemesinin normal olup olmadığı araştırılmalıdır. Göğüs muayenesinde eller arkaya kaydırılarak hasta/yaralının sırtı da kontrol edilmelidir.

Karın boşluğu: Saplanmış cisim, açık yara, şekil bozukluğu, şişlik, morarma, ağrı yada duyarlılık olup olmadığı ve karnın yumuşaklığı değerlendirilmelidir. Eller bel tarafına kaydırılarak muayene edilmeli, ardından kalça kemiklerinde de aynı araştırma yapılarak kırık yada yara olup olmadığı araştırılmalıdır.

Kol ve bacaklar: Kuvvet, his kaybı varlığı, ağrı, şişlik, şekil bozukluğu, işlev kaybı ve kırık olup olmadığı, nabız noktalarından nabız alınıp alınmadığı değerlendirilmelidir. İkinci değerlendirmeden sonra mevcut duruma göre yapılacak müdahale yöntemi seçilir.

6. OLAY YERİNİ DEĞERLENDİRMENİN AMACI NEDİR?

- a. Olay yerinde tekrar kaza olma riskini ortadan kaldırmak,
- b. Olay yerindeki hasta/yaralı sayısını ve türlerini belirlemek.
- c. Olay yerinin hızlı bir şekilde değerlendirilmesinin ardından yapılacak müdahaleleri planlamaktır.

7. OLAY YERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİNDE YAPILACAK İŞLER NELERDİR?

a. Kazaya uğrayan araç mümkünse yolun dışına ve güvenli bir alana alınmalı, kontağı kapatılmalı, el freni çekilmeli, araç LPG'li ise aracın bagajında bulunan tüpün vanası kapatılmalıdır.

b. Olay yeri yeterince görünebilir biçimde işaretlenmelidir. Kaza noktasına önden ve arkadan gelebilecek araç sürücülerini yavaşlatmak ve olası bir kaza tehlikesini önlemek için uyarı işaretleri yerleştirilmelidir. Bunun için üçgen reflektörler kullanılmalıdır.

c. Olay yerinde hasta/yaralıya yapılacak yardımı güçleştirebilecek veya engelleyebilecek meraklı kişiler olay yerinden uzaklaştırılmalıdır.

ç. Olası patlama ve yangın riskini önlemek için olay yerinde sigara içilmemelidir.

d. Gaz varlığı söz konusu ise oluşabilecek zehirlenmelerin önlenmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

e. Ortam havalandırılmalıdır.

f. Kivılcım oluşturabilecek ışıklandırma veya çağrı araçlarının kullanılmasına izin verilmemelidir.

g. Hasta/yaralı yerinden oynatılmamalıdır.

ğ. Hasta/yaralı hızla yaşam bulguları yönünden (ABC) değerlendirilmelidir.

h. Hasta/yaralı kırık ve kanama yönünden değerlendirilmelidir.

ı. Hasta/yaralı sıcak tutulmalıdır.

i. Hasta/yaralının bilinci kapalı ise ağızdan hiçbir şey verilmemelidir.

j. Tıbbi yardım istenmelidir (112).

k. Hasta/yaralının endişeleri giderilmeli, nazik ve hoşgörülü olunmalıdır.

l. Hasta/yaralının paniğe kapılmasını engellemek için yarasını görmesine izin verilmemelidir.

m. Hasta/yaralı ve olay hakkındaki bilgiler kaydedilmelidir.

n. Yardım ekibi gelene kadar olay yerinde kalınmalıdır.

ÜÇÜNCÜ KISIM

TEMEL YAŞAM DESTEĞİ

1. SOLUNUM VE KALP DURMASI NEDİR?

a. Solunum Durması:

Solunum hareketlerinin durması sonucu vücudun yaşamak için ihtiyacı olan oksijenden yoksun kalmasıdır. Hemen yapay solunuma başlanmaz ise bir süre sonra kalp durması da meydana gelir.

b. Kalp durması:

Bilinci kapalı kişide büyük arterlerden nabız alınamaması durumudur. Kalp durmasına 5 dakika içinde müdahale edilmezse dokuların oksijenlenmesi bozulacağı için beyin hasarı oluşur. 10 dakika sonra ise geri dönüşümü olmayan harabiyet oluşur.

2. TEMEL YAŞAM DESTEĞİ NEDİR?

Hayat kurtarmak amacı ile hava yolu açıklığı sağlandıktan sonra, solunumu ve/veya kalbi durmuş kişiye yapay solunum ile akciğerlerine oksijen gitmesini, dış kalp masajı ile de kalpten kan pompalanmasını sağlamak üzere yapılan ilaçsız müdahalelerdir.

Bilinç Kontrolü: Hasta/yaralının duyabileceği yüksek bir ses tonu ile "İyi misin? iyi misin?" diye seslenilir.



Bebeklerde Bilinç Kontrolü topuktan yapılır.

3. HAVA YOLUNU AÇMAK İÇİN BAŞ-ÇENE POZİSYONU NASIL VERİLİR?

Bilinci kapalı bütün hasta/yaralılarda solunum yolu kontrol edilmelidir. Çünkü dil geriye kayabilir ya da herhangi bir yabancı madde solunum yolunu tıkayabilir.



Dil kapatmış



Yabancı cisim tıkamış

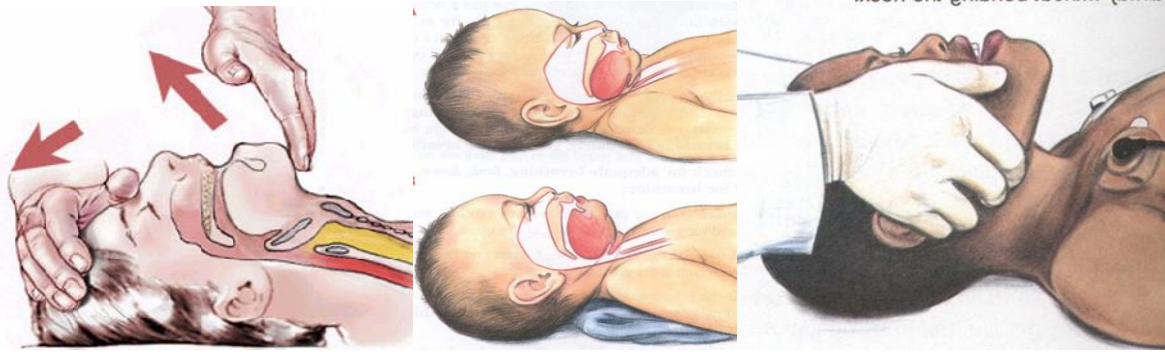


Açık

Ağız içi parmak ile kontrol edilip temizlendikten sonra hastaya baş-çene pozisyonu verilir.

Baş çene pozisyonu için;

- Bir el altına yerleştirilir,
- Diğer elin iki parmağı çeneye yerleştirilir,
- Baş geriye doğru itilir.
- Böylece dil yerinden oynatılarak hava yolu açıklığı sağlanmış olur.



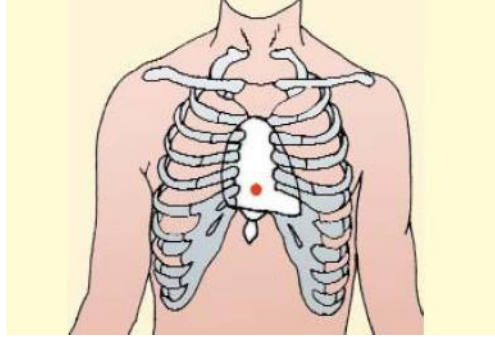
4. YETİŞKİNLERDE DİŞ KALP MASAJI VE YAPAY SOLUNUM NASIL YAPILIR?

- a. Kendisinin ve hasta/yaralının güvenliğinden emin olunur,
- b. Hasta/yaralının omuzlarına hafifçe dokunarak ve "iyi misiniz?" diye sorarak bilinci kontrol edilir ve eğer bilinci yok ise:
 - c. Tıbbi yardım istenir. (112)
 - ç. Hasta/yaralıyı sert bir zemin üzerine yatırılır.
 - d. Hasta/yaralının yanına diz çökülür.
 - e. Hasta/yaralının kravat, kemer ve yakası açılır
 - f. Ağız içini kontrol ederek hava yolu tıkanıklığına neden olan cisim varsa çıkarılır.
 - g. Hava yolunu açmak için bir elini hasta/yaralının altına, diğer elinin parmak uçlarını çenesinin altına yerleştirilir.
 - ğ. Çene kemiğinin uzun kenarı yere dik gelecek şekilde alından bastırılıp, çeneden kaldırılarak baş geriye doğru itilir; hastaya **baş geri çene yukarı pozisyonu** verilir,
 - h. Hasta/yaralının solunum yapıp yapmadığını Bak-Dinle-Hisset yöntemiyle 10 saniye süre ile kontrol edilir:

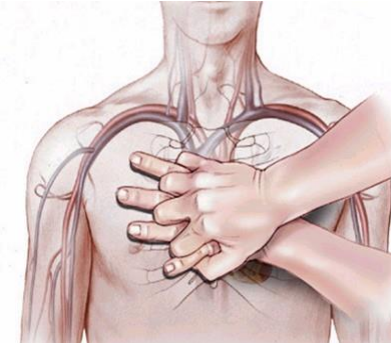
- (1) Göğüs kafesinin solunum hareketleri gözlenir.
- (2) Eğilerek yüzünü hastanın ağızına yaklaştırarak solunumu dinlenir ve hastanın soluğu yanağımızda hissetmeye çalışılır.
- (3) El ile göğüs kafesinin hareketleri hissetmeye çalışılır.



- ı. Hasta/ yaralının solunumu yok ise,
- i. Çevrede başka kimse yok ve ilkyardımcı yalnız ise, kendisi 112'yi arar,
- j. Kalp basısı uygulamak için göğüs kemiğinin alt ve üst ucu tespit edilerek alt yarısına bir elin topuğu yerleştirilir,
- k. Diğer el bu elin üzerine yerleştirilir,



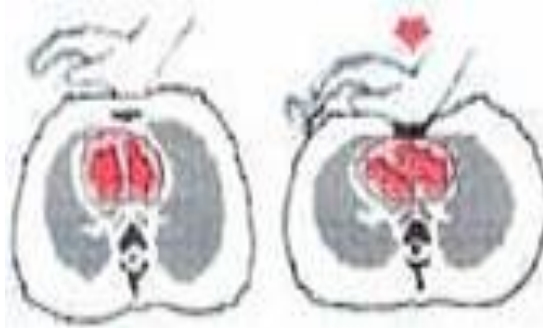
- ı. Her iki elin parmakları birbirine kenetlenir,



m. Ellerin parmakları göğüs kafesiyle temas ettirilmeden, dirsekler bükülmeden, göğüs kemiği üzerine vücuda dik olacak şekilde tutulur,



n. Göğüs kemiği 5 cm aşağı inecek şekilde (yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin 1/3'ü kadar) 30 kalp basısı uygulanır, bu işlemin hızı dakikada 100 bası olacak şekilde ayarlanır,



o. Baş geri çene yukarı pozisyonu tekrar verilerek hava yolu açıklığı sağlanır,

ö. Alın üzerine konulan elin baş ve işaret parmağını kullanarak hasta/yaralının burnu kapatılır,

p. Normal bir soluk alınır, baş geri çene yukarı pozisyonunda iken hasta/yaralının ağzını içine alacak şekilde ağız yerleştirilir,





r. Hasta/yaralının göğsünü yükseltmeye yarayacak kadar her biri 1 saniye süren 2 nefes verilir, havanın geriye çıkması için zaman verilir,

s. Hasta/yaralıya 30 kalp masajından sonra 2 solunum yaptırılır, (30;2)

ş. Temel yaşam desteğine hasta/yaralının yaşamsal refleksleri veya tıbbi yardım gelene kadar kesintisiz devam edilir.

5. ÇOCUKLARDA 1-8 YAŞ TEMEL YAŞAM DESTEĞİ NASIL YAPILIR ?

- a. Kendisinin ve çocuğun güvenliğinden emin olunur,
- b. Çocuğun omuzlarına dokunup "iyi misiniz?" diye sorularak bilinci kontrol edilir; eğer bilinci yok ise:
 - c. Çevreden yüksek sesle yardım çağrılır; 112 aratılır;
 - ç. Çocuk sert bir zemin üzerine sırt üstü yatırılır,
 - d. Çocuğun yanına diz çökülür,
 - e. Çocuğun boynunu ve göğsünü saran giysiler açılır,
 - f. Ağız içi gözle kontrol edilir; hava yolu tıkanıklığına neden olan yabancı cisim var ise çıkartılır,
 - g. Hava yolunu açmak için bir el hasta/yaralının alnına, diğer elin iki parmağı çene kemiğinin üzerine yerleştirilir,
 - ğ. Çene kemiğinin uzun kenarı yere dik gelecek şekilde alından bastırılıp, çeneden kaldırılarak baş geriye doğru itilir; çocuğa baş geri çene yukarı pozisyonu verilir,
 - h. Hasta/yaralının solunum yapıp yapmadığı bak-dinle-hisset yöntemiyle 10 saniye süre ile kontrol edilir:
 - (1) Göğüs kafesinin solunum hareketlerine bakılır,
 - (2) Eğilip, kulağını hastanın ağzına yaklaştırarak solunum dinlenirken diğer el göğüs üzerine hafifçe yerleştirilerek hissedilir.
 - ı. Solunum yok ise; alnın üzerine konulan elin baş ve işaret parmağını kullanarak çocuğun burnu kapatılır,
 - i. Baş geri çene yukarı pozisyonunda iken çocuğun ağzını içine alacak şekilde ağız yerleştirilir,

j. Çocuğun göğsünü yükseltmeye yarayacak kadar her biri 1 saniye süren 2 nefes verilir, havanın geriye çıkması için zaman verilir,

k. Kalp basısı uygulamak için göğüs kemiğinin alt ve üst ucu tespit edilerek alt yarısına bir elin topuğu yerleştirilir, (çocuk yetişkin görünümündeysen yetişkinlerde olduğu gibi iki el ile kalp basısı uygulanır)

l. Elin parmakları göğüs kafesiyle temas ettirilmeden, dirsek bükülmeden, göğüs kemiği üzerine vücuda dik olacak şekilde tutulur,

m. Göğüs kemiği 5 cm aşağı incek şekilde (yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin 1/3'ü kadar) 30 kalp basısı uygulanır, bu işlemin hızı dakikada 100 bası olacak şekilde ayarlanır,

n. Çocuğa 30 kalp masajından sonra 2 solunum yaptırılır (30;2), ilkyardımcı yalnız ise; 30;2 göğüs basısının 5 tur tekrarından sonra 112'yi kendisi arar,

o. Temel yaşam desteğine çocuğun yaşamsal refleksleri veya tıbbi yardım gelene kadar kesintisiz devam edilir.

6. BEBEKLERDE 0-1 YAŞ TEMEL YAŞAM DESTEĞİ NASIL YAPILIR?

a. Kendisinin ve bebeğin güvenliğinden emin olunur,

b. Ayak tabanına hafifçe vurarak bilinci kontrol edilir; eğer bilinci yok ise,



c. Çevreden yüksek sesle yardım çağrılır; 112 aratılır;

ç. Bebek sert bir zemin üzerine sırt üstü yatırılır,

d. İlkardımcı temel yaşam desteği uygulayacağı pozisyonu alır (yerde uygulama yapacak ise diz çöker, masa v.b. yerde uygulama yapacak ise ayakta durur),

e. Bebeğin boynunu ve göğsünü saran giysiler açılır,

f. Ağız içi gözle kontrol edilir; hava yolu tıkanıklığına neden olan yabancı cisim var ise çıkartılır,

g. Hava yolunu açmak için, bir el bebeğin alnına, diğer elin iki parmağı çene kemiğine koyulup baş hafifçe yukarı geri itilerek eğilir, baş geri çene yukarı pozisyonu verilir,



ğ. Bebeğin solunum yapıp yapmadığı bak-dinle-hisset yöntemiyle 10 saniye süre ile kontrol edilir:

(1) Göğüs kafesinin solunum hareketlerine bakılır,

(2) Eğilip, kulağını hastanın ağızına yaklaştırarak solunum dinlenirken diğer el göğüs üzerine hafifçe yerleştirilerek hissedilir,

h. Solunum yoksa ağız dolusu nefes alınır ve ağız bebeğin ağız ve burnunu içine alacak şekilde yerleştirilir,

ı. Bebeğin göğsünü yükseltmeye yarayacak kadar her biri 1 saniye süren 2 solunum verilir, havanın geriye çıkması için zaman verilir,

i. Kalp basısı uygulamak için bebeğin (iki meme başının altındaki hattın ortası göğüs merkezini oluşturur) göğüs merkezi belirlenir,

j. Bir elin orta ve yüzük parmağı bebeğin göğüs merkezine yerleştirilir,



k. Göğüs kemiği 4 cm aşağı incek şekilde (yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin 1/3'ü kadar) 30 kalp basısı uygulanır, bu işlemin hızı dakikada 100 bası olacak şekilde ayarlanır,

- l. Bebeğe 30 kalp masajından sonra 2 solunum yaptırılır (30;2) ,
- m. İkyardımcı yalnız ise; 30;2 göğüs basısının 5 tur tekrarından sonra 112'yi kendisi arar,
- n. Temel yaşaam desteğine bebeğin yaşamsal refleksleri veya tıbbi yardım gelene kadar kesintisiz devam edilir.

Bebeklerde nabız kontrolü dirsek önyüz iç kısmındaki kol atar damarından hissedilerek yapılır.



7. HAVA YOLU TIKANIKLIğI NEDİR?

Hava yolunun, solunumu gerçekleştirmek için gerekli havanın geçişine engel olacak şekilde tıkanmasıdır. Tıkanma tam tıkanma yada kısmi tıkanma şeklinde olabilir.

8. HAVA YOLU TIKANIKLIğI BELİRTİLERİ NELERDİR?

a. Tam tıkanma belirtileri:

- (1) Nefes alamaz,
- (2) Acı çeker, ellerini boynuna götürür,
- (3) Konuşamaz,
- (4) Rengi morarmıştır,

Bu durumda **Heimlich Manevrası** (Karma bası uygulaması) yapılır.

b. Kısmi tıkanma belirtileri:

- (1) Öksürür,
- (2) Nefes alabilir,
- (3) Konuşabilir.

Bu durumda hastaya dokunulmaz, öksürmeye teşvik edilir. Bu durumda sırtta vurmak yanlış bir davranıştır.

9. TAM TIKANIKLIK OLAN KİŞİLERDE HEİMLİCH MANEVRASI (KARMA BASI UYGULAMASI) NASIL UYGULANIR?

a. Bilinci yerinde olan (bilinci açık) kişilerde:

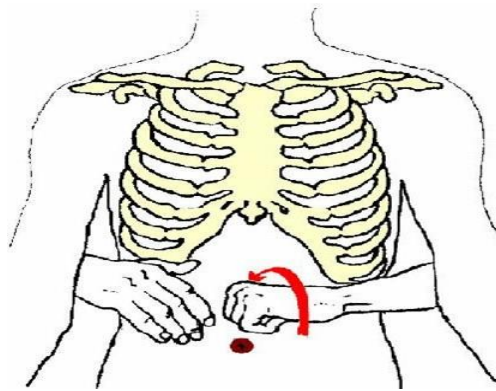
Hasta ayakta ya da oturur pozisyonda olabilir, Hasta hafifçe öne eğdirilerek, hastanın sırtına beş kez vurulur.



Hastanın sırtına vurma sonucu tıkanıklık geçmez ise o zaman hastaya **Heimlich Manevrası** yapılır:

(1) Arkadan sarılarak gövdesi kavranır,

(2) Bir elin başparmağı midenin üst kısmına, göğüs kemiği altına gelecek şekilde yumruk yaparak konur. Diğer el ile yumruk yapılan el kavranır,



(3) Kuvvetle arkaya ve yukarı doğru 5-7 kez bastırılır,



- (4) Bu hareket yabancı cisim çıkıncaya kadar tekrarlanır,
- (5) Şah damarından nabız ve solunum değerlendirilir,
- (6) Tıbbi yardım istenir (112).

b. Bilincini kaybetmiş (=bilinci kapalı) kişilerde **Heimlich manevrası:**

- (1) Hasta yere yatırılır, yan pozisyonda sırtına 5 kez vurulur,
- (2) Tıkanma açılmadığı takdirde hasta düz bir zeminde başı yana çevrilir,
- (3) Hastanın bacakları üzerine ata biner şekilde oturulur,
- (4) Bir elin topuğunu göbek ile göğüs kemiği arasına yerleştirilir, diğer el üzerine konur,
- (5) Göbeğin üzerinden kürek kemiklerine doğru eğik bir baskı uygulanır,



- (6) Şah damarından nabız ve hastanın solunumu değerlendirilir,
- (7) İşleme yabancı cisim çıkıncaya kadar devam edilir,
- (8) Tıbbi yardım istenir (112),
- (9) Bu hareketi 5-7 kez yabancı cisim çıkıncaya kadar yada yardım gelinceye kadar devam edin,

(10) Bu tür olgularda havayolu tıkanıklığından şüphelenildiğinde, ilkyardımcılar Temel Yaşam Desteği uygulamalarını yapacaklardır. Kurtarıcı nefes verdikten sonra hava gitmiyorsa tıkanıklık olduğu düşünülür, ilkyardımcı ağız içinde yabancı cisim olup olmadığını kontrol etmeli, yabancı cisim görüyorsa çıkarmalıdır.

c. Bebeklerde tam tıkanıklık olan hava yolunun açılması:

- (1) Bebek ilkyardımcının bir kolu üzerine ters olarak yatırılır,
- (2) Başparmak ve diğer parmakların yardımıyla bebeğin çenesi kavranarak boynundan tutulur ve yüzüstü pozisyonda öne doğru eğilir,
- (3) Baş gergin ve gövdesinden aşağıda bir pozisyonda tutulur,
- (4) 5 kez el bileğinin iç kısmı ile bebeğin sırtına kürek kemiklerinin arasına hafifçe vurulur,



- (5) Diğer kolun üzerine başı elle kavranarak sırtüstü çevrilir,
- (6) Yabancı cismin çıkıp çıkmadığına bakılır,
- (7) Çıkmadıysa başı gövdesinden aşağıda olarak sırtüstü şekilde tutulur,



- (8) 5 kez iki parmakla göğüs kemiğinin alt kısmından karının üst kısmına baskı uygulanır,
- (9) Yabancı cisim çıkana kadar devam edilir,
- (10) Tıbbi yardım istenir (112).

10. KISMİ TIKANIKLIK OLAN KİŞİLERDE NASIL İLKYARDIM UYGULANIR?

a. Eğer kişinin hava yolunda yeterli hava giriş çıkışı mevcutsa, kazazede öksürmeye teşvik edilmeli, yakından izlenmeli ve başka bir girişimde bulunulmamalıdır. Kazazedenin henüz ayakta durabildiği bu dönemde onun arka tarafında yer alınmalıdır.

b. Bu durumda, kazazede öncelikle bulunduğu pozisyonda bırakılmalıdır.

c. Kazazedenin solunum ve öksürüğü zayıflarsa yada kaybolursa ve morarma saptanırsa derhal girişimde bulunulmalıdır.

ç. Belirgin bir yabancı cisim, yerinden çıkmış veya gevşemiş takma dişleri varsa bunlar yerinden çıkarılır.

d. Eğer yabancı cisim görülemiyorsa ve hastanın durumu kötüye gidiyorsa yukarıda tam tıkanmada anlatılan uygulamalara başlanır.

DÖRDÜNCÜ KISIM

KANAMALARDA İLK YARDIM

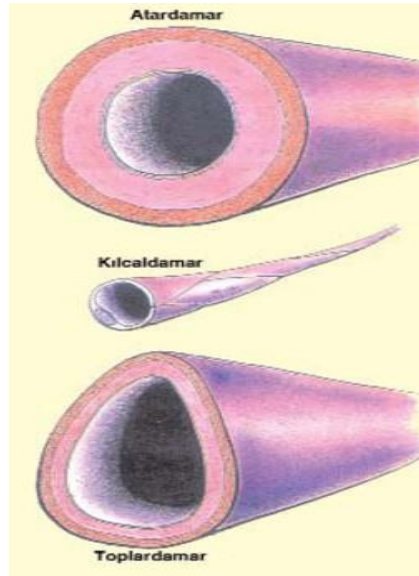
1. KANAMA NEDİR?

Damar bütünlüğünün bozulması sonucu kanın damar dışına (vücudun içine veya dışına doğru) doğru akmasıdır. Kanamanın ciddiyeti aşağıdaki durumlara bağlıdır:

- Kanamanın hızına,
- Vücutta kanın aktığı bölgeye,
- Kanama miktarına,
- Kişinin fiziksel durumu ve yaşına.

2. KAÇ ÇEŞİT KANAMA VARDIR?

- Vücutta kanın aktığı bölgeye göre 3 çeşit kanama vardır:
 - Dış kanamalar:** Kanama yaradan vücut dışına doğru olur.
 - İç kanamalar:** Kanama vücut içine olduğu için gözle görülemez.
 - Doğal deliklerden olan kanamalar:** Kulak, burun, ağız, anüs, üreme organlarından olan kanamalardır.
- Kanama arter, ven yada kılcal damar kanaması olabilir:



- Arter kanamaları kalp atımları ile uyumlu olarak kesik kesik akar ve açık renklidir.

(2) Ven kanamaları ise koyu renkli ve sızıntı şeklindedir.

(3) Kılcal damar kanaması küçük sızıntılar şeklindedir.

Kanamamanın değerlendirilmesinde, şok belirtilerinin izlenmesi çok önemlidir.

3. KANAMALARDA İLK YARDIM UYGULAMALARI NELERDİR?

a. Dış kanamalarda ilkyardım:

(1) Hasta/yaralının durumu değerlendirilir (ABC),

(2) Tıbbi yardım istenir (112),

(3) Yara ya da kanama değerlendirilir,

(4) Kanayan yer üzerine temiz bir bezle bastırılır,

(5) Kanama durmazsa ikinci bir bez koyarak basıncı artırılır,

(6) Gerekirse bandaj ile sararak basınç uygulanır,

(7) Kanayan yere en yakın basınç noktasına baskı uygulanır,

(8) Kanayan bölge yukarı kaldırılır,

(9) Çok sayıda yaralının bulunduğu bir ortamda tek ilkyardımcı varsa, yaralı güç koşullarda bir yere taşınacaksa, uzuv kopması varsa ve/veya baskı noktalarına baskı uygulamak yeterli olmuyorsa **boğucu sargı (turnike)** uygulanır,

(10) Şok pozisyonu verilir,

(11) Sık aralıklarla (2-3 dakikada bir) yaşam bulguları değerlendirilir,

(12) Kanayan bölge dışarıda kalacak şekilde hasta/yaralının üstü örtülür,

(13) Yapılan uygulamalar ile ilgili bilgiler (boğucu sargı uygulaması gibi) hasta/yaralının üzerine yazılır.

(14) Hızla sevk edilmesi sağlanır.

b. İç kanamalarda ilkyardım:

(1) İç kanamalar, şiddetli travma, darbe, kırık, silahla yaralanma nedeniyle oluşabilir. Hasta/yaralıda şok belirtileri vardır. İç kanama şüphesi olanlarda aşağıdaki uygulamalar yapılmalıdır.

(a) Hasta/yaralının bilinci ve ABC si değerlendirilir,

(b) Üzeri örtülerek ayakları 30 cm yukarı kaldırılır,

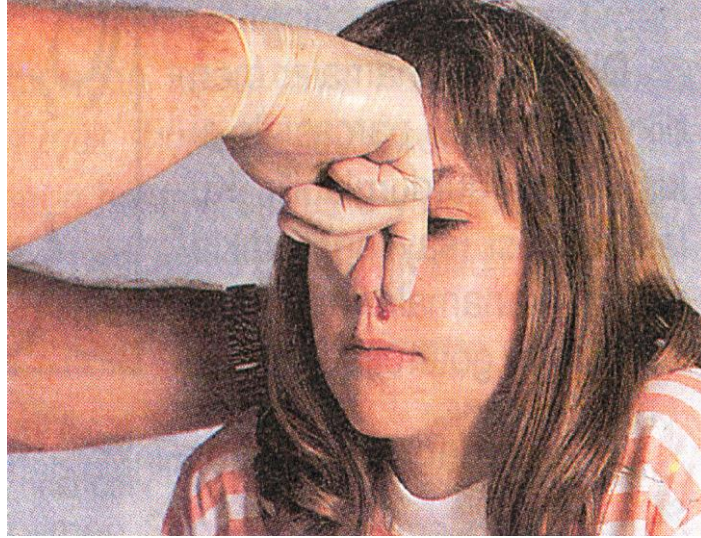
(c) Tıbbi yardım istenir (112),

- (ç) Asla yiyecek ve içecek verilmez,
- (d) Hareket ettirilmez (özellikle kırık varsa),
- (e) Yaşamsal bulguları incelenir,
- (f) Sağlık kuruluşuna sevki sağlanır.

c. Doğal deliklerden çıkan kanamalarda ilkyardım:

(1) Burun kanaması:

- (a) Hasta/yaralı sakinleştirilir, endişeleri giderilir,
- (b) Oturtulur,
- (c) Başı hafifçe öne eğilir,
- (ç) Burun kanatları **5 dakika süre ile** sıkılır,
- (d) Uzman bir doktora gitmesi sağlanır.



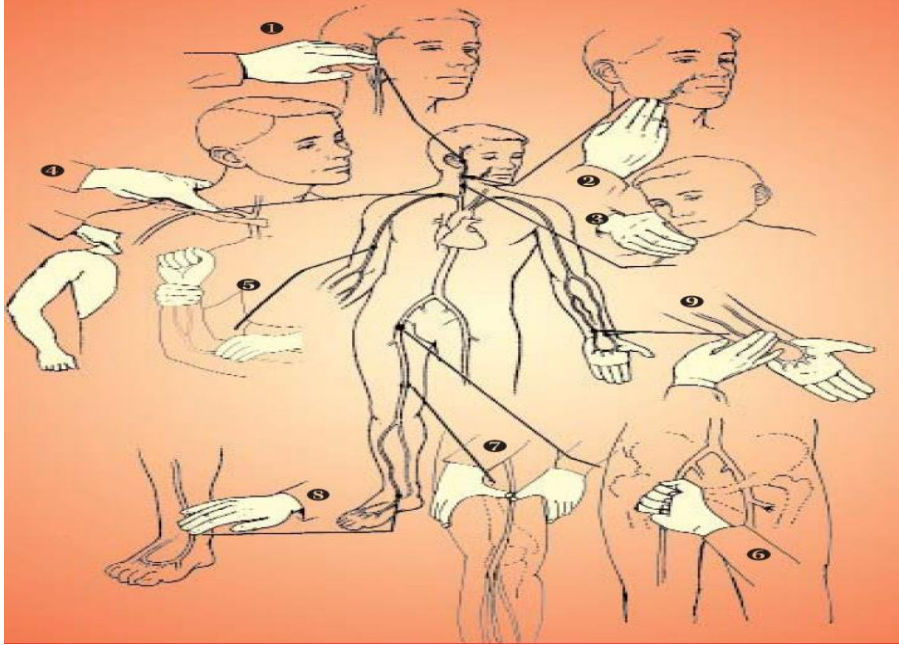
(2) Kulak kanaması:

- (a) Hasta/yaralı sakinleştirilir, endişeleri giderilir,
- (b) Kanama hafifse kulak temiz bir bezle temizlenir,
- (c) Kanama ciddi ise, kulağı tıkamadan temiz bezlerle kapanır,
- (ç) Bilinci yerinde ise hareket ettirmeden sırt üstü yatırılır, bilinçsiz ise kanayan kulak üzerine yan yatırılır.
- (d) Kulak kanaması, kan kusma, anüs ve üreme organlarından gelen kanamalarda hasta/yaralı kanama örnekleri ile uzman bir doktora sevk edilir.

4. VÜCUTTA BASKI UYGULANACAK NOKTALAR NERELEDİR?

Atardamar kanamalarında kan basınç ile fişkirir tarzda olur. Bu nedenle, kısa zamanda çok kan kaybedilir. Bu tür kanamalarda asıl yapılması gereken, kanayan yer üzerine veya kanayan yere yakın olan bir üst atardamar bölgesine baskı uygulanmasıdır. Vücutta bu amaç için belirlenmiş baskı noktaları şunlardır:

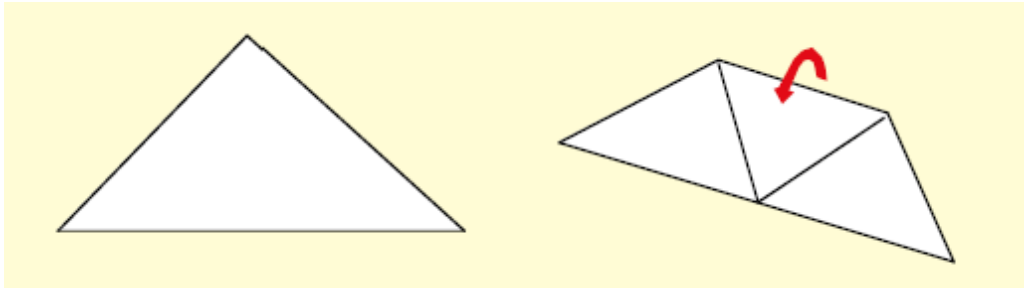
- a. Boyun : Boyun atardamarı (şah damarı) baskı yeri
- b. Köprücük kemiği üzeri : Kol atardamarı baskı yeri
- c. Koltukaltı : Kol atardamarı baskı yeri
- ç. Kolun üst bölümü : Kol atardamarı baskı yeri
- d. Kasık : Bacak atardamarı baskı yeri
- e. Uyluk : Bacak atardamarı baskı yeri

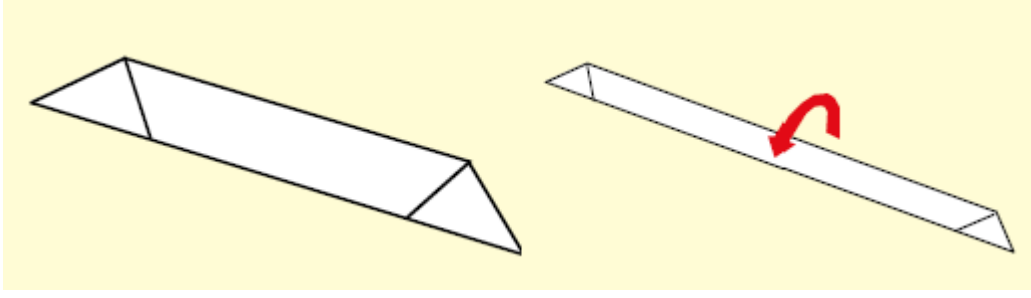


5. KANAMALARDA ÜÇGEN BANDAJ UYGULAMASI NASIL YAPILMALIDIR?

Üçgen bandaj, vücudun değişik bölümlerinde **bandaj** ve/veya **askı** olarak kullanılabilir.

Üçgen bezin tepesi tabanına doğru getirilip yerleştirilir, sonra bir ya da iki kez daha bunun üzerine katlanarak istenilen genişlikte bir sargı bezi elde edilmiş olur.





a. Elde üçgen bandaj uygulama:

Parmaklar, üçgenin tepesine gelecek şekilde el üçgen sargının üzerine yerleştirilir. Üçgenin tepesi bileğe doğru katlanır. Elin sırtında, üçgenin uçları karşı karşıya getirilir ve çaprazlanır, bilek seviyesinde düğümlenir.



b. Ayağa üçgen bandaj uygulama:

Ayak, üçgenin üzerine düz olarak, parmaklar üçgenin tepesine bakacak şekilde yerleştirilir. Üçgen bandajın tepesini ayağın üzerinde çaprazlayacak şekilde öne doğru getirilir. İki ucu ayak bileği etrafında düğümlenir.

c. Dize üçgen bandaj uygulama:

Üçgenin tabanı dizin 3-4 parmak altında ve ucu dizin üzerine gelecek şekilde yerleştirilir.

Dizin arkasından uçları çaprazlanır, dizin üstünde uçları düğümlenir.



ç. Göğüs'e üçgen bandaj uygulama:

Üçgenin tepesi omuza yerleştirilir ve tabanı göğsü saracak şekilde sırtta düğümlenir. Bu düğüm ile üçgenin tepesi, bir başka bez kullanılarak birbirine yaklaştırılarak bağlanır.

d. Kalçaya üçgen bandaj uygulama:

Üçgenin tabanı uyluğun alt kısmının etrafında düğümlenir, tepesi ise belin etrafını saran bir kemer ya da beze bağlanır.



6. HANGİ DURUMLARDA TURNİKE UYGULANMALIDIR?

- Çok sayıda yaralının bulunduğu bir ortamda tek ilkyardımcı varsa (kanamayı durdurmak ve daha sonra da diğer yaralılarla ilgilenebilmek için),
- Yaralı güç koşullarda bir yere taşınacaksa,
- Uzuv kopması varsa,
- ç Baskı noktalarına baskı uygulamak yeterli olmuyorsa;

Boğucu sargı (Turnike) uygulaması kanamanın durdurulamadığı durumlarda başvurulacak en son uygulamadır. Ancak eskisi kadar sık uygulanmamaktadır. Çünkü, uzun süreli boğucu sargı (turnike) uygulanması sonucu doku harabiyeti meydana gelebilir ya da uzvun tamamen kaybına neden olunabilir.

7. BOĞUCU SARGI (TURNİKE) UYGULAMASINDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR NELER OLMALIDIR?

- Turnike uygulamasında kullanılacak malzemelerin genişliği en az 8-10 cm olmalıdır.
- Turnike uygulamasında ip, tel gibi kesici malzemeler kullanılmamalıdır.
- Turnikeyi sıkmak için tahta parçası, kalem gibi malzemeler kullanılabilir.

- ç. Turnike kanama duruncaya kadar sıkılır, kanama durduktan sonra daha fazla sıkılmaz.
- d. Turnike uygulanan bölgenin üzerine hiçbir şey örtülmez.
- e. Turnike uygulamasının yapıldığı saat bir kağıda yazılmalı ve yaralının üzerine asılmalıdır.
- f. Uzun süreli kanamalardaki turnike uygulamalarında, kanayan bölgeye göre 15-30 dakikada bir turnike gevşetilmelidir.
- g. Turnike, kol ve uyluk gibi tek kemikli bölgelere uygulanır. Önkol ve bacağı el ve ayağın beslenmesini bozabileceği için uygulanmaz. Uzun kopması durumlarında, önkol ve bacağı da turnike uygulanabilir.

Boğucu sargı (turnike) uygulama tekniği:

- (1) Baskı noktasına bir elle baskı uygulama
- (2) Diğer eline geniş, kuvvetli ve esnemeyen materyal alma
- (3) Şeridi yarı uzunluğunda katlama, uzuv etrafına sarma
- (4) Bir ucu halkadan geçirip çekme ve iki ucu bir araya getirme
- (5) Baskı noktasında basıncı kaldırma ve kanamayı tamamen durduracak yeterlikte sıkı bir bağ atma
 - (a) Geniş sargı uygulama
 - (b) Sargının içinden sert cisim (kalem gibi) geçirme ve uzva paralel konuma getirme
 - (c) Kanama durana kadar sert cismi döndürme
- (6) Sert cismi uzva dik konuma getirerek sargıyı çözülmeyecek şekilde tespit etme
- (7) Hasta/yaralının elbisesinin üzerinde, hasta/yaralının adı ve turnikenin uygulandığı zaman (saat ve dakika) yazılı bir kart işleme
- (8) Çok sayıda yaralı olduğunda, yaralının alnına rujla veya sabit kalemle "turnike" veya "T" harfini yazma
- (9) Hasta/yaralıyı pansuman ve turnike görülecek şekilde battaniye ile sarma
- (10) Turnikeyi 15-20 dakika aralıklarla gevşetme, sonra tekrar sıkma

8. EL VE AYAK KOPMALARINDA TURNİKE NASIL UYGULANIR?

Kaza ve yaralanmalar atardamar yaralanmalarına neden olarak ölüme yol açmaktadır.

- a. Hasta/yaralıyı sırt üstü yatırılır,
- b. Hasta/Yaralının bacakları 30 cm kadar yükseltilir.
- c. Kopmuş olan uzvun kanama kontrolü yapılır, tampon yapılır ve kapatılır.
- ç. Kanamayı durdurmak için kanayan yere veya baskı noktalarına baskı uygulanır. Bu önlemlerle kanama kontrol edilemiyorsa boğucu sargı(turnike) uygulanır.
- d. Turnike uygulandıktan sonra sıkılaştırılarak uzuvdaki kanama kontrol edilir.
- e. Kopan parça temiz su geçirmez ağzı kapalı bir plastik torbaya yerleştirilir.
- f. Kopan parçanın bulunduğu torbayı buz içeren ikinci bir torbanın içine koyulur. Daha sonra kopmuş uzuv parçasının bulunduğu plastik torba ağzı kapatıldıktan sonra, içerisinde **1 ölçek suya 2 ölçek buz** konulmuş ikinci bir torbaya yada kovaya konulur. Bu şekilde, kopmuş uzuv parçasının buz ile direkt teması önlenmiş ve soğuk bir ortamda taşınması sağlanmış olur.
- g. Torba hasta/yaralı ile aynı vasıtaya koyulur, üzerine hastanın adı ve soyadını yazılır, **en geç 6 saat içinde** sağlık kuruluşuna sevk edilmelidir.
- ğ. Tıbbi birimleri haberdar etme (112)



9. ŞOK :

Kalp-damar sisteminin yaşamsal organlara uygun oranda kanlanma yapamaması nedeniyle ortaya çıkan ve tansiyon düşüklüğü ile seyreden bir akut dolaşım yetmezliğidir.

10. KAÇ ÇEŞİT ŞOK VARDIR?

Nedenlerine göre 4 çeşit şok vardır:

- a. Kardiyojenik şok,
- b. Hipovolemik şok,
- c. Toksik şok,
- ç. Anafilaktik şok.

11. ŞOK BELİRTİLERİ NELERDİR?

- a. Kan basıncında düşme,
- b. Hızlı ve zayıf nabız,
- c. Hızlı ve yüzeysel solunum,
- ç. Ciltte soğukluk, solukluk ve nemlilik,
- d. Endişe, huzursuzluk,
- e. Baş dönmesi,
- f. Dudak çevresinde solukluk yada morarma,
- g. Susuzluk hissi,
- ğ. Bilinç seviyesinde azalma.

12. ŞOKTA İLK YARDIM UYGULAMALARI NELERDİR?

- a. Kendinin ve çevrenin güvenliği sağlanır,
- b. Hava yolunun açıklığı sağlanır,
- c. 112'ye haber verilir,
- ç. H/Y'nın mümkün olduğunca temiz hava soluması sağlanır,
- d. Varsa kanama hemen durdurulur,
- e. Şok pozisyonu verilir,
- f. H/Y sıcak tutulur,
- g. H/Y hareket ettirilmez,
- ğ. Hızlı bir şekilde sağlık kuruluşuna sevki sağlanır,

h. H/Y'ya psikolojik destek sağlanır.

13. ŞOK POZİSYONU NASIL VERİLİR?

- a. Hasta/yaralı düz olarak sırt üstü yatırılır,
- b. Hasta/yaralının bacakları 30 cm kadar yukarı kaldırılarak, bacakların altına destek konulur (Çarşaf, battaniye yastık, kıvrılmış giysi vb.),
- c. Hasta/yaralının üzeri örtülerek ısıtılır,
- ç. Yardım gelinceye kadar hasta/yaralının yanında kalınır,
- d. Belli aralıklarla (2-3 dakikada bir) yaşam bulguları değerlendirilir.



ŞOK POZİSYONU

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİCİLİĞE GİRİŞ

1. GEMİ

Su üzerinde yüzme imkân ve kabiliyetine sahip, makine ile hareket eden her türlü deniz aracına gemi denir.



Şekil 3-1 Ticaret Gemisi

2. GEMİCİLİK

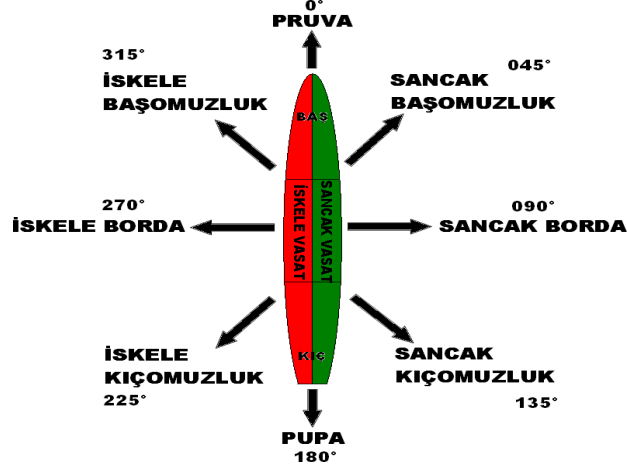
İnsanların; su üzerinde yüzme yeteneği olan araçlardan istifade etmeye başladıkları günden, zamanımıza kadar ulaşan uzun tarihi olan bir meslektir. Geminin yönetilmesi ve gemi bünyesindeki araçların, donanımların her an hizmete hazır bulundurulması veya kullanılması için gerekli bilgilerin uygulanmasına gemicilik, bu uygulamayı yapan, denizciliği meslek edinmiş veya denizcilikle uğraşmakta olup, kendisini denizcilik konusunda yetiştirmiş kişilere de gemici veya denizci denir.

3. GEMİDE YÖNLER

- a. Pruva: Geminin baş tarafından ileriye doğru olan ön kısmına denir.
- b. Pupa: Geminin kıç tarafından geriye doğru olan arka kısmına denir.
- c. Baş: Geminin en önde kalan kısmına denir.
- ç. Kıç: Geminin en arkada kalan kısmına denir.
- d. Vasat: Geminin orta kısmına denir.
- e. Sancak: Bir geminin üzerine çıkılıp, baş tarafına dönüldüğünde sağ tarafta kalan kısmına denir.
- f. İskele: Bir geminin üzerine çıkılıp, baş tarafına dönüldüğünde sol tarafta kalan kısmına denir.
- g. Sancak Baş Omuzluk: Pruvaya göre saat yelkovanı istikametinde 045 dereceye sancak baş omuzluk denir.
- ğ. İskele Baş Omuzluk: Pruvaya göre saat yelkovanının ters istikametinde 045 dereceye iskele baş omuzluk denir.

h. Sancak Kıç Omuzluk: Pruvaya göre saat yelkovanı istikametinde 135 dereceye sancak kıç omuzluk denir.

ı. İskele Kıç Omuzluk: Pruvaya göre saat yelkovanın ters istikametinde 135 dereceye iskele kıç omuzluk denir.



Şekil 3-2 Gemi Yönleri

4. GEMİCİLİK TERİMLERİ

a. Aborda: Bir geminin, diğer bir gemiye veya rıhtıma bordasını vererek yanaşmasıdır.

b. Alabanda: Gemilerin, su kesiminin üstünde kalan iç kısmına denir.

c. Alabora: Bir gemi veya deniz aracının, herhangi bir sebep ile bir tarafa yatarak ters dönmesidir.

ç. Alarga: Bir geminin, sahile yanaşık olmayıp; liman içerisinde açıkta bulunmasıdır.

d. Alesta: Yapılacak veya yaptırılacak olan bir işin hazırlığı için verilen komuttur.

e. Anele: Mapaların içerisinde geçirilmiş hareketli demir halkalardır.

f. Arya: Sancağın aşağıya indirilmesidir.

g. Arya Sancak: Liman konumundaki bir gemide, baş ve kıç gönderdeki milli sancakların, her gün güneşin batış saatinde arya edilmesidir.

ğ. Apiko: Vira demir esnasında zincir uzunluğunun deniz derinliğine eşit olduğu andır. Demirin deniz dibinden ayrılacağı ve zemine değdiği son andır.

h. Avara: Bir geminin, yanaşmış olduğu mevkinden hareket ederek ayrılmasıdır.



Şekil 3-3 Apiko Durumu

i. Baba: Gemi güvertelerinde ve rıhtımlarda halatları volta etmeye yarayan silindir şeklindeki madeni malzemelerdir.



Şekil 3-4 Baba

i. Baş Gönder: Gemilerin baş tarafında bulunan, limanlarda üzerine milli bayrağın toka edildiği gönderdir.

j. Borda: Gemilerin, su kesiminin üstünde kalan dış kısmına denir.

k. Borda İskelesi: Alargadaki gemilere giriş veya çıkış yapılabilmesi için gemi bordalarından asılan iskeledir.

l. Bölme: Gemilerin, birbirinden perde sacları ile ayrılmış su geçirmez kısımlarıdır.

m. Fora: Bir yere volta edilmiş halatın çözülmesidir.

n. Fundo: Atılmaya hazırlanmış demirin, demir yerine gelindiğinde atılması için verilen komuttur.

o. Güverte: Geminin kemereleri üzerine döşenmiş baştan kıça kadar uzanan ağaç veya saç levhalara denir.

ö. Gönder: İnce, düz ve uzun yapılmış ağaç veya madeni çubuktur.

p. Harp İskelesi: Alargadaki gemilere giriş veya çıkış yapılabilmesi için güverteden bordaya sarkıtılan metalden yapılmış seyyar merdivendir.



Şekil 3-5 Harp İskelesi

r. Kamara: Gemilerde yatma ve çalışma için ayrılmış müstakil odalardır.



Şekil 3-6 Kaporta

s. Kaporta: Gemilerin iç kısımlarına hava ve ışık veren, güverteler ve bölmeler arası personel geçişine imkân veren, kapatıldıklarında su, hava ve ışık sızdırmazlığı sağlayan kapılardır.

ş. Kıçtankara İskelesi : Kıçtankara durumunda bulunan gemilere giriş veya çıkış yapılabilmesi için sahile verilen ağaç veya hafif madenden yapılmış iskeledir.

t. Kıç Gönder: Gemilerin kıç tarafında bulunan, limanlarda üzerine milli bayrağın toka edildiği gönderdir.

u. Koç Boynuzu: Halatların volta edilebilmesi için alabanda, güverte ve küpeşte üzerine monte edilmiş, çatal şeklindeki madeni malzemedir.



Şekil 3-7 Koç Boynuzu

ü. Lumbarağzı: Gemilere giriş veya çıkış yapılan ve nöbetçi heyetinin bulunduğu yerlerdir.

v. Lumbuz: Gemilerin iç kısımlarını havalandırmak ve aydınlatmak için borda ve alabandalara açılan, kapatıldıklarında su, hava ve ışık sızdırmazlığı sağlayan yuvarlak pencerelerdir.



Şekil 3-8 Lumbuz

y. Mapa: Gemi güvertelerinde/bordalarında ve rıhtımlarda halat volta etmek için kullanılan sabit demir halkalardır.



Şekil 3-9 Mapa/Anele

z. Mezestre: Sancağın, sancak gönderinin $\frac{3}{4}$ 'ü kısmına kadar çekilmesidir.

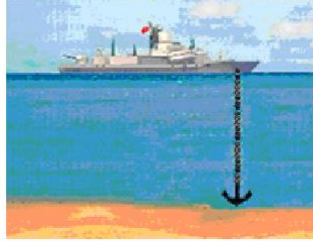
a1. Neta: Düzeni bozulmuş bir mevkinin toplanması ve temizlenmesi işlemine neta denir. Tertip ve düzen anlamında kullanılır.

b1. Puntel: Tehlike sınırlarını belirtmek üzere küpeşteler hizasına ve diğer yerlere konulan dikmelerdir.



Şekil 3-10 Puntel

c1. Salpa: Vira demir esnasında demir memesinin deniz dibinden ayrıldığı (Zemine temas yok) zamandır.



Şekil 3-11 Salpa Durumu

ç1. Salvo: Milli sancakların göndere ve işaret sancaklarının serenlere çekilmesi için donatılan ince halattır.

d1. Seren: Gemi direkleri üzerinde yelken açmak ve işaret sancaklarını çekmek amacıyla su yüzeyine paralel olarak konulmuş gönderdir.

e1. Toka: Bir cismin istenilen mevkiye kadar çıkartılması veya bir sancağın şapkaya kadar çekilmesidir.

f1. Toka Sancak: Liman konumundaki bir gemide, milli sancakların her gün saat 08:00'de törenle baş ve kıç göndere toka edilmesidir.

g1. Vira: Irgat veya vinçlerle zincir ya da halatın çekilmesi için verilen komuttur.

ğ1. Volta: Halatın babaya veya koç boynuzuna bağlanmasıdır.

5. GEMİ TİPLERİ

Gemiler, kullanım maksatlarına göre iki ana sınıfa ayrılırlar.

a. Savaş Gemileri

Savaş maksadına uygun olarak; hücum ve savunma için özel silahlarla donatılmış, askeri personel ile idare edilen gemilerdir.

b. Ticaret Gemileri

Balıkçılıkla uğraşan tekneler de dahil olmak üzere, denizde kazanç elde etmek maksadıyla kullanılan, yük ve yolcu taşıma yeteneğine sahip gemilerdir.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BİRİNCİ KISIM

GENEL SEYİR TANIMLARI

1. DÜNYA KOORDİNAT SİSTEMİ

Dünya yuvarlak olmakla beraber bir küre şeklinde değildir. Kutup noktaları basık ve ekvator kısımları biraz şişkindir. Dünya üzerinde bir nokta ifade edilirken enlemler ve boylamlardan oluşan koordinat sistemi kullanılır.

a. Enlemler

Ekvator düzlemine paralel düzlemlerin yer yüzeyi üzerindeki kesitlerinden meydana gelen küçük dairelere enlem veya paralel denir. Ekvator başlangıç enlemi olup; kuzey yarım kürede 90 adet ve güney yarım kürede 90 adet olmak üzere toplam 180 adet enlem mevcuttur.



Şekil 4-1 Dünya

b. Boyamlar

Ekvator düzlemine dikey, yer yüzeyi üzerindeki kesitlerinden meydana gelen büyük dairelere boylam ya da meridyen denir.

Greenwich başlangıç meridyeni olup; Greenwich'ten doğuya doğru 180 adet ve batıya doğru 180 adet olmak üzere toplam 360 adet boylam vardır.

2. SEYİRİN TANIMI

Belirli bir mevkide bulunan bir vasıtanın, başka bir mevkiye emniyetli olarak götürülebilmesi için bilinmesi gereken kural ve yöntemleri içeren bilim ve sanata seyir denir.

Seyirin bir bilim dalı olarak değerlendirilmesi; seyirin amacına yönelik sonuçların hesaplanması ve bunu yaparken kullanılan yöntem, alet, cihaz, tablolar, çizelgeler ve sistemlerin geliştirilmesinden kaynaklanmaktadır. Sanat olarak değerlendirilmesi ise bir vasıtanın sevk edilmesi esnasında elde edilen tüm bilgilerin, karar verme yeteneğine, tecrübeye ve hünere bağlı olarak kullanılmasından kaynaklanmaktadır.

3. SEYİRİN AMACI VE ELEMANLARI

Yer yüzeyi üzerinde istenen mevkinin tespiti, bir mevkiden diğerine gidebilmek için yönün belirlenmesi ve bir mevkiden diğer bir mevkiye giderken mesafenin, süratin ve zamanın hesaplanmasıdır.

a. Mevki

Bilinen bir yere göre veya insanlar tarafından oluşturulmuş yapay koordinat sistemine göre tanımlanan belirli bir noktayı ifade eder. Mevki belirtme metodları ise iki türdür;

- (1) Dünya koordinat sistemindeki enlem ve boylamlar kullanılarak belirtilir.
- (2) Belirli başka bir mevkiden kerteriz ve mesafe ile tanımlanabilir.

b. Mesafe

İki mevki arasında, yön dikkate alınmaksızın ölçülen uzunluk olup; çeşitli ölçü birimleri (Deniz Mili, Km, Yarda, Metre vb.) ile ifade edilir.

c. Zaman

Temel olarak özel maksatlı hassas saat ile ölçülen, bir günün belirli bir anını veya zaman sayacı ile ölçülmüş belirli bir zaman aralığını ifade eder.

ç. Sürat

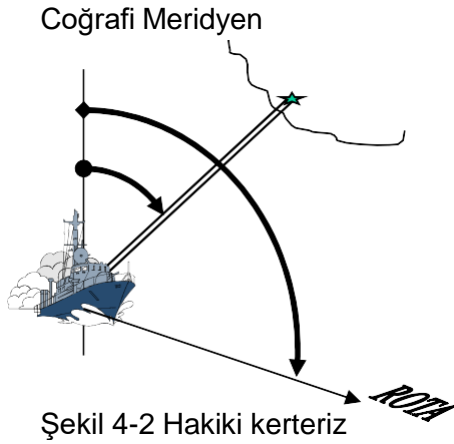
Bir noktadan diğer bir noktaya giderken, kat edilen mesafenin zamana oranıdır. Seyirde sürat birimi olarak KNOTS (Kts) kullanılmaktadır. Knots; 1 saatte (60 dk.) kat edilen Deniz Mili (NM) cinsinden mesafedir.

$$\text{Sürat} = \text{Mesafe} / \text{Zaman}$$

d. Yön (İstikamet)

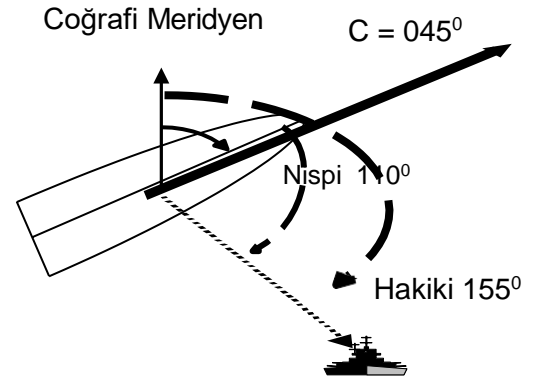
Uzayda bir noktanın, başka bir noktaya göre, aralarındaki mesafe dikkate alınmaksızın konumudur. Bulunulan mevki ile diğer bir mevkiyi birleştiren doğrunun, birinci mevkiiden geçen coğrafi meridyen ile yaptığı açığa İSTİKAMET denir. İstikamet, saat yelkovanı yönünde (sağa doğru) 000° den 360° ye kadar ölçülür.

(1) Hakiki Kerteriz: Gemiden herhangi bir maddeye olan istikamettir. Hakiki kerteriz, kuzeyden itibaren saat yelkovanı yönünde 360° ye kadar ölçülür.



Şekil 4-2 Hakiki kerteriz

KERTERİZ
45°



Şekil 4-3 Nispi Kerteriz

(2) Nispi Kerteriz: Gemiden herhangi bir maddeye olan istikametinin gemi pruvasından itibaren ölçülmesidir. Okunan değerine başına NİSPİ kelimesinin eklenmesi gerekir.

(3) Rota: Geminin deniz üzerinde seyrettiği izin istikametine rota denir.

4. MANYETİK PUSULA

Aynı kutuplu mıknatısların birbirini itmesi ve aykırı kutuplu mıknatısların birbirini çekmesi prensibi ile çalışan, yön ölçme maksadıyla kullanılan aletlere Manyetik Pusula denilmektedir.



Şekil 4-4 Manyetik Pusula

5. MANYETİK PUSULA ÇEŞİTLERİ

a. Sıvılı Pusulalar

Gemilerde kullanılan sıvılı pusulalar buldukları yerlere göre tanımlanırlar.

- (1) Dümenci Pusulası: Dümen evinde serdümenin önünde bulunan manyetik pusuladır.
- (2) Miyar Pusula: Dört tarafı açık ve etrafa hakim bir yerde, genellikle açık köprüüstünde bulunan ve manyetik düzeltme veya hesapların yapıldığı geminin en doğru manyetik pusulasıdır.
- (3) Filika Pusulası: Filikalarda ve küçük teknelerde kullanılan taşınabilir pusuladır.

6. CAYRO PUSULA

Cayro pusula; cayro kanunlarına uyumlu olarak, yer çekimi ve dünyanın dönüş süratinin bir cayro sistemi üzerinde oluşturduğu etki sonucu, cayro ekseninin hakiki Kuzey – Güney doğrultusunu alması ve bu yönü muhafaza etmesi özelliğinden yararlanarak geliştirilmiş yön gösteren alettir. Elektrikle çalışır, hakiki kuzeyi gösterir.

7. CAYRO REPİTERİ

Ana cayroya bağlı olarak çalışan ve cayrodan aldığı değerleri geminin çeşitli yerlerine taşıyan tekrarlayıcılara cayro repiteri denir.

Pusula kartı, 0° ile 359° dahil olmak üzere 360'a bölünmüştür. Kartın üzerinde 10'ar derece ile numaralandırma, her 10 derecenin arası da çizgilerle derecelendirme yapılmıştır.



Şekil 4-5 Cayro Repiteri

8. YÖNLER VE RÜZGÂR GÜLÜ

Denizde yön, sabit bir noktaya göre belirlenir. Bu sabit nokta KUZHEY'dir. Kuzeyden başlayarak saat yelkovanı yönünde ölçülür. Yönler, özelliklerine göre başlıca iki grupta toplanır.

a. Ana yönler

KUZHEY, DOĞU, GÜNEY ve BATI olmak üzere 4 ana yön vardır. Ana yönler arasında 90 derecelik açı vardır.

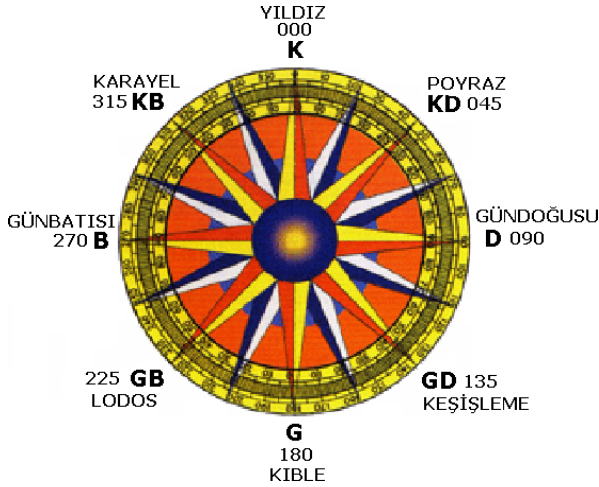
b. Ara yönler

İki ana yön arasında kalan yönlerdir. KUZHEYDOĞU, GÜNEYDOĞU, GÜNEYBATI ve KUZHEYBATI olmak üzere dört ara yön vardır.

9. RÜZGÂR YÖNLERİ VE İSİMLERİ

Atmosferdeki ısı değişimi sonucunda yer değiştiren havanın meydana getirdiği esintiye RÜZGÂR denir. Rüzgârlar, çevreden merkeze doğru eserler ve estiği yöne göre adlandırılırlar.

Pusula kartındaki ana ve ara yönler ile bu yönlerden esen rüzgârlar ve kısaltmaları şunlardır.



Şekil 4-6 Rüzgar Gülü

10. AKINTI

Bir su kütesinin suyun dibindeki belirli bir yöne doğru hareketi "Akıntı" olarak adlandırılır. Akıntı gittiği yöne adlandırılır.

11. MESAFE

İki mevkiyi birleştiren doğrunun uzunluğuna mesafe denir. Bir düzlemde iki nokta arasındaki en kısa mesafe, iki noktayı birleştiren doğrunun uzunluğudur. Dünya üzerinde herhangi bir meridyenin bir dakikalık yay boyuna bir deniz mili denir.

Denizcilikte uzunluk birimi olarak İngiliz ve Amerikan uzunluk ölçü birimleri kullanılmaktadır. Bunlar;

a. Parmak (Inch = pus)

Ortalama bir insan eli başparmağının ikinci boğumunun uzunluğuna denk gelir ve metrik olarak değeri 2.54 cm.dir.

b. Ayak (Feet = Kadem)

Ortalama bir insan ayağının topuk - parmak ucu mesafesine denk gelir ve metrik olarak değeri 30.48 cm.dir.

c. Adım veya Yarda (Yard)

Ortalama bir insan adımında; yürürken arkadaki ayağın topuğu ile öndeki ayağın parmak ucu arasındaki mesafeye denk gelir ve metrik olarak değeri 91.44 cm.dir.

ç. Deniz Mili

Seyirde çok yaygın olarak kullanılan uzunluk birimi Deniz Mili olup, "NM" kısaltması ile gösterilir.

12. SEYİRDE KULLANILAN MESAFE BİRİMLERİ

1 Inch (Pus) = 2.54 cm .

1 Feet (Kadem) = 30.48 cm., 12 Pus

1 Yarda = 91.44 cm., 36 Pus, 3 Feet (Kadem), ½ Kulaç

1 Kulaç(Fathom)= 183 cm., 72 Pus, 6 Feet (Kadem), 2 Yarda

1 Gomino = 185.2 Metre, 608 Feet (Kadem), 200 Yarda, 100 Kulaç

1 Deniz mili = 1852 Metre, 6080 Feet, 2000 Yarda, 10 Gomino, 1000 Kulaç

Gemide metal bir cismin çapı pus, gökyüzünde uçan bir cismin yüksekliği feet, su derinliği metre, suyun altındaki cismin uzaklığı kulaç, demir yerine kalan mesafe gomina, su üzerinde yüzen yakın cisimlerin mesafeleri yarda, uzak cisimlerin mesafeleri ise mil cinsinden ifade edilir.

13. DERİNLİK ÖLÇEN SEYİR ALETLERİ (İSKANDİL)

Deniz dibi derinliğinin ölçülmesinde kullanılan seyir aletlerine, genel olarak İskandil denilmektedir. Bu amaç için kullanılan sistemler geliştirilmiştir ve günümüzde elektrikle çalışan modern aygıtlar yapılmıştır. İskandiller adi ve elektrikli olmak üzere ikiye ayrılır.

a. Adi İskandiller

Adi iskandiller; el iskandili, filika iskandili ve derin su iskandili olmak üzere üçe ayrılırlar. El İskandili; 30-35 kulaca kadar derinlik ölçer. Kurşun ağırlığı 4 – 7 Kg. dir. Kurşunun altı oyuktur buraya deniz dibi tabiatını öğrenmek için don yağı sürülür. El iskandili salvoları aşağıdaki şekilde markalanır.



Şekil 4-7 El İskandili

b. El iskandili Markalama İşaretleri

- 1 KULAÇ : Bir Yapraklı Meşin
- 2 KULAÇ : İki Yapraklı Meşin
- 3 KULAÇ : Mavi Şali (Bez)
- 4 KULAÇ : Dört Yapraklı Meşin
- 5 KULAÇ : Beyaz Şali

- 6 KULAÇ : Bir Dügümlü Gırcala
- 7 KULAÇ : İki Dügümlü Gırcala
- 8 KULAÇ : Kırmızı Şali
- 9 KULAÇ : Dört Dügümlü Gırcala
- 10 KULAÇ : Bir Delikli Meşin
- 20 KULAÇ : İki Delikli Meşin
- 30 KULAÇ : Üç Delikli Meşin



Şekil 4-8 Elektrikli İskandil

b. Elektrikli İskandil

Eko-İskandil adı ile de bilinen elektrikli iskandil cihazı, geminin bulunduğu mevkideki suyun derinliğini ölçmek için kullanılır. Cihaz, deniz dibine ses dalga pısları gönderir. Cihaz her pılsdan sonra alıcı durumuna geçer ve o durumda bir süre bekler. Asıl pılsın gönderildiği zaman ile eko pılsının geri geldiği zaman arasında geçen süre ve ses dalgalarının su içindeki hızı bilindiğinden, bu sürenin yarısını ele alan cihaz otomatik olarak karinadan itibaren derinliği gösterir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
İKİNCİ KISIM
SEYİR HAZIRLIĞI

1. HARİTALARIN NUMARALANDIRILMASI

Deniz haritaları, kullanılmak istendiğinde kolay ulaşılabilmesi maksadıyla kapsadıkları bölgelere ve ölçeklerine göre numaralandırılmışlardır. Harita numaraları, haritanın sol üst ve sağ alt köşelerine, ulusal indekslere göre verilmiş olanlar siyah renkte, uluslararası indekslere göre verilmiş olanlar macenta renkte yazılmıştır.

Haritalar, kapsadıkları bölgeye göre gruplandırılır ve her gruba "Folyo" denir. Haritaların numaralandırılarak gruplandırılma sistemi aynı zamanda "Folyolama Sistemi" olarak adlandırılır.

Gemilerdeki Folyolama Sistemi

1 Nolu Folyo	Karadeniz Haritaları	10 ile başlar
2 Nolu Folyo	Marmara Denizi Haritaları	29 ile başlar
3 Nolu Folyo	Ege Denizi Haritaları	20 ile başlar
4 Nolu Folyo	Akdeniz Haritaları	30 ile başlar

2. ÇİZİM (TERSİM) MALZEMELERİ

a. Kör Pergel

Her iki ucu da sivri olan ve haritada iki nokta arasındaki mesafeyi ölçmeye yarayan pergeldir.

b. Çizer Pergel

Bir ucu sivri diğer ucu çizer olan, haritada iki nokta arasındaki mesafeyi ölçmeye ve çizim yapmaya yarayan pergeldir.

c. Paralel

Rota ve kerterizlerin çiziminde kullanılan çizim aletidir. Tahta, pirinç veya mikadan yapılırlar. Bağlantı parçaları ile birleştirilmiş paralelliği bozulmadan ara mesafesi açılıp kapanan oynar bir çift cetvel halindedir.

ç. Arabalı Muvazi

Genellikle pirinçten yapılmış ve iki silindirik tekerlek üzerinde kolaylıkla kayabilecek şekilde açölçer taksimatlı cetveldir.

d. Üçgen İletki

İletkili cetvel ile paralel kaydırma sorununu ortadan kaldırmak maksadıyla, iletki değerlerinin üzerine çizilmiş olduğu eşkenar üçgendir. Çift olarak kullanılır ve kaydırma işlemlerini yapabilmek için üzerinde küçük bir tutamaç bulunur.

3. SEYİR ALETLERİ

a. Stadimetre

Deniz üzerindeki yüksekliği bilinen sabit yada hareketli cisimlerin mesafelerini ölçmeye yarar.

b. Sextant

Gök cisimlerinin yer küre ile dikey açısını ve deniz üzerindeki sabit cisimlerin birbirleri arasındaki yatay açılarını ölçmeye yarar.

c. Hedefeler

Cayro repiteri üzerine yerleştirilerek, cisimlerin hakiki ya da nispi kerterizlerini tespit etmede kullanılırlar. Kör hedefe ve dürbünlü hedefe olarak iki çeşittirler.

ç. Dürbünler ve Optikler

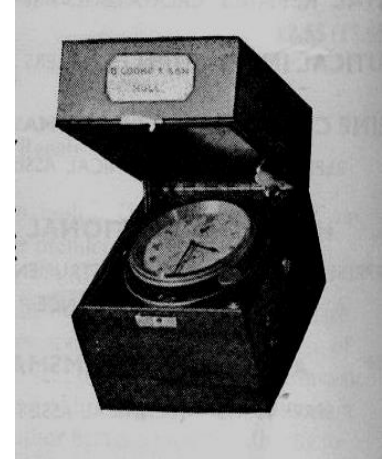
Gemilerde gözcüler ve seyir personelinin uzaktaki cisimleri görebilmek ve tanımak maksadı ile kullandıkları mercekli ve yaklaştırma özelliği bulunan optik malzemelerdir. (Çiftli dürbün, tekli dürbün, pertavsız vb.)

d. Zaman Ölçen Aletler

Gemilerde zamanın doğru ölçülebilmesi için Kronometre, Deckwatch ve Stopwatch kullanılmaktadır.

(1) Kronometre (Chronometer)

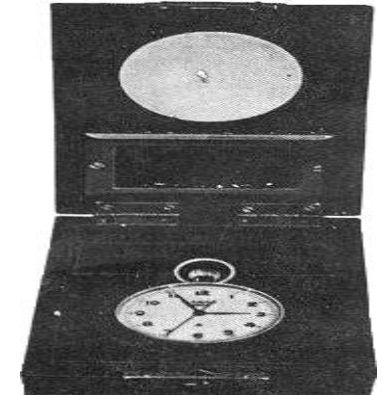
Kronometreler en iyi cins materyalden en hassas şekilde yapılmış ısı değişimlerinden çok az etkilenen hassas zaman göstericilerdir. Kronometreler askı halkaları ile kutularında bulunurlar. Askı halkaları, kronometrenin baş kış, yalpaya düşmesi durumunda yatay durumda kalmasını sağlar. Kronometreler Greenwich ortalama (GMT) zamanı gösterecek şekilde ayarlanır ve büyük onarım (overall) veya 3 yılda bir yapılan temizlenme işlemine kadar değiştirilmez. Genellikle gemilerde, gemi tipi ve malzeme kadrolarına bağlı olarak üç adet kronometre bulunur. Bu üç kronometre en istikrarlı olanından itibaren A, B, C kronometreleri adı altında özel muhafazaları içinde tutulurlar. (Şekil 2-9)



Şekil 4-12 Kronometre

(2) Güverte Saatleri (Deckwatch)

Orta büyüklükteki bir gemide birkaç adet bulunur. Gök cisimlerinden yapılan rasatların zamanını saptamak ve diğer seyir amaçları için kullanılan hassas seyir saatleridir. Gök cisimlerinden rasat yapılmadan önce ve gerekli görülen diğer zamanlarda Deckwatch kronometre ile karşılaştırılarak kullanılır. Ayrıca bunlar gemilerdeki vardiya saatlerinin kontrolü için de kullanılır.



Şekil 4-13 Güverte Saatleri

(3) Vardiya Saatleri: Gemideki günlük zaman çizelgesinin yürütülmesinde yararlanılan 24 saati gösteren saatlerdir.



Şekil 4-14 Vardiya Saatleri

(4) Stopwatch

İstenilen herhangi bir zamanda çalıştırılıp durdurulabilen ve aradaki zaman aralığı saniyenin ondalığına kadar doğru okunabilen saatlerdir. Gök cisimlerinden yapılan rasatlarda, fener karakteristiklerinin saptanmasında ve saatlerin ayarlanmasında kullanılır. Dar sularda kılavuz seyrinde, gemi düdüğü ile seda işaretlerinin verilmesinde v.b. çeşitli durumlarda kullanılır.

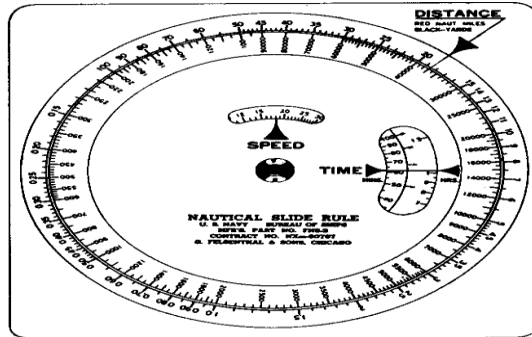
Günlük yaşamda kronometre olarak adlandırılan zaman sayacı denizcilikte stopwatch olarak adlandırılmakta ve kronometre özel yapılmış hassas saat anlamındadır. Bu durum zaman zaman karışıklığa neden olmaktadır.



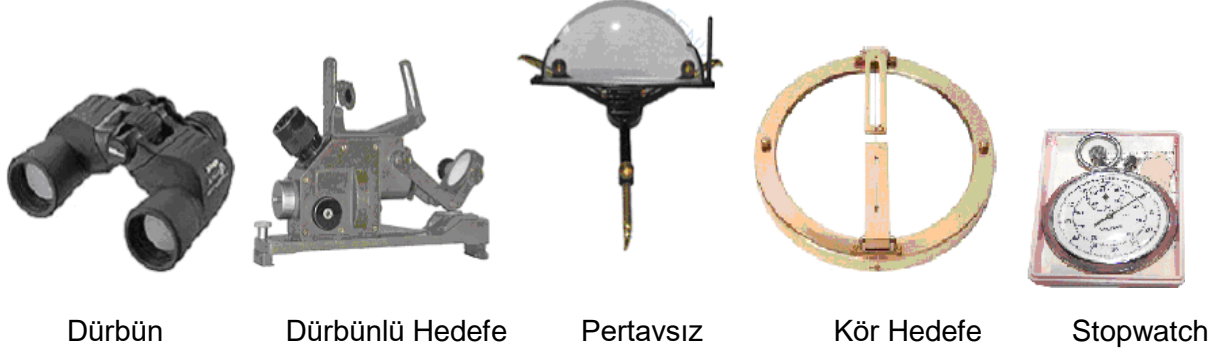
Şekil 4-15 Stopwatch

e. Sürat – Zaman – Mesafe Bulucu

Geminin yaptığı sürat, gidilmek istenen mesafe ve arzu edilen zamanın birbirleri arasındaki kombinasyonlarını kolay yoldan hesaplamak üzere dizayn edilmiştir.



Şekil 3-16 Sürat – Zaman – Mesafe Bulucu



Şekil 3-17 Muhtelif Seyir Aletleri

4. SEYİR YARDIMCI CİHAZLARI

a. GPS Cihazı

Uydular vasıtası ile geminin mevkiini tespit edip, koordinatlarını bilgi ekranında gösterebilen gelişmiş cihazlardır. Bu cihazlar geminin sürat ve rota bilgilerini de gösterirler.



Şekil 3-18 GPS Cihazı

b. Seyir Radarı

Su üzerinde hareketli, hareketsiz gemiler ile kara parçası ve her tür cismin kendi gemimizden kerteriz ve mesafelerini gösteren; hareketli gemilerin rota ve süratlerini hesaplayabilen elektronik bir cihazdır.

c. Paraketeler

Geminin yaptığı sürati ölçmeye yarayan cihaza parakete denir. Cihazın ölçmüş olduğu sürat değeri, müşirler vasıtası ile istenilen kompartımanlara taşınabilir.

5. SEYİR HAZIRLIĞI

Seyir hazırlıkları, aşağıdaki çizelgede belirtilen Seyir Hazırlık Çek Listelerine göre yapılarak sonuçları rapor edilir.

24 SAAT ÖNCE	4 SAAT ÖNCE	1 SAAT ÖNCE
Dümen sisteminin kontrolü, testleri ve bakımları tamamlanır.	Köprüüstünün netesi sağlanır.	Dümen sistemi devreye alınarak, köprüüstüne bağlanır.
Seyir Branşına ait tüm alet, cihaz ve eçizelerin kontrol ve bakımları yapılır.	Cayronun devreye alınması sağlanır.	Cayro repiterleri kontrol edilir.
Bayraklar ve forsların kontrolü yapılır, eksikler tamamlanır.	Seyirde kullanılacak haritalar çıkartılır, harita masası hazırlanır.	Bayraklar ve forslar çekilmek üzere çıkartılır.

24 SAAT ÖNCE	4 SAAT ÖNCE	1 SAAT ÖNCE
Vasıta motorunun kontrolleri tamamlanır.	Dürbünler, hedefeler ve stadimetre hazırlanır.	GPS, radar ve VHF muhabere cihazları devreye alınır.
Seyir ve liman fenerleri ile gazlı fenerlerin kontrolleri yapılır.	Gemi draft bilgileri okunarak, gemi jurnaline kayıt edilir.	Hava tahmin raporu personele genel anons devresinden tebliğ edilir.
Işıldak, pırıldak ve el mors fenerleri test edilir.	Gemideki su, yakıt, gıda ve personel bilgileri gemi jurnaline kayıt edilir.	Seyirde kullanılacak tanıma ve tanıma panoları hazırlanır.
Dahili muhabere sistemlerinin kontrolleri tamamlanır.	S/P telefonlar hazırlanır.	Alarm devrelerinin kontrolü yapılır.
El telsizleri şarj edilir. Gemi ve sis düdüğü kontrolü yapılır.	Seyir branşına ait bölmelerdeki malzemelerin deniz bağları kontrol edilir.	Gemi düdüğü kontrolü yapılır.
Manyetik pusulaların kontrolleri tamamlanır.	Gemi saatleri ayarlanır.	Gemiye saat ayarı verilir.

Tablo 4-1 Seyir Hazırlıkları Çizelgesi



BEŞİNCİ BÖLÜM

DÜMEN DONANIMI VE STANDART KUMANDALAR

1. DÜMEN DONANIMLARI

Gemileri istenilen istikamete çevirmek ve gidiş istikametlerini muhafaza etmek için sancak ve iskeleye hareketli ağaç ve saç levhalara dümen denir.



Şekil 5-1 Yeke Dairesi

Gemilerde genel olarak kullanılan üç çeşit dümen sistemi veya donanımı mevcuttur. Gemilerde dümen sisteminin bulunduğu bölme yeke dairesi denir.

Dümen sistemlerinin devreye alınması gemi tipine göre farklı olmakla beraber, çalışma prensibi olarak aynıdır. Dümen sistemi, seyirden 30 dakika önce çalıştırma talimatlarına uygun olarak devreye alınır.

Limanda tornaçark esnasında ve seyirde dümen motorlarının değiştirilmesi sırasında, sistemin hidrolik yağ seviyesi kontrol edilerek, eksildiği görüldüğünde durum Seyir Astsubayı'na rapor edilir. Bütün

sistemler her an kullanıma hazır olacak ve bu sistemleri serdümen erler kullanabilecek seviyede eğitilmiş olacaklardır.

a. Mekaniki Donanım

Dümen dolabına sarılı tel veya zincirli tertibatın yekeye bağlanmasından ibarettir. Dümen dolabı çevrildikçe, tel veya zincir bir taraftan sarılırken diğer taraftan boşalır. Bu hareket, dümenin sancağa veya iskeleye dönmesini sağlar.

b. Elektriki Donanım

Dümen dolabı veya dümen çubuğu bir tarafa basılarak elektrik devresi tamamlanır ve dümen motoru çalışır. Dümen motorunun bağlı olduğu piston hareket ederek dümenin sancağa veya iskeleye dönmesini sağlar.

c. Hidroliki Donanım

Bu tip dümen donanımları hidrolik yağ tulumbası ile çalışır. Dümen dolabı hareket ettikçe, tulumba pistonlara yağ basar ve bu basınçla dümen sancağa veya iskeleye döner.

2. DÜMENE KUMANDA MEVKİLERİ

Gemi tipine göre dümene kumanda mevkileri ve şekilleri değişmekle birlikte, genel olarak savaş gemilerinde dümene kumanda mevkileri ve şekilleri altı ana başlıkta toplanır.

a. Köprüüstü / Dümenevinden Elektriki Kumanda

Bu hemen hemen tüm savaş gemilerinde olan bir sistemdir. Yeke dairesinde çalışan dümen motorlarına, dümen dolabı veya dümen çubuğu kullanılarak, sinkro motor yardımı ile istenilen dümen açılarının iletilebilmesi yöntemidir.

b. Köprüüstü / Dümenevinden Hidroliki Kumanda

Yeke dairesinde bulunan hidrolik dümen sistemindeki yağ pompalarına, köprüüstündeki dümen dolabını çevirerek hidrolik devre yardımı ile istenilen dümen açılarının iletilebilmesi yöntemidir.

c. Köprüüstü / Dümenevinden Mekaniki Kumanda

Sadece mekaniki dümen sistemine sahip gemilerde mevcuttur. Dümen dolabı çevrildikçe, zincir bir taraftan dolanarak sarılırken, diğer taraftan boşalır. Bu hareket dümenin sancağa veya iskeleye dönmesini sağlar. Dümen dolabında sarılı zincir ya da çelik tel dramın üzerine sarıldığı oranda dümen yelpazesini sancağa veya iskeleye çevirir.

ç. Yekeden Elektriki Kumanda

Köprüüstünden bilgi akışını sağlayan sinkro motorunun devreden çıkarılması ya da arızalanması durumunda, çalışan dümen motorlarına yekedeki dümen dolabı veya joyistik ile kumanda edilmesidir.

d. Yekeden Hidroliki Kumanda

Dümen sistemine ait köprüüstü iştirak valflerinin kapatılması veya hidrolik devrelerinin arızalanması sonucunda, hidrolik donanımına yekedeki dümen dolabı veya tulumba yardımıyla kumanda edilmesidir.

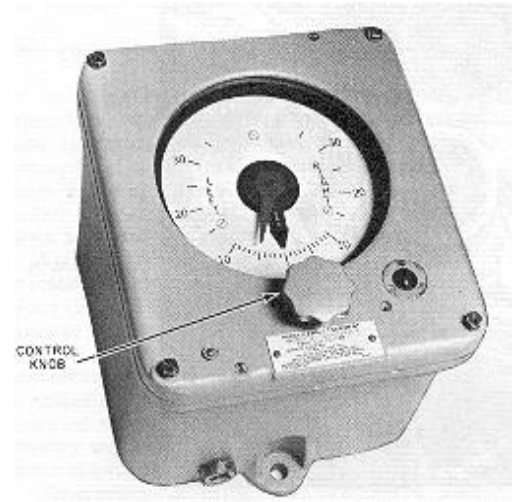
e. Yekeden/Kıçüstünden Mekaniki Kumanda

Sadece mekaniki dümen sistemine sahip gemilerde, yekedeki dümen dolabından direkt kumanda ederek, hidroliki ya da elektriki dümen sistemi de olan gemilerde ise dümen sistemlerinin arızalanması sonucunda, yelpazenin ortasından geçen dümen boğazına bağlı rot miline monte edilen kollara palanga, baston yeke veya gemiye özel sistemler ile kumanda edilmesidir.

3. DÜMEN MÜŞİRİ

Dümeneye verilen kumandaları, geminin çeşitli yerlerinde göstermeye yarayan aletlerdir. Dümen yelpazesinin açısı 10 dereceye geldiğinde dümen müşiri de 10 dereceyi gösterir.

Dümen müşirleri gemi tipine göre dijital, elektriki veya mekaniki olabilir. Özellikle köprüüstündeki dümen dolabında hem mekaniki hem de elektriki dümen müşiri bulunmalıdır. Serdümen, dümeneye kumanda ederken mekaniki müşiri kullanılmalıdır. Bazı gemi tiplerinde elektriki müşirin gösterge süresinde gecikmeler olduğundan, dümeneye gereğinden fazla açı uygulanmaması için mekaniki müşir kullanılması tavsiye edilir.



Şekil 5-2 Dümen Müşiri

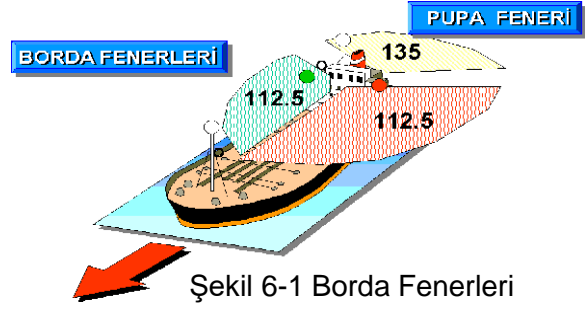
ALTINCI BÖLÜM SEYİR VE LİMAN FENERLERİ

1. SEYİR FENERLERİ

Gemilerin üzerinde yol olduğunu belirtmek için teknenin belirli ve bilinen yerlerinde yakılan fenerlerdir.

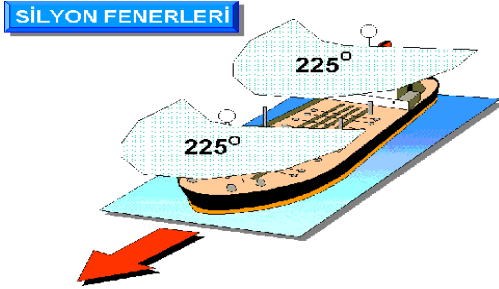
a. Borda Fenerleri

Her biri 112,5 derecelik bir ufuk yayı üzerinde, tam pruvadan itibaren kendi tarafındaki kemerinin 22.5 derece gerisine kadar kesiksiz bir ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş sancak tarafta yeşil, iskele tarafta kırmızı renkte olup; boyları 12 – 50 metre arasında olan teknelerde 2 milden görülen, boyları 50 metre ve daha fazla olan teknelerde ise 3 milden görülen fenerlerdir.



Şekil 6-1 Borda Fenerleri

b. Silyon Fenerleri



Şekil 6-2 Silyon Fenerleri

Teknenin baş – kıç orta hattı üzerine konulan, 225 derecelik ufuk yayı üzerinde kesiksiz bir ışık gösteren ve teknenin her iki tarafında tam pruvadan itibaren kemerinin 22.5 derece gerisine kadar ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş beyaz renkte bir fener olup; boyları 12-50 metre arasında olan teknelerde 5 milden görülen, boyları 50 metre ve daha fazla olan teknelerde ise 6 milden görülen fenerlerdir. Boyları 50 metre ve daha uzun tekneler için kıç tarafa doğru ve baş taraftakinin yukarısında ikinci bir silyon feneri yerleştirilir ve bu fenere kıç silyon feneri denir.

c. Pupa Feneri

Olanacağı kadar teknenin kıç tarafına yakın bir yere konulan, ufkun 135 derecelik bir yayı üzerinde kesiksiz beyaz bir ışık gösteren, tam kıçtan itibaren geminin her iki bordasına doğru 67.5 derecelik bir ışık göstermek üzere yerleştirilmiş beyaz renkte bir fener olup; boyları 12-50 metre arasında olan teknelerde 2 milden görülen, boyları 50 metre ve daha fazla olan teknelerde ise 3 milden görülen fenerdir.

Seyir fenerleri, gemilerin seyirde olduğu anlarda güneşin batışı ile yakılır ve güneşin doğuşu ile söndürülür. Ayrıca seyir fenerleri, kısıtlı görüş (Sisli ve puslu hava) şartlarında gündüz süresince de gemilerin seyir emniyeti açısından yakılır.

ç. Seyirde Kullanılan Özel Fenerler

Gemilerin/botların, gece şartlarında liman giriş/çıkışlarında ve demir yerine inerken serdümenin sahil maddelerini pruvaya alarak dümen tutması için baş gönder üzerinde bulunan ve gemi dışından görülmeyen fenere kerteriz feneri denir.

Gemilerin/botların toplu halde düz bir hatta intikal etmesi için, pupa fenerinin altında bir fanus ya da boru içerisinde yalnızca geminin dümen suyunu aydınlatmak üzere yakmış olduğu beyaz fener dümen suyu feneri denir.

2. LİMAN FENERLERİ

Gemilerin limanda, şamandırada ve demir üzerinde kalmış oldukları süresince akşam güneşin batışından gün aydınlanıncaya kadar yakılan fenerlerdir. 360 derecelik açıdan görülürler.

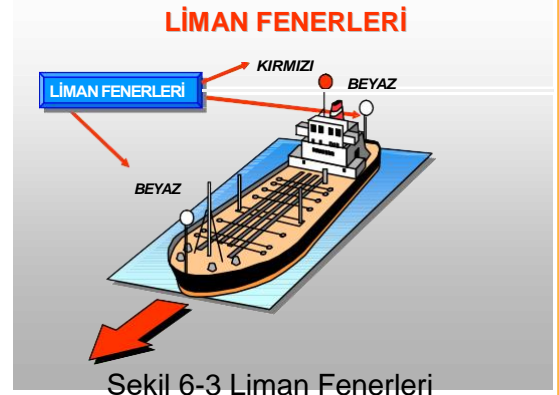
Limana fenerleri, kısıtlı görüş (sisli ve puslu hava) şartlarında gündüz süresince de gemi emniyeti bakımından yakılırlar.

a. Baş Liman Feneri: Geminin omurga hattı üzerinde baş tarafta bulunan ve 360 derece beyaz ışık veren, 3 mil mesafeden görünen bir fenerdir.

b. Kıç Liman Feneri: Geminin omurga hattı üzerinde kıç tarafta bulunan ve 360 derece beyaz ışık veren, 3 mil mesafeden görünen bir fenerdir.

c. Şapka Kırmızısı: Geminin ana direği şapkasında bulunan ve 360 derece kırmızı ışık veren, 3 mil mesafeden görünen bir fenerdir.

ç. Limanda Kullanılan Özel Fenerler: Bir savaş gemisi, limanda bulunduğu süre içerisinde fors taşıyor ise; liman fenerleri ile birlikte, bu forsu aydınlatmak üzere beyaz ışık veren bir fener yakar. Bu fener fors aydınlatma feneri denir.



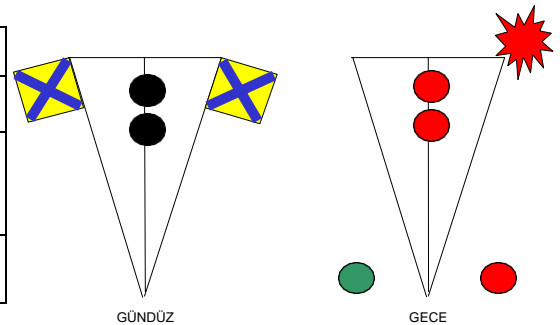
Gemiler/botlar, ulusal ve dini bayram günlerinde limanda buldukları süre içinde gündüz baş ve kıç göndere ilaveten grandi direğine de Milli Bayrağımızı toka ederler. Grandi direğine toka edilen bayrağa topuz bayrağı denir. Arya sancak töreninden sonra ise bayrakların yerine; baş göndere üç, grandi direğine üç ve kıç göndere ise beş / yedi / dokuz tane olmak üzere çekilen fenerlere topuz fenerleri denir.

3. DENİZDE ACİL DURUMLARDA ÇEKİLECEK İŞARETLER / FENERLER

a. Arıza Yapan Teknenin Göstereceği İşaretler / Fenerler

Bazı istisnai şartlar nedeniyle (dümen arızası, makine arızası vb.) uygun manevra yapma gücü olmayan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği bulunmayan gemilerin, bu durumlarını belirtmek üzere yakmış oldukları fenerlere arıza fenerleri denir

GÜNDÜZ	GECE
Altı kısa düdük çalar.	Altı kısa düdük çalar.
Beş rakam sancağını toka eder.	360 dereceden görülen iki adet alt alta sabit kırmızı fener yakar.
İki adet siyah küre toka eder.	Bir adet kırmızı veri fişegi atar.

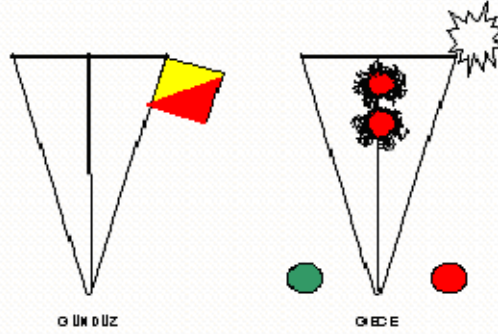


Şekil 6-4 Arıza Yapan Gemilerin Göstereceği İşaretler

b. Denize Adam Düşüren Teknenin Göstereceği İşaretler / Fenerler

Denize herhangi bir şekilde adam düşürüp, kurtarma manevrasına başlayan bir gemi; civardaki temasların manevra sahasına girmemeleri ve denize düşen adamdan neta bulunmaları için özel işaretler çeker.

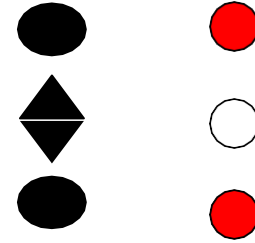
GÜNDÜZ	GECE
Altı kısa düdük çalar.	Altı kısa düdük çalar.
Oruç sancağını, adamın düştüğü tarafa toka eder.	360 dereceden görülen iki adet alt alta çakarlı kırmızı fener yakar.
	Bir adet beyaz veri fişeği atar.



Şekil 6-5 Denize Adam Düşüren Gemilerin Göstereceği İşaretler

c. Manevra Gücü Kısıtlı Gemiler

Denizde akaryakıt ikmali, personel nakli gibi işlemlerde bulunan, herhangi bir gemi ya da cisim yedekleyen ve yedeklerken manevra gücü kısıtlanan tekneler; yedekleme işaretlerine ek olarak, tarama ve sualtı işleri ile uğraşan tekneler, su üzerinde ilerlerken seyir fenerlerine ilaveten durumlarını gösterir işaretler çeker ve gece fenerler yakarlar.

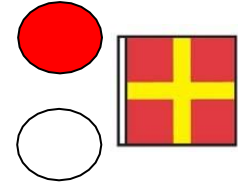


Şekil 6-6 Kısıtlı Gemi İşaretleri

Bu gemiler; gündüz aynı doğrultuda her taraftan görülebilecek şekilde serenlerine siyah renkli KÜRE – EŞKENAR DÖRTGEN – KÜRE çekeceklerdir. Gece ise; 360 dereceden görülen alt alta sıralı KIRMIZI – BEYAZ – KIRMIZI renkli fenerlerini yakarlar.

4. LİMANDA GÖSTERİLECEK NÖBETÇİ GEMİ, FENER VE İŞARETLERİ

a. Seyire Hazır Nöbetçi Gemi İşaretleri: Türk Savaş Gemileri, askeri limanlarda acil durumlara müdahale etmek üzere sıra ile nöbet tutarlar. Bu durumlarını göstermek üzere; gündüz serenlerine REİS sancağını toka edip, akşam ise liman fenerlerine ilaveten aynı hat üzerinde olmak üzere her taraftan görülebilen KIRMIZI – BEYAZ renkli fenerlerini yakarlar.



Şekil 6-7 Reis Sancağı ve Nöbetçi Gemi Fenerleri

b. Tabip Nöbetçi Gemi İşaretleri: Kadrosunda doktor bulunan Türk Savaş Gemileri, özellikle dış limanlarda acil durumlara müdahale etmek üzere sıra ile nöbet tutarlar. Bu durumlarını göstermek üzere; gündüz serenlerine MERİH sancağını toka edip, akşam ise liman fenerlerine ilaveten her taraftan görülebilen yeşil renkli fener yakarlar.



Şekil 6-8 Merih Sancağı ve Tabip Nöbetçi Feneri

5. GÖRÜNÜR VE SEDA İŞARETLERİ

a. GEMİ DÜDÜĞÜ

Borusunun ağız pruva istikametinde olmak üzere, çok uzak mesafeden duyulacak kuvvette ses çıkaran ve verilen sesin engeller tarafından durdurulmasını azaltmak amacıyla mümkün olduğu kadar geminin yüksek bir yerine takılan elektrikli veya hava ile çalışan düdüğü gemi düdüğü denir.

(1) Kısa Düdük

Çalınması bir saniye süren düdük sesidir.

(2) Uzun Düdük

Çalınması dört – altı saniye süren düdük sesidir.

b. MANEVRA YAPAN TEKNENİN DÜDÜK İLE VERECEĞİ SEDA İŞARETLERİ

Bir geminin yaptığı manevra, sancak ve iskele tarafına veya geriye doğru olur. Bu üç türlü manevranın diğer teknelere anlatımı, geminin çalacağı düdük işaretleri ile yapılır.

Açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı sularda seyreden ve birbirlerine yaklaşan gemilerin tümü, DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME TÜZÜĞÜ kurallarına göre çatışmayı önlemek için aşağıdaki emniyet tedbirlerini alarak, gerekli seda işaretlerini vermek zorundadırlar.

<u>GEMİNİN VERECEĞİ DÜDÜK İŞARETİ</u> :	<u>ANLAMI</u> :
Bir kısa (•)	Rotamı sancağa doğru değiştiriyorum.
İki kısa (••)	Rotamı iskeleye doğru değiştiriyorum.
Üç kısa (•••)	Makinalarımı tornistan çalıştırıyorum.
Altı kısa (••••••)	Her türlü tehlike anında çalınır. (Denize adam düştü, makine arızası, yangın vb.)
İki uzun bir kısa (— — •)	Yetişip SANCAK tarafından geçmek niyetindeyim.
İki uzun iki kısa (— — ••)	Yetişip İSKELE tarafından geçmek niyetindeyim.
Uzun kısa uzun kısa (— • — •)	Uygundur, geçebilirsiniz.
Beş kısa (•••••)	Uygun değil ya da niyetiniz anlaşılmadı.

KISITLI GÖRÜŞ ŞARTLARINDA GEMİNİN
VERECEĞİ DÜDÜK İŞARETİ :

ANLAM :

(İki dakika ara ile) Bir uzun (—)

Hareket halindeyim.

(İki dakika ara ile) İki uzun (— —)

Makinelerim devrede fakat hareket halinde değilim. (Stopta)

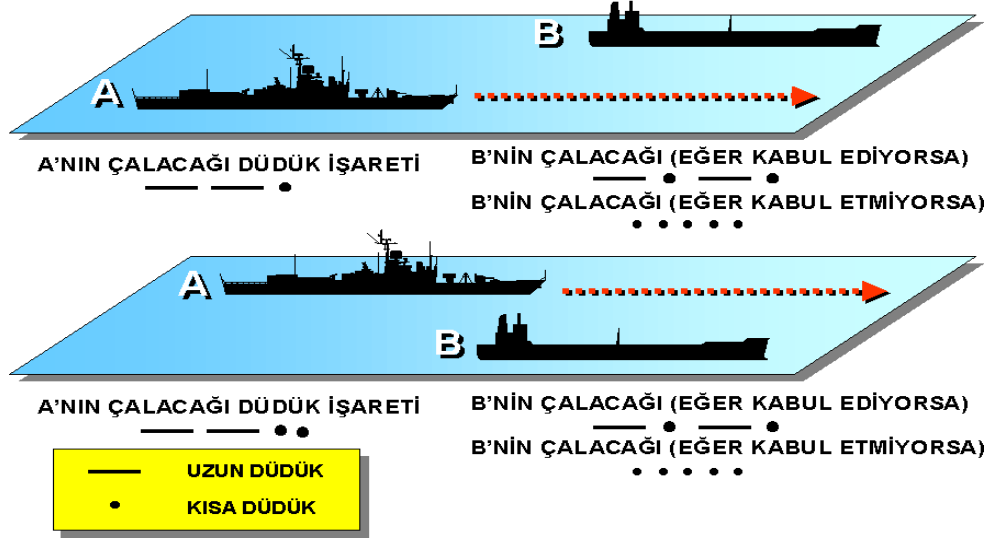
(İki dakika ara ile) Bir uzun iki kısa (— ••)

Kumanda altında değilim / manevra yapma gücüm kısıtlı / yelkenli tekneyim / balıkçılıkla uğraşıyorum / yedekleme işi ile uğraşıyorum.

Kısa uzun kısa (• — •)

Demirliyim, yaklaşma.

MANEVRA VE UYARMA İŞARETLERİ



Şekil 6-9 Yetişme Durumu

c. PATLAYICI/YANICI MADDELER TAŞIYAN GEMİLERİN ÇEKECEĞİ İŞARETLER

Patlayıcı, yanıcı ve tehlikeli madde taşıyan gemiler, gündüz BURAK sancağını toka ederler, gece ise 360 dereceden görülen kırmızı renkli bir fener yakarlar.

6. GAZLI SEYİR FENERLERİ

Seyir ve arıza fenerlerinin elektrik veya akü ile beslenememesi durumunda kullanılmak üzere gaz ile çalışan fenerlere gazlı fenerler denir.

Fenerleri kullanırken;

a. Gaz, hiçbir zaman fener haznesi içinde bırakılmamalıdır.

- b. Fenerler özel bir yerde, nemden uzakta muhafaza edilmelidir.
- c. Her fener için, özel bir kese diktirilmesi ve bu kesenin kibrit gözünün olması gereklidir.
- ç. Fenerler yakılmadan önce bir huni ile haznesine gaz doldurulmalı ve fitil boyu yüksek ayarlanmamalıdır.
- d. Kullanıldıktan sonra, kesenin takılması için soğuması beklenilmelidir.



Gazlı Silyon Feneri



Gazlı İskele Borda Feneri



Gazlı Pupa Feneri



Gazlı Yedekleme Feneri

Şekil 6-10 Gazlı Seyir Fenerleri

YEDİNCİ BÖLÜM

DÂHİLİ VE HARİCİ MUHABERE

1. DÂHİLİ MUHABERENİN ÖNEMİ

Gemide görevlerin etkinlikle ve zamanında icrasına ilişkin gerekli komut ve raporlar, dâhili muhabere sistemlerinin kullanılması ile iletilir. Dâhili muhabere, gemi içersindeki istasyonlar arasında yapılan muhaberedir. Dâhili muhabere sistemi sayesinde, geminin savaş gücünün tüm elamanlarına emir ve raporların iletilmesi sağlanır.

2. DÂHİLİ MUHABERE SİSTEMLERİ

Gemilerimizdeki mevcut dâhili muhabere sistemleri, gemilerin büyüklüğüne ve muhabere ihtiyaçlarına bağlı olarak değişir. Bunlar sırası ile şunlardır;

a. Muhabere Boruları: Çok eskilerden beri kullanılan bir sistemdir. Genelde diğer muhabere sistemleri arıza yaptığında kullanılırlar. Bu sistemin en büyük avantajı, mekanik hasarlara karşı dayanıklı olmasıdır.

b. Pasaparola: Harp gemilerinde çok eskiden beri kullanılan bir yöntemdir. Pasaparola görevi verilen personel, yazılı veya sözlü emirleri ilgili istasyonlara iletir.

c. Gemi Servis Telefonları: Elektrikli bir sistemdir ve gemi dâhili rutin işlerde kullanılır.

ç. Genel Anons Devresi: Tüm personeli ilgilendiren, genel emir ve bilgilerin verildiği tek yönlü bir devredir. Buna ilave olarak tüm alarmlar bu devreden verilir. Seyirlerde köprüüstünden, limanda ise nöbetçi heyeti tarafından kış üstünde, vasatlarda ve lumbarağzında bulunan panellerden kullanılır.

d. Ses Takatı İle Çalışan (S/P) Devreler: Standart ve acil durumlarda verilen raporların veya mesajların doğru, süratli ve kesintisiz olarak alınıp verilebilmesi, gemideki görevlerin icrasını sağlayan en önemli unsurlardan biridir. S/P telefon devreleri, bu özellikleri ile dâhili muhaberenin yükünü taşıyan en önemli sistemlerdir.

(1) S/P Telefonun Çalışma Prensipleri: S/P telefon; bir verici, bir alıcı ve irtibat tellerinden oluşur ve ses takatı ile çalışır. Telefonun mikrofonu küçük bir jeneratör gibi görev yapar, mekanik kuvveti sesinizden alır. İrtibat tellerinin öbür ucundaki kulaklıklar, mikrofon özelliğindedir. Kulaklıklara gelen elektriki akım, bize ses olarak ulaşır. Hat üzerinde telefon takan her istasyon, diğer istasyonu dinleyebilir.

(2) S/P Telefon Çeşitleri: S/P telefonlar; elle kullanılan S/P telefonlar ve başlıklı S/P telefonlar olmak üzere iki çeşittir.

(a) Elle Kullanılan S/P Telefonlar (Hand Set): Evlerde kullanılan telefonun benzeridir. Telefon ile konuşma yapılırken, muhaberenin sonuna kadar telefon üzerindeki düğme sürekli basılı tutulmalıdır.

(b) Başlıklı S/P Telefonlar (Head Set): Çok hassas telefonlardır, bu nedenle kolaylıkla hasara uğrarlar. Daimi olarak muhabere yapacağımız istasyonlar ile irtibatı muhafaza edebilmemiz için bu telefonlar takılı bulundurulur. Dâhili muhaberede en çok kullanılan telefon türüdür.

Başlıklı S/P Telefonu Kullanma Şekli

- Sol el ile telefonu tutarken, sağ el ile askı kayışını göğüs plakasından ayırarak, boyundan dolandırıp göğüs plakası üzerinde bulunan kancasına takılır.
- Başlık kısmı başa geçirilerek, kulaklıklar kulaklara göre ayarlanır.
- Telefonun mikrofon kısmı, ağız hizasına göre ayarlanır.
- Telefonun konuşma düğmesine basılır ve mikrofon içine üflenerek kulaklıklara ses gelip gelmediği kontrol edilir. Kulağa ses geliyor ise telefon sağlam demektir.
- Kablonun ucundaki fiş, konuşmak istenilen istasyon devresine takılır.
- Konuşurken düğmeye basılır, dinlemeye geçildiğinde ise düğme bırakılır.

Başlıklı S/P Telefonu Toplama Şekli

- Telefon devresine takılı fiş, devreden ayrılarak yavaşça yere bırakılır.
- S/P telefon devresinin kapağı kapatılır.
- Telefon kablosu, telefon tarafından başlayarak roda edilir.
- Roda edilen kablo ve kulaklıklar, mikrofon boyunduruğuna asılır.
- Askı kayışı çıkartılarak, kablo ve kulaklıklar bu kayışla sarılır.
- Telefon yerine veya kutusuna konulur.

3. DÂHİLİ MUHABERE SİSTEMLERİNDE KONUŞMA TEKNİĞİ

Muhabere yaparken kısa ve öz ifade kullanılmalı ve konuşmalar aşağıda belirtilen şekilde olmalıdır.

ÖRNEK: Köprüüstü yekeyi çağırarak, “Yekeden manuel kumandaya geçiniz “ mesajını iletiyor.

Köprüüstü _____ :

Yeke – Köprüüstü
Yekeden manuel kumandaya geçiniz

Yeke _____ :

Dikkat Yeke
Alındı Yeke

4. HARİCİ MUHABERE

Gemi ile diğer gemi veya sahil istasyonları arasında yapılan muhabereye, harici muhabere denir. Vasıta gemiden ayrıldığı anda, vasıta ile yapılacak muhaberede harici muhabere dir. Serdümen, gemi vasıtası ile seyirde bulunduğu sürece el telsizi ile gemi-vasıta arasında muhabere yapar. Bu muhabere esnasında, muhabere emniyeti ve usullerine uyar. Muhabere şekli ise, dâhili muhaberede olduğu gibidir.



Şekil 7-1 VHF Telsizi



Şekil 7-2 El Telsizi

5. ALARM DEVRELERİNİN TANITILMASI

Olağanüstü veya acil durumlarda, olayı personele anında bazer, düdük ve zil sesleri ile kodlu olarak duyurup; personelin reaksiyonunu hızlandırmak amacıyla kullanılan devrelere alarm devreleri denir. Başlıca alarm devreleri aşağıda olduğu gibidir.

- a. Genel alarm: Tüm personeli savaş yerlerine almak için kullanılan alarm devresidir.
 - b. Çatışma alarmı: Herhangi bir çatışma esnasında personeli uyarmak için kullanılan alarm devresidir.
 - c. KBRN alarmı: K (Kimyasal), B (Biyolojik), R (Radyolojik) ve N (Nükleer) saldırıya maruz kalındığında kullanılan alarm devresidir.
-



SEKİZİNCİ BÖLÜM

SELAMLAMALAR

1. BATARYA DÜDÜĞÜ İLE SELAMLAMA

Askeri gemiler; seyirde 600 yardadan kısa mesafelerde karşılaştıkları anlarda ve limanda seyirde çıkan gemiler ile seyirden dönen gemiler kıdem sırasına bakarak, TOKA ve ARYA sancak saatleri arasında batarya düdüğü ile birbirlerini selamlarlar. Selamlama işlemi, karşılıklı yaklaşan gemilerin pruvaları aynı hizaya geldiğinde veya arkadan yetişerek geçiş yapan gemilerde ise yetişen geminin pruvası öndeki geminin kış üstünü kestiği anda gerçekleştirilir. Selamlamaya önce kıdemsiz gemi başlar. Selamlama sancak ve iskeleden olmak üzere iki şekilde yapılır.

a. Sancak Taraftan Selamlama

Selamlama durumuna gelen gemilerden kıdemsiz gemi, batarya düdüğü ile bir uzun bir kısa (— •) düdük çalarak selamlamayı başlatır. Kıdemli gemi, selamlayan gemiyi kendi sancak tarafında görüyor ise bir uzun bir kısa (— •), iskele tarafında görüyor ise bir uzun iki kısa (— • •) düdük çalarak selamı alır. Belirli bir süre bekledikten sonra iki kısa (• •) düdük çalarak kendi gemisinin personelini rahata geçirir. Kıdemsiz gemi de kıdemli geminin rahat düdüğünden sonra iki kısa (• •) düdük çalarak selamlamayı tamamlar.

b. İskele Taraftan Selamlama

Selamlama durumuna gelen gemilerden kıdemsiz gemi, batarya düdüğü ile bir uzun iki kısa (— • •) düdük çalarak selamlamayı başlatır. Kıdemli gemi, selamlayan gemiyi kendi iskele tarafında görüyor ise bir uzun iki kısa (— • •), sancak tarafında görüyor ise bir uzun bir kısa (— •) düdük çalarak selamı alır. Belirli bir süre bekledikten sonra iki kısa (• •) düdük çalarak kendi gemisinin personelini rahata geçirir. Kıdemsiz gemi de kıdemli geminin rahat düdüğünden sonra iki kısa (• •) düdük çalarak selamlamayı tamamlar.

Batarya düdüğü ile selamlama işlemi, toka sancak ile arya sancak saatleri arasında yapılır. Seyirden dönen gemiler limanda bulunan kıdemli gemileri, seyirde çıkan gemiler ise limanda kalan kıdemli gemileri sancak veya iskele taraftan selamlarlar.

Selamlama esnasında, güvertede bulunan subay ve astsubaylar el ile selam verirler, erbaş ve erler ise esas duruşa geçerler. Batarya düdüğü ile selamlama yapan erbaş/er, el ile selam verir.

c. Forslu Vasıtaları Selamlama

En kıdemli amirali taşıyan vasıta, gündüz gemiye yaklaşırken; yukarıda anlatılan sancak ve iskele taraftan selamlama usulleri uygulanarak, geminin genel anons devresinden selamlanır.

Selamlama; forslu vasıta selamlama mesafesine yaklaştığında, Genel Anons Sistemin'den "Dikkat Sancak/İskele Taraftan Komutanı Selamlanacaktır" ikazıyla başlar. Vasıta sancak taraftan yaklaşıyor ise bir uzun bir kısa (— •), iskele taraftan yaklaşıyor ise bir uzun iki kısa (— • •) düdük çalınarak selamlama yapılır. Vasıtadaki komutan tarafından selam alınınca, personel iki kısa (• •) düdük ile rahata geçirilir.

Selamlama esnasında, güvertede bulunan Subay ve Astsubaylar el ile selam verirler, erbaş ve erler ise esas duruşa geçerler. Batarya düdüğü ile selamlama yapan erbaş/er, el ile selam verir.

2. MİLLİ SANCAK İLE SELAMLAMA

a. Denizde Ticaret Gemileri İle Selamlaşma

Ticaret gemileri, Türk Savaş gemilerini denizde gördükleri zaman; kendi milli sancaklarını mezestre ederek, selamlamaya başlarlar. Bu durumda savaş gemisi de seyir sancağını (limanda ise baş ya da kıç gönderdeki sancağını) mezestre ederek, ticaret gemisine selamını aldığını gösterdikten hemen sonra sancağını toka eder. Savaş gemisinin sancağını toka etmesini müteakip, ticaret gemisi de kendi milli sancağını toka ederek, denizde selamlama törenini icra etmiş olur.

b. Limanda Askeri Gemilerin Bayrak İle Selamlanması

Güneş doğumu ile toka sancak saati arasında hava aydınlık iken, limana giriş yapan askeri gemi; kendisinden kıdemli gemileri ticaret gemilerinin askeri gemileri selamlama usulü ile selamlar ve kendisinden kıdemsiz gemilerin selamını ise aynı şekilde alır. Bunun nedeni ise 08 00'dan önce batarya düdüğü ile selamlama yapılmamasıdır. Böyle bir durumda limandaki gemi eğer kıdemsiz ise selamlamaya milli sancağını baş ya da kıç göndere önce toka edip, daha sonra mezestre ederek başlar. Liman girişi yapan kıdemli gemi de seyir sancağını mezestre ettiğini diğer gemiye gösterdikten sonra toka ederek limandaki geminin selamını alır. Limandaki kıdemsiz gemi, milli sancağını toka ederek selamlamayı tamamlar ve daha sonra sancağını arya eder.

3. SİLİSTRE İLE SELAMLAMA

a. Silistre

Binbaşı ve daha yüksek rütbeli subayların, gemiye ve deniz vasıtalarına giriş ve çıkışlarında selamlama üzere kullanılan düdüğe SİLİSTRE denir.



Şekil 8-1 Silistre

b. Silistre Çalma Zamanları

Silistre düdüğüyle selamlama, TOKA ve ARYA sancak zamanları arasında yapılır. Saat 08.00'dan evvel ve arya sancaktan sonra silistre çalınmaz. Silistre, gemiye gelişlerde tören yapılacak kişi iskelenin alt tavasına ayak bastığı anda ve gemiden ayrılışlarda ise alt tavadan vasıtaya veya sahile ayak bastığı anda çalınmaya başlanır. Gemiye gelen kişinin, üst tavadan selamlanmasına kadar sürdürülür.

Silistre çalınması gereken bir kişi, vasıta ile gemiye çıkmadan Nöbetçi Subayına veya lumbarağzında bulunanlara bir şey söyleyip tekrar ayrılırsa; aynen gemiden gidiyormuş gibi vasıta avara ederken silistre çalınır.

Kıdemli komutan eşliğinde bir subayın gemiye çıkışında silistre çalınmaz. Silistre toplu geliş ve gidişlerde en büyük rütbeli şahsa çalınır.

Onarım için fabrika emrine girerek, iskelelere yanaşmış veya kıçtankara olmuş gemiler ile hizmet dışı bırakılmış ve flandra kullanmayan gemilerde silistre çalınmaz.

Silistre bir ve iki nokta çalındığında, yalnız lumbarağzındaki personel selamlama yapar. Silistre üç nokta çalındığında gemi güvertesi üzerinde bulunan tüm personel selamlama

yapar. Eğer silistre beş nokta çalınıyor ise; düdüğü duyan herkes, gördüğü milli sancağa cephesini dönerek selamlama yapmak zorundadır.

c. Silistre Çalınacak Kişiler ve Çalma Şekilleri

SİLİSTRE ÇALINACAK KİŞİLER	ÇALMA ŞEKİLLERİ
Cumhurbaşkanı, Yabancı devlet başkanları, Devlet başkanlarını tam yetki ile temasa gelen kişiler, Büyükelçi, Yüksek Komiser veya Büyükelçiden daha geniş yetki ile gönderilmiş diplomatik temsilci, Orta elçi ve olağanüstü delegeler.	3 nokta (•••)
Millet Meclisi Başkanları, Bakanlar, Anayasa Mahkemesi Başkanları ve Valiler.	3 nokta (•••)
Mareşal, Büyük Amiral, Genelkurmay Başkanları, Kuvvet Komutanları, General ve Amiraller.	3 nokta (•••)
Komodorlar, Albaylar ve Yarbaylar.	2 nokta (••)
Kaymakamlar.	2 nokta (••)
Binbaşılar ve gemi komutanları (Teğmen – Binbaşı arası subaylar)	1 nokta (•)
Herhangi bir ülkede Türkiye Cumhuriyeti'ni temsil eden konsoloslar ve Bucak Müdürleri.	1 nokta (•)
Daha önce filo ve gemi komutanlığı yapmış kişiler ile Yabancı ordu subayları resmi görevli olarak geldiklerinde.	Rütbesi karşılığı
Toka sancak / arya sancak törenlerinde	5 nokta (•••••)

ç. Silistre Çalma Standardı

Silistre, normal olarak subaylar resmi elbiseli iken çalınır. Subayların sivil elbise ile gemiye geliş ve gidişlerinde çalınmaz. Ancak subay resmi bir görev ve ziyaret amacıyla gemiye geliyor ise veya gemiden ayrılıyor ise sivil elbiseli de olsa silistre çalınır.



Şekil 8-2 Silistre ile selam verme

Silistre çalınırken, sağ kol dirseği omuz doğrultusuna kadar kaldırılır ve düzgün bir hazır ol durumu alınır. Lumbarağzı silistre nöbetçisi; el ile selam vermez, lumbarağzında bulunanlar selam verdikleri sürece silistre düdüğünü ağızda tutarak çalma durumunu korur.

Silistre çalmaya, silistre deliğini kapayan parmak havada iken başlanır. Bu pozisyona açık durum denir. Parmağın deliği kapattığı pozisyonada kapalı durum denir. Silistrenin bir açık bir kapalı çalınmasına nokta denir. Süre olarak noktaların arası 2 saniye olmalıdır. En son kapalı durumdaki üfleyiş süresi 3 saniye uzatılmalıdır. Silistre ile selamlama açık başlanıp kapalı bitirilir, silistre canlı özellikle son noktası gayet canlı çalınır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

TOKA VE ARYA SANCAK MERASİMİ

1. BAYRAK TÖRENİNİN YAPILIŞI

a. Toka Sancak Töreni

Törene 8 dakika kala (07.52'de), Genel anons devresinden "LUMBARAĞZI SANCAK BAŞI" anonsu ile başlanır ve batarya düdüğü ile ikili üç kısa düdük (•••••) çalınır. Bu uyarı ile tören kıtası kış üstünde ve gönder karşısında yerini alır. Baş ve kış göndere toka edilecek bayraklar sancak savlolarına takılır. Hazırlık flaması mezestre edilir.

Törene 5 dakika kala (07.55'te), genel anons devresinden "HAZIRLIK TOKA" anonsu yapılır ve hazırlık flaması toka edilir. Tören kıtası, tüfek omuza durumuna geçer.

Tören saatinde (08.00'da), genel anons devresinden "TOKA" anonsu ile hazırlık flaması mezestre edilirken; batarya düdüğü ile bir uzun (—) düdük çalınır, hemen peşinden beş nokta silistre çalınmasını müteakip batarya düdüğü ile iki kısa (••) düdük çalınarak tören tamamlanır. Hazırlık flaması tören sonunda arya edilir.

b. Arya Sancak Töreni

Güneş batış zamanına 8 dakika kala, genel anons devresinden "LUMBARAĞZI SANCAK BAŞI" anonsu ile başlanır ve batarya düdüğü ile ikili üç kısa düdük (•••••) çalınır. Bu uyarı ile tören kıtası ve bayrakları arya edecek erler baş / kış üstünde gönder karşısında yerini alır. Hazırlık flaması mezestre edilir.

Güneşin batış zamanına 5 dakika kala, genel anons devresinden "HAZIRLIK TOKA" anonsu yapılır ve hazırlık flaması toka edilir. Tören kıtası, tüfek omuza durumuna geçer.

Güneşin batış zamanında, genel anons devresinden "ARYA" anonsu ile hazırlık flaması mezestre edilirken; batarya düdüğü ile bir uzun (—) düdük çalınır, hemen peşinden beş nokta silistre çalınmasını müteakip batarya düdüğü ile iki kısa (••) düdük çalınarak tören tamamlanır. Hazırlık flaması tören sonunda arya edilir.

Bütün bu işlemler köprüüstü personeli tarafından yapılırken, Nöbetçi Astsubayı tarafından tören kıtasına "SELAM DUR" komutu verilir ve kıta selam dururken Toka / Arya sancak töreni icra edilmiş olur. Törenin icrası tamamlandığında, arya sancakla birlikte güverte ışıkları ve liman fenerleri yakılır. Limandaki gemiler; Toka / Arya sancak merasimlerini, işaret istasyonu / kıdemli komutanın bulunduğu gemiye istinaden icra ederler.

c. Gemilerin Seyire Çıkış ve Limana Girişlerinde Bayrak Töreni

(1) Seyire Çıkış: Gemiler/botlar, toka – arya sancak merasimi saatleri arasında, herhangi bir sebeple limandan ayrılmaları gerektiğinde, limandaki son halatını aldığı zaman veya demirin salpa olması durumunda batarya düdüğü ile VATAN düdüğü (••••• —) çalarak, baş ve kış gönderdeki sancaklarını arya ederler ve gize seyir sancaklarını toka ederler. Gemilerin, arya sancaktan sonra toka sancak merasimine kadar geçen zaman içerisinde, herhangi bir sebeple limandan ayrılmaları gerektiğinde; yukarıdaki usul bayraksız olarak uygulanarak, liman fenerleri söndürülüp, seyir fenerleri yakılır ve seyir sancakları toka edilir.

(2) Limana Giriş: Gemiler/botlar, toka – arya sancak merasimi saatleri arasında, liman girişi yapmaları durumunda ilk halatını volta veya demirini fundo ettiği zaman, VATAN düdüğü (••••• —) çalarak, seyir sancaklarını arya ederler ve baş/kıç göndere milli sancaklarını toka ederler. Gemilerin, arya sancaktan sonra toka sancak merasimine kadar geçen zaman içerisinde, liman girişi yapmaları halinde ise seyir fenerleri söndürülerek, liman fenerleri yakılır ve seyir sancağı arya edilir.

Seyire çıkma ve limana bağlama esnasındaki bayrak törenlerinde, manevra yerlerinde giyilmesi emredilen kıyafetle birlikte can yeleği giyilir.

2. TÜRK BAYRAĞININ KATLANMASI

Bayrak günlük kullanımda, önce eni yönünde tam ikiye, sonra ay'ın üst kısmından tekrar tam ikiye katlanır. Beyaz renkli kısım içte kalacak şekilde, uçum yönünden ve yıldızın uç kısmından başlayacak şekilde 1/3 oranında katlanır. Uçkur kısmı, katlanmış olan bölümün içinde tam olarak yer alacak şekilde son katlama yapılır. Bu son durumda katlanmış bayrağın her iki yüzünden de beyaz renkli ay ve yıldızın hiçbir kısmı görülmeyecektir.

Bayrak katlandıktan sonra, özel olarak yapılmış koyu mavi ya da bordo renkli kadife kumaş kaplı, kenarları halat zinciri ile süslenmiş bayrak minderine yerleştirilir. Bayrağı taşıyacak kişi, minderi göğüs hizasında yere paralel olarak, muhafaza edileceği camlı kutunun bulunduğu mevkiye kadar taşıyarak, kutunun içine özenle yerleştirir.



ONUNCU BÖLÜM

VERİ TABANCASI VE FİŞEKLERİ

1. VERİ TABANCASI

Acil durumlarda gemi ile vasıta arasında haberleşme olanağı sağlayan muhabere vasıtasıdır. Veri tabancası, deniz vasıtalarında özel kutusu içinde fişekleri ile beraber daima kullanılmaya hazır bulundurulur. Fişekler çeşitli renkte olup, renklerine ve atıldığı yere göre anlamları değişiklik gösterir.

2. VERİ FİŞEKLERİNİN ANLAMLARI



Veri fişeklerinin anlamları, gemiden ve küçük gemi vasıtasından atıldığına göre farklı anlam taşır. Gece karanlığında bir fişegin gemi vasıtasından atıldığını ancak o vasıtaya sahip gemi ya da vasıtayı gözle takip edebilen tekne bilebilir. Savaş gemilerinde gözcüler, işaret fişegi atıldığı zaman su üstü taraması yaparak, işaret veren gemi ya da vasıtayı gözle tespit etmek zorundadır.

Şekil 10-1 Veri Fişekleri

GEMİDEN ATILDIĞINDA			VASITADAN ATILDIĞINDA		
KIRMIZI	YEŞİL	BEYAZ	KIRMIZI	YEŞİL	BEYAZ
Arızam var.	Fiili veya tanziri torpido atışı.	Denize adam düştü.	Arızam var.	Arızam giderildi.	Yerim burasıdır.

Tablo 10-1 Veri Fişeklerinin Anlamlarını

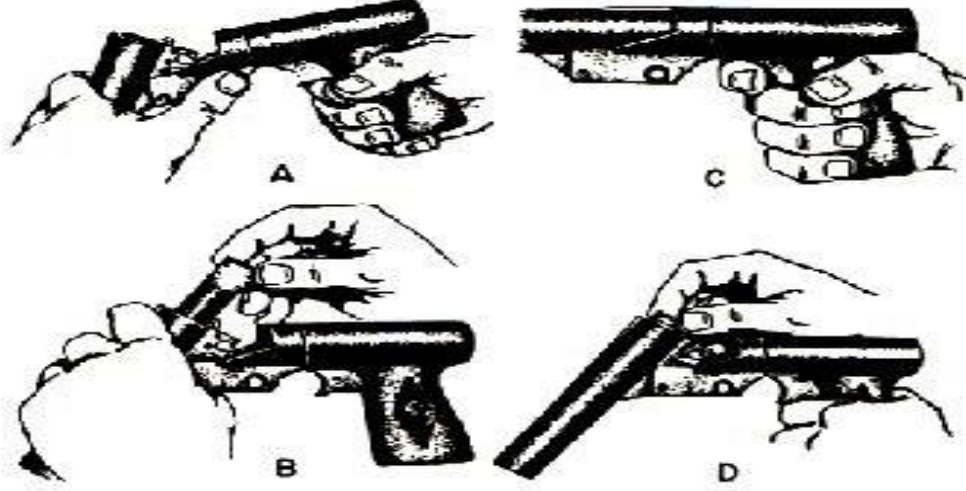
3. GECE VERİ FİŞEKLERİNİN TANINMASI

KIRMIZI	YEŞİL	BEYAZ
Fişegin alt kısmı tamamen tırtıklı olarak yapılmıştır.	Fişegin alt kısmının yarısı düz, yarısı tırtıklı olarak yapılmıştır.	Fişegin alt kısmı tamamen düz olarak yapılmıştır.

Tablo 10-2 Veri Fişeklerinin Tanınması

4. VERİ TABANCASININ KULLANILMASI

Veri tabancası av tüfeği gibi belden kırmalıdır. Namlu mandalına basılarak, kırılıp içine fişek konulduktan sonra kapatılır. Tabanca el ile sıkıca kavranarak, kol iyice havaya doğru uzatılır. Tabancaya çok az meyil verilerek nete bir sahaya doğru tetik çekilir. Atılan fişekler gemilerin göreceği şekilde aralıklı zamanlarla kullanılmalıdır.



Şekil 10-3 Veri Tabancasının Kullanımı

5. PAYROTEKNİK MALZEME

Payroteknik malzemeler, hem depolanması hem de kullanılmasında kısıtlamalar bulunan malzemelerdir. Bu tür malzemelerin bir kısmının kontrolü seyir branşında olup; işaretler kullanıldıkları araç, şekil, yer ve harekâtlara göre ayrı ayrı anlam içerebilir. Dersimizde payroteknik malzemelerin genel kullanım maksatları anlatılacaktır. Genel kullanım maksatlı tanımlamalar şu şekilde belirtilmiştir.

a. Payroteknik Işık: Geçici bir ışık kaynağı sağlayan tüm payroteknik malzemeyi kapsar.

- (1) Kırmızı ışık,
- (2) Beyaz veya sarı ışık,
- (3) Yeşil ışık,
- (4) Turuncu ışık.



Şekil 10-4 Duman Kandili

b. Payroteknik Duman: Bir duman kaynağı temin eden tüm payroteknik malzemeyi kapsar.

- (1) Kahverengi duman,
- (2) Turuncu duman,
- (3) Beyaz duman,
- (4) Siyah duman.



Şekil 10-5 Payroteknik Duman

c. Payroteknik İşaret: Hem ışık hem de duman işaretini kapsayan tam kapsamlı bir terimdir.

(1) El meşalesi (gündüz beyaz duman, gece kırmızı ışık)

(2) İzli top mermileri (siyah duman-kırmızı ışık)

Bazı durumlarda payroteknik ışık yerine bir elektriki kaynak gibi (Örneğin: Sinyal veren lamba) alternatif bir vasıta kullanılabilir. Bu gibi durumlarda Yeşil-Beyaz-Kırmızı-Sarı işaretler kullanılacaktır.

6. TANIMA, TANITMA PANOLARI VE SİS KUTULARI

Savaş gemilerinde kullanılan tanıma tanıtma panoları; Deniz-Hava Tanıtma Tanıtma Panosu ve Kara-Deniz Tanıtma Tanıtma Panosu olmak üzere ikiye ayrılır. Panoların Milli amaçlı kullanımları MY 90-13'de yer almaktadır.

a. Deniz-Hava Tanıtma Tanıtma Panosu: Savaş gemileri, dost uçaklara kendilerini tanıtmak amacıyla kullanılır. Pano, uçaktan bakıldığında geminin en iyi görülebilecek en geniş güverte veya platformunda hazırlanır.

b. Kara-Deniz Tanıtma Tanıtma Panosu: Savaş gemileri, dost kara birliklerine kendilerini tanıtmak amacıyla kullanılır. Pano, kara birliğinin olduğu bordaya en iyi görülebilecek şekilde sarkıtılır.

Gemilerde ve kara birliklerinde tanıma tanıtma panoları ile birlikte sis kutuları kullanılmaktadır. Bunlar;

- Kırmızı Sis Kutusu,
- Yeşil Sis Kutusu,
- Mor Sis Kutusu,
- Sarı Sis Kutusu.

Sis kutuları, fünüyesinin patlatıldığında içindeki renkli barutun yüksek ısıda yakılması sonucu duman ihtiva ettiklerinden kullanırken eldiven giyilmelidir.



Şekil 10-6 Sis Kutuları

ONBİRİNCİ BÖLÜM İŞARET SANCAKLARI VE FORSLAR

1. İŞARET SANCAKLARI VE ANLAMLARI

Sahil Güvenlik Komutanlığı ve ticari gemiler tarafından konvoy veya kendi hareketlerini belirtmek, uyarılmak ya da bildirmek için özel şekil ve ebatlarda imal edilmiş görünür muhabere vasıtalarına işaret sancakları denir.

İşaret sancakları, forslar ve milli bayrakların ölçü birimine yaprak denir. 1 yaprak 50x75 cm olup, forslar için 50x50 cm'dir.



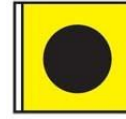
AYDIN

Denizde dalgıçım var.



BURAK

1. Fiili silah atışı.
2. Akaryakıt, patlayıcı yanıcı madde transferi.



İSTİF

Aborda olmaya gidiyorum.
Aborda olabilirsiniz.



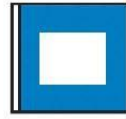
MERİH

Nöbetçi tabip ve gemisiyim.
(Limanda)



ORUÇ

Denize adam düştü.



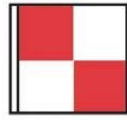
POYRAZ

Bu gemiye ait personel
derhal gemiye dönsün.
(Limanda)



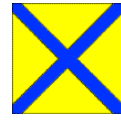
REİS

Bu gemi seyire hazır nöbetçi
gemidir. (Limanda)



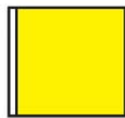
UMMAN

Demir atıyorum. (Seyirde)
Demir alıyorum. (Limanda)



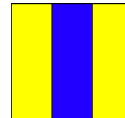
BEŞ RAKAM

Arızam var veya kumanda
altında değilim.



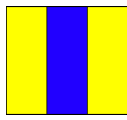
KÖMÜR

Tüm vasıtalar derhal gemiye dönsün.

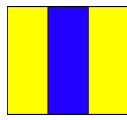


SEKİZ RAKAM

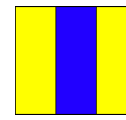
Gemiden açasiya uzaklaş.



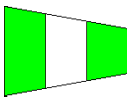
SEKİZ



SEKİZ

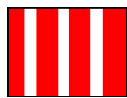


SEKİZ



SANCAĞ

Tokası; Sancağa dönüş yap.
Aryası; Dönüşü durdur ve
halihazır rotada viyala.



İSKELE

Tokası; İskeleye dönüş yap.
Aryası; Dönüşü durdur ve
halihazır rotada viyala.



PERDE

Gemiye doğru direkt ilerle.

Şekil 11-1 İşaret Sancakları

2. FORSLAR

Kuruluşa göre ait olduğu emir ve komuta kademelerini, Komutanın mevcudiyetini bildiren, belirli ölçü, renk ve şekillerde yapılan semboldür.

Cumhurbaşkanı hariç bütün forslar 1.5, 3 ve 5 yapraktır. Cumhurbaşkanı forsu 1.5 ve 5 yaprak ölçülerindedir. Fors çekme hakkını kazanmış bir komutanın forsu, sancak gemisinin grandi direğine, yoksa mevcut direğe, küçük deniz araçlarında ise baş göndere toka edilir.

Fors sahibi bir komutan, Türk savaş gemisine geldiğinde; eğer bu gemide o anda kendisinden kıdemli bir subayın forsu çekili durumda değilse, kendi forsu bu gemiye toka edilir. Bu forsu toka edildiğinde, o anda gemide çekili bulunan kıdemsiz komutana ait forsu veya flandra arya edilir.

Fors sahibi subayın ölümü hariç forslar mezestre edilmez. Türk savaş gemilerinde forsu kullanılmadığı zaman flandra toka edilir.

Flandra:

Boyu eninin en az 18 katı olan, Türk Bayrağı unsur ve ölçülerine uygun ay yıldızı bulunan bayraktır. Flandra, personeli bulunan ve bir deniz subayı komutasındaki Türk savaş gemilerinin tanınma alameti olarak yalnız denizde kullanılır. Flandra gemilerin en yüksek direğine, küçük deniz vasıtalarında ise vasitanın direğine veya baş gönderine toka edilir. Flandranın büyüklüğü, çekilecek geminin tonajına göre değişir. Telsiz antenlerine dolaşmasına mani olmak için gerektiğinde normalden daha kısa flandra çekilebilir.

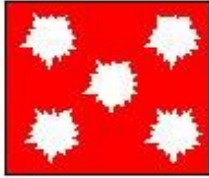




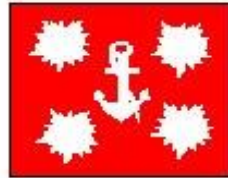
Cumhurbaşkanı



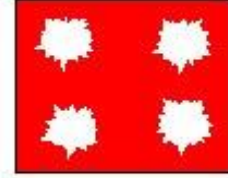
Genelkurmay Başkanı



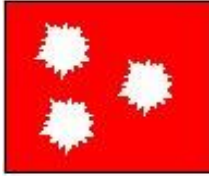
Büyük Amiral



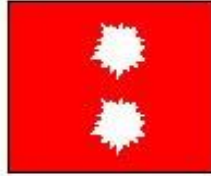
Dz.K.K.



Oramiral



Koramiral



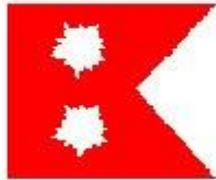
Tümamiral



Tuğamiral



Sahil Güvenlik K.



KOMODOR



ALBAY



SG Eğt.ve Ögt.K.



Grup K.



Tb. K.



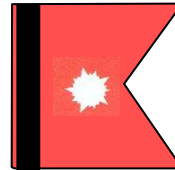
SG Kr. K. Ds. Kt. K.



Flandra



SG Blg.K.



SG Grup K.

Şekil 11-2 Dz.K.K.İği ve Sahil Güvenlik K.İğında Kullanılan Forslar

ONİKİNCİ BÖLÜM

GEMİ VASITASI

1. KÜÇÜK DENİZ ARAÇLARI

Gemilerin bünyesinde ve kara birliklerine ait limanlarda muhafaza ettikleri; gemiler alargada buldukları zamanlarda gerek sahille irtibat maksadıyla ve gerekse acil bir durumda açık denizde can emniyeti bakımından can kurtarma aracı olarak, kara birliklerinde ise diğer birlikler ile irtibat, gemilerin ikmal ve personel nakli gibi deniz araçlarına duyulan ihtiyacı karşılamak maksadıyla kullanılırlar.

Küçük deniz araçları:

a. Bot

Bir veya çift kürek ile hareket eden, güvertesi olmayan, ayna kılıklı ufak tekne olup; liman içerisinde kullanılmak üzere ağaç veya fiberden yapılmış teknelerdir.

b. İşkampavya

Kuvvetli motorları sayesinde, kara birliklerinin ve limanı ziyaret eden askeri gemilerin ikmal ve personel naklinde rahatlıkla ve emniyetle kullanılan teknelerdir.

c. Vasıta motorları

Gemilerin alargada olması durumunda ikmal ve personel naklinde kullanılan, gemideki özel yerlerinde muhafaza edilen, ağaçtan veya fiberden imal edilmiş teknelerdir.

2. BİR DENİZ VASITASINDA BULUNMASI GEREKLİ MALZEMELER

a. Vasıta demiri ve halatı

Vasıtanın sürüklenmesi durumunda, vasıtayı tehlikelerden uzak olarak istenilen yerde sabit tutmak için özel dökme demir veya çelikten yapılmış ağırlıktır.

b. Can yeleği

Yüzücü kabiliyeti fazla olan maddelerden yapılmış kurtarma aracıdır. Vasıtanın istiap haddi kadar can yeleği, dolaplarında bulunur.

c. Vasıta kancası

Vasıtanın aborda olması veya avara etmesi esnasında manevrayı çabuklaştırmak için kullanılan ucu kancalı gönderdir.

ç. Baş ve kış parıma

Vasıtanın aborda olması esnasında, gemi veya sahile volta etmek üzere, baş ve kışta bulunan küçük burgatalı halatlardır.

d. Padıl kürek

Makine arızası durumunda; sahil veya gemi çok yakında ise vasitanın kürek çekerek intikalini sağlamak üzere, denize girecek tarafları yassı ve enli tekne tarafına doğru inceleyerek yuvarlak hale gelen ağaçtan yapılmış kürektir.

e. Filika pusulası

Serdümenin sisli havalarda kullanması için taşınabilir ve seyyar manyetik pusuladır.

f. Seyir fenerleri

Seyir halinde Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne göre vasitanın yakmak zorunda olduğu gerekli fenerlerdir.

g. Milli sancak ve gönderi

Milli sancakları toka etmek için vasitanın kıç tarafında bulunan demir veya ağaçtan yapılmış gönder.

ğ. Can simidi

Mantar veya yüzücü kabiliyeti fazla olan, maddelerden simit şeklinde yapılmış ve üzeri kaplanmış etrafında can halatları bulunan kurtarma vasıtasıdır.

h. Takım çantası

Anahtar, pense, tornavida gibi malzemelerin bulunduğu bir takım sandığıdır.

ı. CO 2 tüpü

Vasıtada çıkacak bir yangında müdahale etmek için bulundurulan yangın söndürme aracıdır.

i. Lale halatı

Adi dümenin koparak veya kırılarak denize düşmesini önlemek için bir çıması vasitanın içinde bir yere volta edilmiş, diğer çıması ise dümen yelpazesi üzerine volta edilmiş bir halattır.

j. Veri tabancası ve fişekleri

Özel kutusu içerisinde muhafaza edilen, acil durumlarda gemi ile haberleşmeye yarayan muhabere vasıtasıdır.

k. Fors, flandra

Vasita ile fors sahibi bir subay taşınacak ise fors bulundurmak gereklidir.

3. GEMİ VASITASINDA SERDÜMENİN UYMASI GEREKEN KURALLAR

a. Vasita içinde motorcu ve kancacı erlerin komutanıdır.

b. Vasita personelinin can yeleği giydiğini kontrol eder.

- c. Vasitanın akaryakıtının dolu olduğunu kontrol eder veya ettirir.
- ç. Vasitada rütbeli şahıs yoksa, sigara içilmesine müsaade etmez.
- d. Vasıtaya ait veri tabancası ile fişeklerin çalışır ve hazır durumda olduğunu bilir ve gerektiğinde kullanır.
- e. Vasıtayı daima temiz ve tertipli tutar.
- f. Serdümen, vasıta ile gemiden ayrılmadan önce gemi nöbetçi subayının emrine göre hareket eder. Gemiye dönüşünde görevi bitmiş ise rapor eder.
- g. Vasıtaya binen ve inen rütbeli kişileri selamlar.
- ğ. Vasıta ile seyir halinde iken, gemilerin toka veya arya sancak merasimi icra etmesi esnasında, vasıtayı tehlikeye düşürmeyecek şekilde yol keserek en yakın gemi sancağını selamlar.
- h. Forslu bir vasitanın pruvasından geçmez, sürat düşürerek forslu vasıtayı selamlar.
- ı. Vasitada binbaşı ve daha üst rütbeli bir subay varsa, gemiye yaklaşırken gündüz kol, gece pırıldak işaretleri ile gemiye işaret verir.
- i. Güneşin batışından itibaren seyir fenerlerini yakar.

4. VASITA İLE MANEVRA

a. Alçak Süratte Manevra

Küçük deniz araçları, pervane itme veya sürüklenme yönünün değiştirilmesi mantığı ile hareket ederek seyir yaparlar. Makinaya ileri veya tornistan yol verilmesi, dümeni tutarken fazladan güç kullanmaya neden olur ancak makine boşta iken dümen etkisi oldukça azdır.

Makineye yol verildiğinde, bu gücün itme veya sürüklenme yönündeki etkisi hemen görüleceğinden, alçak süratteki manevra teknikleri, diğer ticari teknelere göre farklılık gösterir. Serdümen tarafından, devamlı hatırda tutulması gereken en önemli nokta; dümenin, makineye güç uygulanmadan önce basılmasının gerektiğidir. Bot aborda olurken veya çok dar bir sahada bulunduğu zamanlarda manevra yapılırken, seri ve birbirinden ayrı basamaklar halinde manevra yapılması ve her zaman için dümen manevrasının makine hareketinden önce uygulanması gerekmektedir.

b. Yüksek Süratte Manevra

Liman içerisinde sürat limitlerine uyulmalı, yüksek süratin oluşturacağı dalgaların çevreye ve kendi teknemizin manevrasına yapabileceği olumsuz etkiler göz önünde bulundurulmalıdır. Vasıta sürati, gemi süratine göre kolayca ayarlanarak, seyir halinde aborda olması (Limbo) veya vasitanın gemiye alınabilmesi sağlanabilir.

c. Durma

Bir vasıtanın, etkin olarak kullanımını sağlayabilmek için her hangi bir yere yaklaşırken, durma mesafesinin tayini çok önemlidir. Özellikle serdümenin sürat ve durma mesafesi arasındaki ilişki konusunda kendisini çok iyi yetiştirmesi ve kullandığı deniz aracının özelliklerini öğrenmesi gereklidir. Bir vasıta, ileri yolda iken makinesi boşa alınırsa üzerindeki sürati çok çabuk kaybeder. Eğer botun üzerindeki sürat ve durma mesafesi arasındaki ilişki iyi kavranamaz ve gereğinden fazla yüksek süratle bir yere yaklaşılmasından sonra durmaya yetmeyecek mesafede makine boşa alınırsa, tekneye veya çevreye hasar vermemek için tornistan kumanda verilmesi gerekebilir. Ancak bu durumda da vasıta manevrası bozulacağından, yeniden yaklaşma manevrası gerekeceği ve zaman kaybı olacağı unutulmamalıdır.

ç. Tornistan Manevra

Tornistan yönde manevra yapılırken, göz önünde bulundurulması gereken iki önemli konu vardır.

(1) Tornistan güç uygulanır uygulanmaz kış, pervanenin baktığı doğrultuda süratle hareket edecektir.

(2) Sürat ayarlanamaz ise vasıta içerisine su girebilir. Bu nedenle serdümen tornistan yolu kontrollü şekilde ayarlamalı ve vasıtanın ani olarak fazla süratle tornistan yönde yol almasını önlemelidir. Düşük süratlerde genellikle tüm tekneler tam ve hassas olarak manevra yapabilirler. Dar veya tahditli mahallerde ve manevra esnasında bu husus göz önünde bulundurulabilecek önemli bir özelliktir.

d. Gemiye Yaklaşma

Vasıtanın gerek iskele, gerekse gemiye yaklaşması için genellikle vasıta ile iskele veya gemi arasında 30 derecelik bir açı bırakarak yaklaşmak ideal olacaktır. Bu açı gemi üzerine ideal ve kontrollü bir yaklaşmayı sağlayacak ve aborda olunacak mevkiye göre rotanın ayarlanmasını sağlayacaktır. Ancak belirtilen açının 30 dereceden daha az veya fazla olmasını gerektirebilecek durumlar da olabilir (iskelenin çıkıklığı vs.). Hangi açı tercih edilirse edilsin şu husus unutulmamalıdır; yaklaşma açısı daraldıkça ve gemiye olan mesafe azaldıkça, vasıtanın yaklaşma açısının yanal olarak düzeltilmesi zorlaşacaktır. Göz önünde bulundurulması gereken diğer bir gerçek de şudur; yetenekli bir serdümen için bir tekne, muhtelif yaklaşma açılarına rağmen yeterince hafif, güçlü ve dinamik manevra yeteneğine sahip bir vasıtaadır.

e. Gemiden Açma

Gemi üzerinden veya bir iskeleden avara ederken, dümen ve makinenin birbirinden ayrı şekilde kontrolü gerekecektir. Gemi veya iskele üzerinden avara etme sırası aşağıda açıklandığı şekilde olmalıdır:

Dümen gemi veya iskeleden açısına basılır.

- (1) Baş taraf açavela gönderi ile gemi veya iskeleden açılır.
- (2) Kış açmak için tornistan yol verilir.

f. Yüksek Sürat ve Ağır Deniz veya Hava Koşullarında Dikkat Edilmesi Gereken Genel Hususlar

(1) Vasıtanın yalpaya düşmesinin engellenmesi maksadı ile kuvvetli dalga ve denizler her zaman baş veya başa yakın bölgeden alınacak şekilde rota ayarlaması yapılmalıdır.

(2) Yapılacak manevralarda kontrol edilemeyecek kadar yüksek sürat yerine, manevranın emniyetle icra edilebilecek kadar yavaş yapılması esastır.

(3) Vasıta seyir halinde iken, sürat arttıkça dümenin etkisinin de belirgin olarak artacağı unutulmamalıdır. Ancak dümenin 35 dereceden daha fazla basılması halinde bu etki azalmaya başlayacaktır.

5. KOL VE PIRILDAK İŞARETLERİ

a. Vasıtada kol işaretleri

Serdümen Er, gündüzleri vasıtada bulunan binbaşı ve yukarısı rütbelerdeki şahısları gemisine kol işaretleri ile gemiye bildirir.

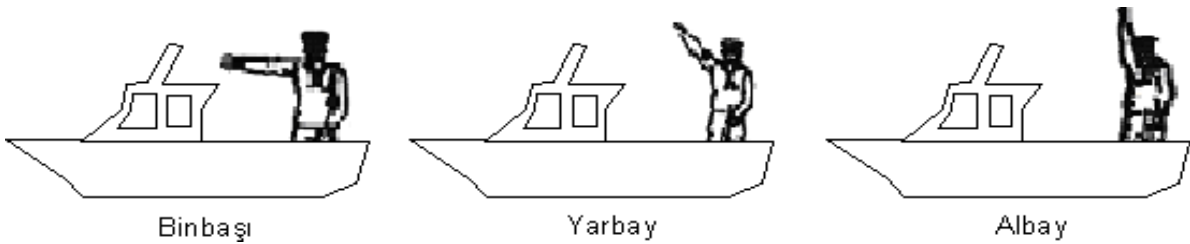
- (1) Binbaşı : Sağ kol 90 derece yan tarafa açılır.
- (2) Yarbay : Sağ kol 45 derece yan tarafa açılır.
- (3) Albay : Sağ kol dik olarak gökyüzüne kaldırılır.
- (4) Komodor ve Amiraller : Vasıtaya fors toka edilir.

b. Gemi ile vasıta arasındaki pırıldak işaretleri

Serdümen Er, gece vasıtada bulunan binbaşı ve daha yukarı rütbelerdeki şahısları gemisine pırıldak/el feneri ile aşağıdaki şekilde bildirir.

- (1) Binbaşı : Tek noktalı bir ışıkla .
- (2) Yarbay : İki noktalı bir ışıkla . .
- (3) Albay : Üç noktalı bir ışıkla . . .
- (4) Amiral : Dört noktalı bir ışıkla

Serdümenin verdiği kol ve pırıldak işaretinin, gemi köprüüstü nöbetçisi tarafından görüldüğü vasıtaya doğru işildak ile yapılacak uzun tek çakma ile bildirilir.



Şekil 12-1 Vasıta Kol İşaretleri

ONÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DİĞER DERS KONULARI

Adayların mesleki bilgi sınavında sorumlu tutuldukları diğer konuların başlıkları bu bölümde belirtilmiştir.

- a. 2692 Sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu
- b. Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği
- c. Uzman Erbaş Yönetmeliği,

mesleki bilgi sınavına dahildir.