

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

E-BÜLTEN



2026/1

MAYIS 2026

Sevgili YTÜ-GİDF Mensupları,

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği ile Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümlerimizde yapılan çalışmalarını takip etmek isteyenlere yönelik hazırladığımız altıncı sayımızı uzun bir aradan sonra tekrar yayımlayabilmemizin sevinci içindeyiz.

Yeni sayımızda fakültemiz ve kulübümüzün güncel faaliyetlerini paylaşmanın yanı sıra ilgi çekici makalelere, öğrencilerimizin başarılarına ve mezun arkadaşlarımızın başarı ve meslek hikayelerine yer verdik.

Keyifle okuyacağınız bir sayı olması dileklerimizle.

Bu sayının yayınlanmasına katkıda bulunanlar:

Yasemin Arıkan Özden
Kağan Esat Özlü
Kaan Hakan Şahin
Mustafa Öztürk
Sıla Güven

İÇERİK

- 1.YTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü'nde Disiplinlerarası Dersler
- 2.Dairesel Kesitli Gemiler
- 3.Açık Kavite Akışında Mikro Mantarların Gelişiminin İncelenmesi
- 4.GİM Mezun Söyleşileri
- 5.GMİM Mezun Söyleşileri
- 6.Erasmus Köşesi
- 7.KOOP Programı
- 8.Öğrencilerimizden Haberler
- 9.Fakültemizden Haberler
- 10.GEMDEK Faaliyetleri



YTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü'nde Disiplinlerarası Dersler Gemi İnşaatı - Mimarlık Etkileşimi

Bölümümüzde 2018 yılından beri Mimarlık ve Endüstri Mühendisliği Bölümleri ile Disiplinlerarası Proje dersleri yürütülmektedir. Disiplinlerarası Proje derslerinde her iki bölümün öğrencileri yine her iki bölümden öğretim elemanlarının eşliğinde alanlarına uygun projeler üretmektedirler. Bu sayımızda Gemi İnşaatı ve Mimarlık Bölümleri'nin ortak çalışması ile Doç. Dr. İbrahim Başak Dağgölü, Doç. Dr. Bekir Şener ve Dr. Öğr. Üyesi Yasemin Arıkan Özden tarafından verilen Disiplinlerarası Proje 1 Dersi tanıtılmaktadır.

İklim değişikliği ve yeryüzünde yeni yerleşim alanlarına duyulan ihtiyaç, su üstünde ve su altında yaşamaya olan ilgiyi artırmaktadır. Bu durum, yapı tipleri ve deniz araçlarında yeni gereksinimler doğurmaktadır. Yeni ihtiyaçlara yönelik yüzer yapıların tasarımında, tek bir disiplinin eğitim ve uygulama açısından yetersiz kalacağı öngörülmekte; Mimarlık ile Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümlerinin etkileşim içinde olması beklenmektedir. Bu amaçla, Yıldız Teknik Üniversitesi'nde Mimarlık ile Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği öğrencilerini ortak bir platformda bir araya getirmek üzere Disiplinlerarası Proje 1 dersi oluşturulmuştur. Dersin amacı, her iki disiplinden öğrencilerin ekipler halinde çalışarak su üstü veya su altı kullanımı için yüzer yapılar ve deniz araçları tasarımlarıdır. Bu çalışmada, 2019-2020 Bahar döneminden beri başarıyla yürütülen dersin amacı, içeriği, uygulama süreci ve çıktıları sunulmakta; dersin öğrencilerin takım çalışması, iletişim ve tasarım yaklaşımlarına katkıları sunulmaktadır.



Resim 1. DAP1 Öğretim Üyeleri Prof. Dr. Bekir Şener, Doç. Dr. İbrahim Başak Dağgölü ve Dr. Öğr. Üyesi Yasemin A. Özden öğrencilerle Maket Atölyesi'nde

Mimari etkinliğin sergilenme alanı yeryüzüdür. İnsanlar, çeşitli ihtiyaçlarını karşılayan mekânların bir araya gelmesiyle oluşan karmaşık organizasyonlar olan farklı yapı türlerini inşa etmek için gezegenimizin yüzeyini ve nadiren yüzeye bağlı bazı doğal oluşumları kullanmışlardır. Yakın zamana kadar, deniz yüzeyi ve özellikle deniz derinlikleri bir yaşam alanı olarak değerlendirilmemiş; mimarlar da gezegenin bu kısımlarını mimari faaliyet için potansiyel alanlar olarak görmemiştir. Ancak günümüzde, giderek yetersiz hale gelen kaynaklarıyla dünyanın bu göz ardı edilmiş alanları artık dikkate almaktan kaçınmayacağı yaygın bir kabul haline gelmiştir. Deniz suyu ile kaplı olan yeryüzü yüzeyi, çok derin olmamakla birlikte, toplamda karasal alanların yaklaşık üç katına karşılık gelmektedir. Hızla artan nüfusu ve her alanda kaynak sıkıntısı yaşamaya başlayan bir dünya için bu alanlar; tarım, madencilik, yerleşim gibi faaliyetler açısından kaçınılmaz olarak potansiyel mekânlar olarak değerlendirilmektedir.

Bu ders, öğrencilere hem Mimarlık hem de Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği alanlarında tasarım süreçlerine ilişkin güçlü bir kavrayış kazandırmayı amaçlamaktadır. Katılımcıların, bu alanlara özgü zorluklar ve çözüm yaklaşımlarını ele alan yüzer platformlar hakkında derinlemesine bilgi edinmeleri hedeflenmektedir. Disiplinlerarası çalışmalar yoluyla öğrenciler, ekip çalışmasını ve farklı bakış açılarını bütünleştirmeyi geliştiren iş birliği yaklaşımlarını deneyimlemektedirler. Ders, disiplinlerarası proje süreçlerinin yönetimi için yapılandırılmış bir yol haritası oluşturma konusunda öğrencilere rehberlik ederek etkili iş birliği ve proje yürütümünü sağlamayı amaçlamaktadır. Sonuç olarak, öğrencilerin yenilikçilik ve stratejik problem çözme teşvik eden disiplinlerarası ortak projeleri kurgulama ve hayata geçirme becerilerini geliştirmeleri hedeflenmektedir.

Su yapıları, özelliklerine göre üç ana grupta sınıflandırılabilir:

Yüzer Yapılar (Floating Structures)

- Kendi sevk sistemine sahip yüzer yapılar
- Kendi sevk sistemine sahip olmayan yüzer yapılar

Yarı Dalmış Yapılar (Semi-submersible Structures)

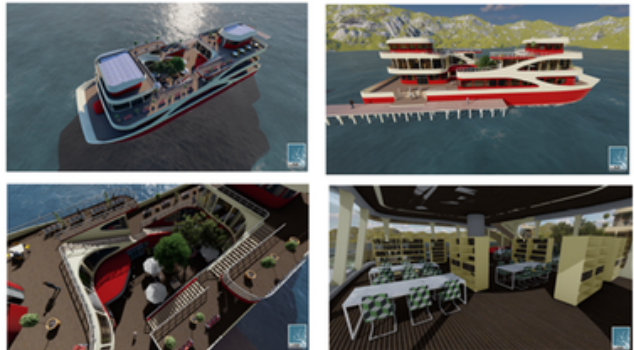
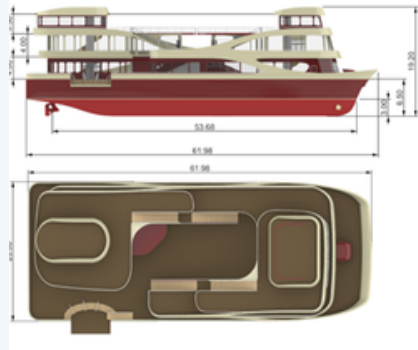
- Kısmen deniz tabanına oturan yarı dalmış yapılar
- Tamamen yüzer durumda olan yarı dalmış yapılar

Sualtı Yapıları (Submersible Structures)

- Yer değiştirme kabiliyetine sahip sualtı yapıları
- Yer değiştirme kabiliyeti olmayan sualtı yapıları

3.1. Yüzer Yapılar

3.1.1 Kendi sevk sistemine sahip yüzer yapılar



Resim 3. Yüzer Kütüphane (Aylin Ataşen, Ozan Şahin, Hüseyin Deniz Güler, Ahmet Cankurt (MİM))

Bu ders, öğrencilere hem Mimarlık hem de Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği alanlarında tasarım süreçlerine ilişkin güçlü bir kavrayış kazandırmayı amaçlamaktadır. Katılımcıların, bu alanlara özgü zorluklar ve çözüm yaklaşımlarını ele alan yüzer platformlar hakkında derinlemesine bilgi edinmeleri hedeflenmektedir. Disiplinlerarası çalışmalar yoluyla öğrenciler, ekip çalışmasını ve farklı bakış açılarını bütünleştirmeyi geliştiren iş birliği yaklaşımlarını deneyimlemektedirler. Ders, disiplinlerarası proje süreçlerinin yönetimi için yapılandırılmış bir yol haritası oluşturma konusunda öğrencilere rehberlik ederek etkili iş birliği ve proje yürütümünü sağlamayı amaçlamaktadır. Sonuç olarak, öğrencilerin yenilikçilik ve stratejik problem çözme teşvik eden disiplinlerarası ortak projeleri kurgulama ve hayata geçirme becerilerini geliştirmeleri hedeflenmektedir.



Resim 2. Güz 2021 Dönemi

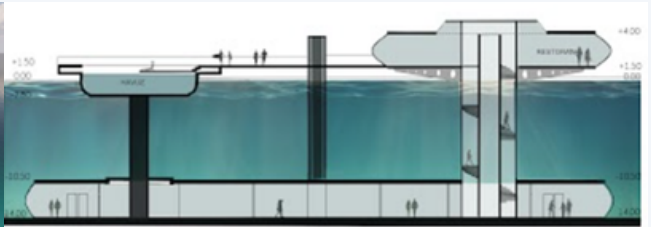
3.1.2 Kendi sevk sistemine sahip olmayan yüzer yapılar



Resim 4. Yüzer eğlence merkezi (Fatih Aydın, Ali Sonay Yurtseven, Batuhan Boz, Sude Zülal Arı (MİM))

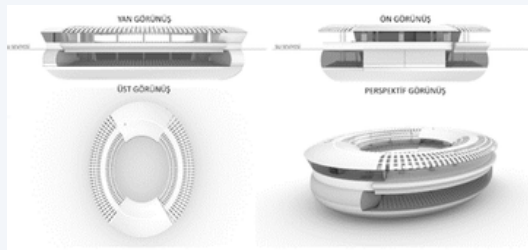
3.2. Yarı Dalmış Yapılar

3.2.1 Kısmen deniz tabanına oturan yarı dalmış yapılar



Resim 5. Yarı dalmış butik otel (Atakan Erdem, Berkay Özenç, Ögedy Yavuz, Selen Mirioğlu (MİM))

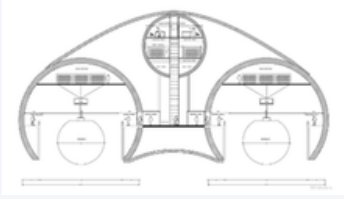
3.2.2 Tamamen yüzer durumda olan yarı dalmış yapılar



Resim 6. Yarı dalmış su sporları merkezi (Semih Korkmaz, Burak Temur, Nafiz Yıldırım, Hakan Güler, Enes Karabulut)

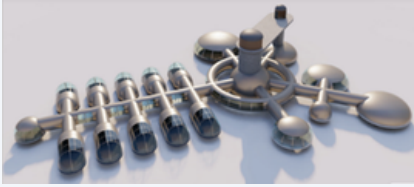
3.3. Sualtı Yapıları

3.3.1 Yer değiştirme kabiliyetine sahip sualtı yapıları

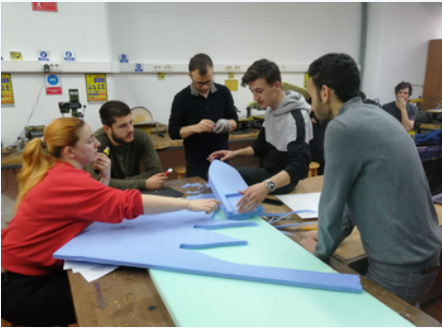


Resim 7. Subcarrier projesi (Hasan Can Özdař, Batuhan Canbaz, Kağan řengün (MİM))

3.3.2 Yer değiştirme kabiliyeti olmayan sualtı yapıları



Resim 8. Su altı butik otel (Ömer Özcan, Semih Önder Erdine, Ömer Faruk Telloęlu, Hasan Hüseyin Öztürk, Taner Dündar (MİM))



Resim 9. Bahar 2020 Dönemi maket çalışmaları

Gemilerin stabilitesini sağlamak için geliştirilen en sıra dışı çözümlerden biri, Çarlık Rusyası'nın Koramiral A. A. Popow'un planlarına göre inşa edilen yuvarlak gemilerdir:

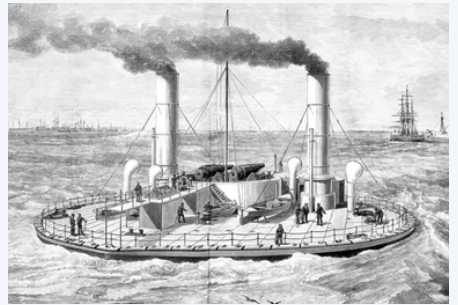
30 Mart 1856 tarihli Paris Barış Antlaşması ile Kırım Savaşı sona ermiş ve mağlup olan Rusya'ya, donanmanın ciddi şekilde küçültülmesini de içeren bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Bu kapsamda Çarlık Rusyası, kıyılarını korumak amacıyla, azami 4.3 m su çekimine sahip 6 küçük gemiden oluşan bir filoyla sınırlı tutulmuştur. Rus Denizcilik Bakanlığı bu çerçevede kıyı zırhlı gemileri inşa etmeye karar vermiştir. Bu gemilerin zırhının, dönemin mevcut zırhlı gemilerinden daha üstün olması hedeflenmiştir. Bu amaçla Koramiral A. A. Popow, yuvarlak gemi projesini geliştirmiştir. Tasarımın temelini, verilen bir hacim için zırhlanması gereken yüzeyi en aza indiren dairesel gövde formu oluşturmaktadır.

17 Aralık 1871'de, model deneylerinin başarıyla tamamlanmasının ardından ilk yuvarlak gemi olan NOWGOROD, St. Petersburg'daki Neva Nehri'nde kızağa konulmuştur. Geminin başlıca özellikleri şunlardır:

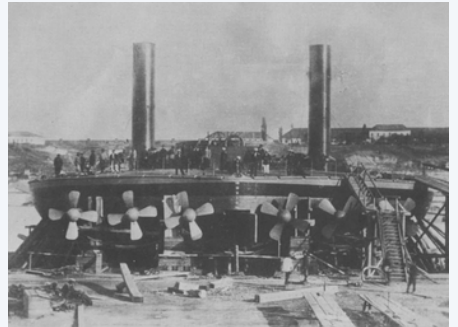
- Deplasman: 2630 ton
- Gövde çapı: 30.80 m
- Ortalama su çekimi: 4.02 m
- Zırh kalınlığı: 228–279 mm
- Toplam zırh ağırlığı: 760 ton
- Mürettebat: 150 kişi

Gemi gövdesi tamamlandıktan sonra parçalara ayrılmış ve o dönemde bu tür gemileri inşa edebilecek imkânlara sahip olmayan Nikolayev'e demiryolu ile taşınmıştır. Nihai montaj 29 Mart 1873'te burada başlamıştır. Altı pervane ile gemi deneme seferlerinde 7.5 knot hıza ulaşmıştır. İki adet 28 cm'lik arka dolumlu topun montajı için gemi Sivastopol'e sevk edilmiştir.

Yuvarlak gemi formu (Ağustos 1874'te ikinci ve daha büyük yuvarlak gemi olan VIZEADMIRAL POPOW kızağa konulmuştur), şiddetli yalpa ve baş-kıç vurma hareketlerini önemli ölçüde azaltmıştır. 6 m dalga yüksekliğine sahip sert deniz koşullarında dahi Vizeadmiral Popow gemisi yalnızca 7° yalpa açısıyla 5.6 knot hız yapabilmıştır.



Resim 2. Nowgorod gemisi



Resim 3. Nowgorod gemisi kıç görünümü



Resim 1. Nowgorod gemisi maketleri



Popow, 1879 yılında Çar tarafından LIVADIA yatının tasarımı ve inşasıyla görevlendirilmiştir. Bu projede, daha önce inşa edilen yuvarlak gemilerde kanıtlanan iyi denizcilik özelliklerine (düşük yalpa ve baş-kıç vurma) özel önem verilmiştir.

Yat, Popow'un tasarımlarına göre Glasgow'da John Elder & Co. tersanesinde inşa edilmiştir. Başlıca boyutları şöyledir:

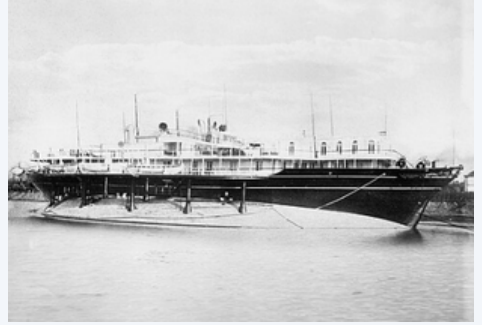
- Tam boy (LOA): 83.0 m
- Genişlik: 46.60 m
- Su çekimi: 2.14–2.50 m



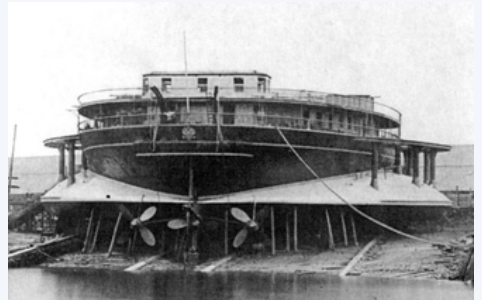
Resim 4. Livadia gemisi

Alışılmadık yapısına rağmen bu yat yaklaşık 15 knot hızlara ulaşabilmiştir. Karadeniz'e transfer seferi sırasında Biskay Körfezi son derece sert koşullar göstermiştir. Buna rağmen yalnızca 4° yalpa açısı ölçüldüğü belirtilmiştir. Gemide bulunan uzmanlar, benzer koşullarda hiçbir gemide bu kadar iyi bir deniz davranışı gözlemlenmediğini vurgulamıştır. Ancak, düz tabanlı gövde nedeniyle baş tarafta oldukça olumsuz bir baş vurma (slamming) davranışı ortaya çıkmış, geminin pruvası dalgalara sert şekilde çarpmıştır.

Bununla birlikte, diğer belirgin dezavantajlar (örneğin dümen verildiğinde düşük manevra kabiliyeti) nedeniyle yuvarlak gemiler, gemi tiplerinin gelişiminde yalnızca kısa süreli bir deneme olarak kalmıştır.



Resim 5. Livadia gemisi



Resim 6. Livadia gemisi

Açık Kavite Akışında Mikro Mantarların Gelişiminin İncelenmesi

Arş. Gör. Mustafa Yasin Öztürk
Doç. Dr. Ahmet Yurtseven

Çalışma, gemi mahallerinde canlı bir kontaminantın ilgili mahalde gelişmesine engel olmayı amaçlayan bir iklimlendirme sisteminin tasarlanıp deneyinin yapılmasını kapsamaktadır.

Mahal içinde hedef bölge belirlenerek, tasarlanan iklimlendirme sisteminin besleme ve çıkış lokasyonlarının, hava debisinin, fan devrinin, hedef bölgedeki türbülanslı veya laminer akışın oluşumunun, hava akışından oluşacak nem düşüşü vb. parametrelerin hesaplamalar ile birbirini destekleyip desteklemediği incelenmiştir.

Deneydeki çalışma limitlerini gemi mahali konfor parametreleri (sıcaklık, nem, temiz hava miktarı vb.) belirlerken, bu parametrelerin hedef bölgede ulaşılmak istenen değerleri ise canlı kontaminantın en düşük gelişme ve yaşama şartlarıyla kısıtlandırılmıştır. Canlı kontaminant gıda ve nemin üzerinde çoğalarak çoğu mahalde bulunma potansiyeli taşıyan bir mantar türü olan *Aspergillus Niger* olarak seçilmiştir.

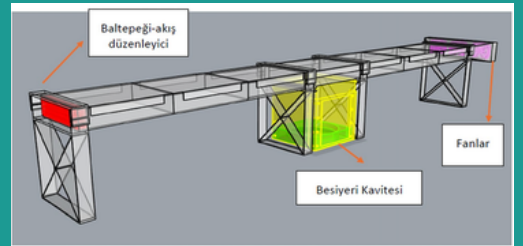
Yöntem ve CAD Modelleme

Literatür araştırmasının ardından elde ettiğimiz verilerden yola çıkarak *Aspergillus Niger* mantarının üremesinde temel olarak nem miktarı, ikincil olarak termal koşullar önemlidir. Mahallerdeki koşullara havalandırma sistemi ile müdahil olunacaktır. Zorlanmış akış içerisinde kütle ve ısı transferinin yüksek olduğu bilinmektedir. Yine kütle ve ısı transferinin girdap bölgelerinde daha fazla gerçekleştiği de bilinmektedir. Bu bilgiler ışığında havalandırma kanalı kavitesi veya mahallerdeki kavite görevi görebilecek, girdap oluşumuna sebebiyet verebilecek temel yüzey hareketlerindeki kontaminantın gelişmesi incelenmiştir. Mahalin veya havalandırma kanalının tamamında inceleme yapmak yerine bu çalışma hacminin tek bir kaviteye düşürülmesi de bir yöntemdir.

Deney düzeneğimiz;

- 4 adet sabit devirde fan
- 6 adet 100 mm çapında besi yeri
- 1 adet bal peteği akış düzenleyici
- 1 adet güç kaynağı trafosu
- 1 adet besi yeri kavitesi
- PLA materyal konstrüksiyon
- Ve 1 adet nem yapıcıdan oluşmaktadır.

Deney düzeneğinin bir kısmı 3D yazıcı ile imal edilecek olup Şekil 1'deki gibi modellenmiştir.



Şekil 1:Deney Düzeneği 3D CAD Modeli

Kavitenin başına ve sonuna 1:4 oranlı havalandırma kanalı seçilmiştir. Kaviteye gelen akışın düzenli olabilmesi adına bu kanala uzunluk verilmiştir. Kanal boyuna bağlı olarak gerekli fan sayısı belirlenmiştir. Bu fanların kavite öncesine konması, kaviteye gelen akışı bozacağı için fanlar kavite sonuna yerleştirilmiştir. Dolayısıyla kanala havayı basmak yerine vakumlayarak çeken bir sistem kurulmuştur. Yerde olan güç kaynağı trafosu, deney düzeneğine nem yapıcı eklenmesi ile kanalın üstüne yerleştirilmiştir. Benzer şekilde nem yapıcı kaynaklı, kanalda oluşan nemin birikeceği yerlere tavalar eklenmiştir. Sistemdeki akış hızı kanal girişinden ölçülmüştür. Bu referans değerle fan sayısının akış hızına etkisi gözlemlenmiştir.

Tablo 1: Fan sayısına göre kanal giriş hızları

Fan sayısı	m/s
4	2,5
3	2
2	1,3
1	0,0

Bu ölçümler sonucunda 4 adet fan kullanımının yeterli olacağı sonucuna varılmıştır. Deney ortamının başlangıç sıcaklığı 20°C derece, ortam nemi ortalama %50 olarak ölçülmüştür.

Deney Sonuçları

Başlangıç ortam koşulları sıcaklığı 20°C derece, ortam nemi ortalama %50 olarak daha önceden ölçülmüştür. Bu koşullarda sisteme eklenen nem yapıcının etkisi, makinenin farklı seviyelerinde ölçülmüş ve sıcaklık & nem değerlerine etkisi incelenmiştir. Nem yapıcı seviyesine göre bağımlı ve bağımsız değişkenler senaryolar halinde Tablo 2'de verilmiştir. Verilen tablodaki değerler maksimum ölçülen değerlerdir.

Tablo 2: Nem Yapıcı Seviyesine Göre Senaryolar

Senaryo #1	Değer	Birim
Fan sayısı	4	Adet
Nem yapıcı seviyesi	0	-
Serbest Akış hızı	2,5	m/s
Ortam Sıcaklığı	20,6	C°
Ortam Nemi	57	%

Senaryo #2	Değer	Birim
Fan sayısı	4	Adet
Nem yapıcı seviyesi	1	-
Serbest Akış hızı	2,5	m/s
Ortam Sıcaklığı	20,6	C°
Ortam Nemi	60	%

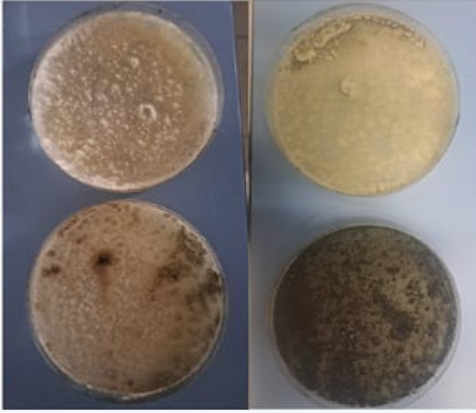
Senaryo #3	Değer	Birim
Fan sayısı	4	Adet
Nem yapıcı seviyesi	2	-
Serbest Akış hızı	2,5	m/s
Ortam Sıcaklığı	23,7	C°
Ortam Nemi	71	%

Senaryo #4	Değer	Birim
Fan sayısı	4	Adet
Nem yapıcı seviyesi	3	-
Serbest Akış hızı	2,5	m/s
Ortam Sıcaklığı	22,2	C°
Ortam Nemi	81	%

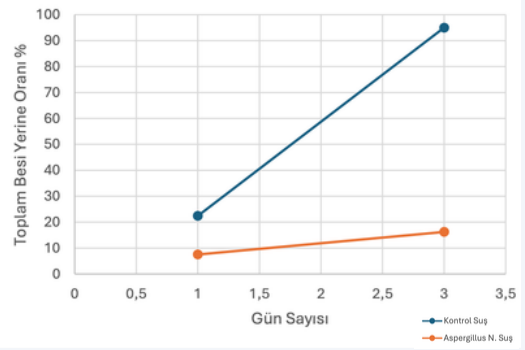
Deney sistemindeki nem problemi de çözüldüğü üzere, yeni suşlar hazırlanıp deney tekrarlanmıştır. Suşlar 1'er günlük periyotlarla görüntülenmiş, 3'er günlük periyotlarla da gelişme hızları değerlendirilmiştir. Petri kabı alanı yaklaşık 78,53 cm²'dir. Tablo 3'te mantar gelişmeleri yaklaşık alan olarak ve petri kabı alanına oranla yüzde olarak ifade edilmiştir.

Tablo 3: Aspergillus Niger ve Referans Suşlarındaki Gelişme Miktarları

Gün	Kontrol Petri Alanı	Koloni Alanı	Kontrol Petri	Aspergillus N. Büyümesi
1	17,59 mm ²	5,89 mm ²	22,4 %	7,5
3	74,61 mm ²	12,72 mm ²	95 %	16,2



Şekil 2: 1. gün referans (sol üst), A.F.'lu (sol alt), 3. gün referans (sağ alt), A.F.'lu (sağ üst) suş



Şekil 3: Aspergillus Niger ve Referans Suşlarındaki Gelişme Miktarları

Belirsizlik ve Güvenilirlik Analizi

Ölçümlerin doğruluğunu teyit etmek adına A-tipi (istatistiksel) ve B-tipi (sistem kaynaklı) belirsizlik hesapları yapılmıştır. %95 güven aralığında yapılan genişletilmiş belirsizlik analizleri, senaryolardaki nem değerlerinin güvenilir sınırlar içerisinde olduğunu doğrulamıştır. Örneğin Senaryo #1 için sıcaklık belirsizliği $\pm 0,8257$ iken, Senaryo #4 için nem belirsizliği $\pm 7,0301$ olarak hesaplanmıştır

Genel Değerlendirme

Elde edilen deneysel veriler, tasarlanan sistemin kavite içindeki kütle transferi artışı ile nem ve sıcaklığı kontrol ederek mantar yayılmasını büyük oranda engellediğini kanıtlamıştır. Bu çalışma, gemi mahallerinde hijyen ve sağlık koşullarının iyileştirilmesine yönelik mühendislik çözümlerinin geliştirilmesine katkı sağlamaktadır.

GİM MEZUN SÖYLEŞİLERİ

DR. SADIK ÖZÜM

1. Kendinizi kısaca tanıtabilir misiniz?

Tüm okurlara sevgiler, ben Sadık Özüm. Büyük bir gururla belirtmeliyim ki ben de Yıldız'lıyım. 2007 yılında Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği lisans derecemi aldıktan sonra, 2009 yılında yüksek lisansımı tamamladım. Teorik açıdan daha fazlasına ihtiyacım olduğunu düşünerek yüksek lisans sonrasında doktora eğitimime başladım ve 2018 yılında tamamladım. Böylece üniversite öğrencisi olarak bana ayrılan sürenin de sonuna gelmiş oldum. Ancak bu durum, çok sevdiğim üniversitemle olan bağımın kopmasına neden olmadı; hâlen okuldaki değerli hocalarım ve dostlarımla iletişimim devam etmektedir.



2. Mezun olduktan sonra hangi iş tecrübelerini yaşadınız?

Üniversitenin ikinci sınıfında karar vermiş olduğum alanda ilk iş tecrübem, dördüncü sınıfta yarı zamanlı olarak Çizgi Dizayn adlı yat tasarım firmasında başladı. Burada işverenim Kerim Demir'den öğrendiğim bilgiler için kendisine teşekkür ederim.

Mezuniyet sonrası Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü'nde araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladım. Bu kararın altında yatan neden, yat tasarımı alanında mühendislik kabiliyetlerimi artırmak için daha fazla teoriye ihtiyaç duymamdı.

2010 yılının sonlarına doğru çok sevdiğim üniversitemden zor bir kararla ayrılarak ARK YAT firmasının yat projelerini tasarlamaya başladım. Bu kararın temel sebebi, beni en çok heyecanlandıran unsurun, üzerinde çalıştığım projenin denizle ilk temas anı olduğunu fark etmemdi. Bu duyguyu ilk kez, değerli hocam Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz'ın henüz üçüncü sınıftayken İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi'ne ait Yunus Araştırma Gemisi'nin modernizasyon projesini bana emanet etmesiyle hissetmiştim. Henüz üçüncü sınıf öğrencisine gerçek bir proje teslim edecek kadar bana güvenen değerli hocama saygı ve sevgilerimi sunarım.

ARK YAT sonrasında yine yat tasarım projeleri kapsamında Artı Mühendislik Firması'nda çalıştım. 2019 yılında kısa bir süre Sirena Marine'de görev aldıktan sonra Dünya Yat firmasında çalışmaya devam ettim. Son olarak 2021 yılında EUREKA YACHTS macerası başladı.

3. Kendi işinizi kurmaya nasıl karar verdiniz?

Bu kararın arkasında iki temel neden bulunmakta. İlk neden, ülkemizin yat üretiminde söz sahibi olmasına rağmen, işin mutfağı olan mühendislik ve tasarım tarafında yeterince söz hakkı bulunmamasıydı. Tasarımda İtalya'nın, mühendislikte ise Hollanda'nın ağırlığının hissedilmesi beni bu konuda daha fazla düşünmeye sevk etti. Türkiye'deki çoğu meslek büyüklerimizin bile bu durumu kabullenmesini saygıyla karşılamakla birlikte, ben zor yolu seçen tarafta olmayı tercih ettim.

Bu durumun tekil başarılarla değişmeyeceğinin farkındaydım. Ülkemizde bu anlamda değerli tasarımlar üretmiş ve denizle buluşturmuş meslektaşlarım elbette bulunmakta. Kişisel başarılar elbette motive edici olsa da, bu başarıların etkisinin sınırlı kaldığını görüyorum. Bu nedenle tekil başarılardan ziyade, iyi bir ekip kurarak marka yaratmanın ve dünyaya tasarım ile mühendislik satmanın daha etkili olacağına inanıyorum. Şahsi kanaatim, başarıdan bahsedilecekse bunun bireysel egodan daha büyük bir amaca hizmet etmesi gerektiği yönündedir. Bu sebeple, henüz yolun başında olduğumuzu söylemek isterim. İkinci neden ise coğrafyamızdaki ağır çalışma koşullarıdır. İnsani şartlarda çalışarak da bu işlerin yapılabilmesine inanan biriyim. Bu anlayışı ortaklarım ile birlikte önce kendi çalışma ortamımızda hayata geçirmeye karar verdik. Eureka Yachts'ta haftalık 40 saatlik iş planları yapılmakta, hafta sonları tatil olarak değerlendirilmektedir. Ofiste 10.00–15.00 saatleri arasında bulunma zorunluluğu vardır; bunun dışındaki saatler ekip arkadaşlarımızın kendi tercihlerine bırakılmıştır. Bu yaklaşımı bir ayrıcalık değil, olması gereken bir çalışma biçimi olarak görüyoruz. Her zaman saygı seviyesinin yüksek olduğu, mutlu bir çalışma ortamının başarıya giden yolda bize destek olacağını düşünmekteyiz. Son olarak, tüm koşulların doğru zamanda, doğru biçimde bir araya gelmesi ve değerli ortaklarım Umut Özdemir ve Soner Çetin ile birlikte benzer vizyonlara sahip oluşumuz bu kararı almamızda etkili oldu. Victor Hugo'nun da söylediği gibi, "Vakti gelmiş bir düşüncenin önünde hiçbir ordu duramaz." Bizim de zamanımızın geldiğine inandık ve eyleme geçtik.

4. Şirketiniz ile ilgili bilgi verebilir misiniz?

Eureka Yachts fikri ilk ortaya çıktığında, ortaklarımla birlikte standart bir tasarım ofisinden farklı olmamız gerektiği konusunda hemfikirdik. Çalışma hayatımız boyunca yerli ve yabancı birçok tasarım ofisiyle çalışma fırsatı bulmuş ve onları analiz etmiş olmamız, eksiklerin nerede olduğunu görmemizi sağladı. Bu doğrultuda Eureka Yachts'ı üretim tabanlı bir tasarım ofisi olarak konumlandırdık. Projenin ilk tasarım aşamasından başlayarak, sahada uygulanabilir çözümler üretmeyi önceliklendirdik. Bunun sağlanabilmesi için üretimde zaman geçirmiş mühendislerin ekipte yer alması ve çizilen her detayın saha tecrübesiyle değerlendirilmesi büyük önem taşıyor. Bu yapıyı oluşturmak için dizaynda tecrübe edinmiş birinin sahada tecrübesini artırmaya veya tam tersi durumu oluşturmaya çalışmanın pek de verimli bir yol olmadığını düşünmekteyiz. Dolayısıyla birlikte çalıştığımız ekiplerin kendi ana alanındaki tecrübeleri (saha veya tasarım) kullanarak fayda sağlayabileceği hibrit bir yapı kurmayı planladık. Bu yaklaşım doğrultusunda yalnızca tasarım projeleri değil, aynı zamanda müşteri temsilciliği ve proje yönetimi hizmetleri de sunmaktayız. Böylece bir tersane yapısı olmadan, saha ve tasarım ekiplerini aynı denklemde kurgulayarak tüm saha tecrübesini tasarıma aktarabiliyoruz. Özetle, Eureka Yachts; bir yat projesinin tasarım aşamasından fiziki proje teslimine kadar tüm süreçlerde destek alınabilecek bir mühendislik firması olma hedefiyle faaliyet göstermektedir.



EUREKAYACHTS

5. Gemi İnşaatı sektöründe girişimci olmanın avantajları ve zorlukları nelerdir?

İçinde bulunduğumuz dalgalı ekonomik koşullar ve son zamanlarda kalifiye mühendislerin yurtdışı tercihleri nedeniyle iyi bir takım oluşturma ihtimallerinin azalması, girişimcilik açısından zorluklar barındırmaktadır. Ancak zamanla, zorluklara odaklanmak yerine sürecin doğal bir parçası olarak görmeyi öğrendim. Hayatta elde edilen güzel şeylerin çoğunun emek ve fedakârlık gerektirdiğine inanıyorum.

Konunun sadece sizin hedefinize ulaşmayı ne kadar istediğinizle ilgili olduğunu düşünüyorum. Avantajlarına bakıldığında ise, sevdiğiniz bir işi, benzer vizyonlara sahip bir ekiple birlikte hayata geçirmek güçlü bir motivasyon kaynağı oluşturuyor. Bu da sürekli daha iyisini düşünmek için itici bir güç sağlıyor. Kendi adıma, mutlu çalışabilmenin hayat kalitesi açısından önemli olduğunu düşünüyorum.

6. Türkiye’de yat/gemi inşa sektörünün mevcut durumu ve geleceğini nasıl görüyorsunuz?

Türkiye, yat üretimi konusunda dünyada önemli bir konumda yer alıyor. Bunun yanında mühendislik ve tasarım alanında da uluslararası ölçekte söz sahibi olabilecek bir potansiyele sahip olduğumuza inanıyorum. Amacımız, bu alanda bilgi ve mühendislik hizmeti ihraç edebilen markaların artmasına katkı sağlamak. Dolayısı ile sektörün, doğru iş modelini benimsemiş çağın gerektirdiği şekilde değişime ayak uydurabilen firmalara ihtiyacı olduğunu düşünmekteyim.

7. Öğrencilik döneminde yaptığınız ve bugün kariyerinize en çok katkı sağlayan şey ne oldu?

Derslere düzenli katılmak ve not tutmak benim için oldukça faydalı oldu; kendi tuttuğum notları hâlâ zaman zaman kullanıyorum. Bunun yanında, kendi kendine öğrenebilme becerisini kazanmanın çok değerli olduğunu düşünüyorum. Bilgiye ulaşmanın kolay olduğu bir dünyada, neyi öğrenmek istediğini bilmek ve bunun için çaba göstermek büyük fark yaratıyor. Üniversite yılları, bu farkındalığın benim için oluştuğu dönem oldu.



8. Bugün bir üniversite öğrencisinin yerinde olsaydınız nereden başlardınız?

Üniversite sürecinde öğrencilerin mental olarak kendilerini güçlendirmeleri ve ne istediklerine karar vermeleri gerektiğini düşünüyorum. Mezuniyet sonrasında her şey planlandığı gibi ilerlemeyebilir; engeller, belirsizlikler ve hayal kırıklıklarıyla karşılaşılabilir. Bu nedenle sıfırdan başlayabilme gücünü ve konfor alanından çıkabilme cesaretini korumak çok önemli.

Deneyimlenmiş küçük bir örneği okuyan değerli meslektaşlarıma ve mezuniyet adaylarına fayda sağlayabileceği düşüncesi ile paylaşıyorum;

Şirketi ilk kurduğumuzda güzel olana ulaşmak için bedel ödemeye hemen başlamıştık. Daha önce tersane tarafında iken iş verdiğimiz yabancı tasarım firmalarından iş istedik. Bizim iyi mühendislik hesabı yapamayacağımızı bütün bir projeyi götüremeyeceğimizi ima eden gayet yukardan bir bakış açısı ile karşılaştık. Biz mental olarak hazırlıklı olduğumuz için egomuzu kenarda tutarak küçük/büyük işlerle ve ücretsiz olarak bizi test etmelerini istedik. İtalya'ya 6 ay bedava çalışarak tüm testleri geçtiğimizi söyleyebilirim. Sonrasında İtalya'nın en ünlü tersanelerinden biri ile projeler yapma fırsatımız oldu bu sefer ücretini aldık tabii ki. Başka bir projede bir buçuk sene süre ile Amerikalı bir müşteri için Hollanda'da bir tersaneye müşteri temsilcisi olarak gittik. Şu an Polonya'da bir tersaneye sualtı hidrodinamik hesaplar dahil tam paket mühendislik hizmeti vermekteyiz. Türkiye'deki birçok megayat projelerinde varız.

Değerli mezuniyet adayı arkadaşlarım, yukarıdaki paragrafta, kendi deneyimlerime dayanarak vurgulamak istediğim nokta, bir şey başarmak için iki temel duyguyu içinde bulundurmanız gerektiğidir.

Birincisi hedef! Yani neyi başarmak istediğinize karar vermek. Bunun da en güzel yolu çocukluğunuzu kaybetmeyerek olgunluğunuzla harmanlamanızdır. Bırakın çocuk tarafınız sınırsızca hayaller kursun, olgun yanınız ise ne kadarını gerçekleştirebileceğiniz konusunda sizi yönlendirsin ve hedefinizi belirlemenize yardımcı olsun.

İkinci duygu ise motivasyon, yani hedefinizi ne kadar istiyorsunuz, bu yolda harcanacak emek, birçok başarısız deneme sonrasında, yeniden aynı motivasyonla denemeye devam edebilecek kadar sabrı içinde bulundurmalısınız.

Thomas Edison'un da belirttiği gibi "Birçok insan, başarıya ne kadar yakın olduklarını fark etmeden vazgeçer." Vazgeçenlerden olmayın arkadaşlar! Özetleyecek olursak, hedeflere ulaşmak çoğu zaman bedel ödemeyi gerektiriyor. Bu bedel genellikle sabır ve emekle ödeniyor. Bu nedenle uzun vadede ayakta kalabilmenin en önemli şartı, yapılan işi severek yapmak. Dolayısıyla mezuniyet aşamasındaki arkadaşlara en büyük tavsiyem, yalnızca iyi oldukları alanlara değil, severek zaman geçirebilecekleri alanlara yönelmeleridir. Bu durum işin motivasyon kısmını kolayca çözecektir.

GMIM MEZUN SÖYLEŞİLERİ

KADİR KARADENİZ

1. Kendinizi kısaca tanıtabilir misiniz?

Merhaba, ben Kadir Karadeniz. 29 yaşımdayım. Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, 2022 yılı mezunuyum.

2.Şu an hangi şirkette hangi kademede çalışıyorsunuz?

Şu anda Carnival Cruise Line'da 3. mühendis olarak çalışıyorum.



3. Cruise gemisinde uzakyol vardiya mühendisi olarak çalışmak nasıl bir deneyim?

Uzun stajımı kimyasal tanker gemisinde yapmıştım.Kargo ile kıyasladığımda sorumluluğu biraz daha fazla hissediyorsunuz.Yolcu gemisinde, ek mesaimiz hariç 6'şar saat vardiya tutuyoruz ve bu 6 saat boyunca makine dairesinin tüm sorumluluğu sizin üzerinizde oluyor.Makine kontrol odasında bulunan vardiya amiri, yani 2.mühendis, önünde olan çoğu sistemi otomatik olarak opere edebildiği ekranlardan ve alarm listesinden o 6 saat boyunca size direktifler veriyor. Herhangi bir olası sorunda, makine dairesinde resmi olarak sorumlu zabıt siz olduğunuz için, bunlara ilk olarak çözümler bulmanız sizden bekleniyor.Ve makine dairesi, benim çalıştığım 2 farklı class gemide; birinde 13, diğesinde 14 ayrı kompartmandan oluşan ve her birinde farklı sistemlerin ve dizel makinelerin bulunduğu devasa bir tesisten oluşuyor.Dolayısıyla, bu tesiste birbirinden farklı sorunların kaynağını tespit edip aksiyon almak ve çözüme kavuşturmak, bir mühendis olarak özgüveninizi geliştiriyor; siz farkında olmadan bu tecrübeler bir refleks haline geliyor.Bu sebeple bir mühendis olarak burada uzakyol makine zabiti olarak çalışmak sizi birçok yönden geliştiriyor.

4.Cruise ve diğer ticari gemileri kıyasladığınızda, gemilerin sistemleri ve şirket kültürleri arasındaki farklılıkları nasıl değerlendirirsiniz?

Cruise gemileri ile ticari gemilerin en büyük farkı, benim tecrübeme göre, elektrikli tahrik sistemleridir.Benim çalıştığım gemilerde 6 adet V tipi, her biri yaklaşık 12800 kW olan dizel jeneratör var. Bu makinelerin her biri ayrı ayrı alternatöre bağlı. Bunlardan üretilen elektrik propulsyon motorlara aktarılıyor ve elektrikle çalışan bu 2 ayrı propulsyon motor 2 ayrı shaftta gücü aktarır geminin tahriğini sağlıyor.Ancak ticari kargo gemilerinde tahrik sistemi shaft ile doğrudan tek bir ana makineye bağlıdır.Benim temelde gördüğüm en büyük farklılık buydu; diğer sistemler için de hemen hemen aynı olduğunu söyleyebilirim.

Şirket kültürü olarak bence en büyük fark, gemiye katılış ve ayrılış tarihlerinizin cruise şirketinde aylar öncesinden belirli olmasıdır. Gemiye katıldığınız anda iniş tarihinizi sistem üzerinden görebiliyorsunuz. Ticari kargo gemilerindeki gibi kontrat usulüyle çalışıyorsunuz; kontrat süresince o şirketin resmî bir çalışsanısınız, ancak bir sicil numaranız var ve bir döngünün içindediniz. Gemiye katılmadan önce bir personel müdürüyle görüşmüyorsunuz. Kontratınız önünüze sistem üzerinden geliyor; katılıp katılmayacağınıza karar vermek sizin inisiyatifinizde



5. Cruise gemilerinde sosyal yaşam ve iş dengesi nasıl?

Cruise gemilerinde dinlenme saatlerine çok dikkat ediliyor. 6 saat vardiya, 3-4 saat ek mesai yapıp günü tamamlıyorsunuz. Gün içinde maksimum 10 saat diyebilirim (istisna durumlar hariç). Bu nedenle geriye kalan 14 saatte isterseniz tamamen uyuyup, isterseniz gemide mürettebat için planlanan sosyal aktivitelere, örneğin partilere, bilardo ve langırt turnuvalarına, limanlarda düzenlenen turlara, para ödüllü tombala ve hediye çekilişlerine veya iş arkadaşlarınızla crew barda sohbet etmeye ayırabilirsiniz.

6.Fakültemizden yeni mezun olacak bir mühendis adayı için, kariyerine bir cruise şirketinde çalışmanın avantajları ve zorlukları nelerdir? Ticari gemilerden bu sektöre geçmek isteyenlere ne önerirsiniz?

Öncelikle şunu belirtmek isterim: Şirketimde de Yıldız mezunu çok kıymetli birkaç arkadaşımıza denk geldim ve bunun bana hissettirdiği mutluluğu tahmin edebilirsiniz. Umarım sayılarımız daha da çoğalır diye söze girmek istedim.

Cruise sektörünün avantajları :

- Maaş skalası çok daha yüksek
- Stajyer maaşları kargonun yaklaşık 4-5 katı
- Mühendislik açısından kendinizi daha fazla geliştirme şansınız var ve ufkunuz açılıyor.
- Çalışırken sürekli İngilizce konuştuğunuz için İngilizceniz gelişiyor.
- Denizciliğin daha farklı kollarında size farklı kapılar arayabilmesi.
- Farklı kültürlerden birçok insanla çalışma deneyimi.

Dezavantajları :

- Yemek kültürü
- Her gün tam mesai çalışılır; kargo gemisindeki gibi pazar günü izni yoktur.
- İnternetin biraz pahalı olması.

Ticari kargo gemisinden bu sektöre geçmek isteyen arkadaşlara tavsiyem, öncelikle İngilizce konuşma, okuma ve yazmada sıkıntıları varsa, bu hususta kendilerini geliştirmeleri.Genellikle ilk kontratta zabıt pozisyonunda başlamak için cruise firmaları sizden kargo gemisinde minimum 12 ay zabıt tecrübesi arar. Özellikle kargoda konteyner gemisinde tecrübeniz varsa, diğer adaylardan daha fazla ön plana çıkarsınız; çünkü yolcu gemileri ve konteyner gemileri gibi çok sık manevra yapan gemilerdir.Buna ek olarak başvuru sırasında sunabileceğiniz ingilizceden ibaret olmayan farklı dil sertifikalarınız size avantaj sağlar

Bu yeterlilikleriniz varsa, bu firmaların kariyer sayfaları ve linkedin sayfalarında açılan başvuruları sık sık takip edip ilk fırsatta başvurup gerekli adımları takip ettikten sonra süreç kendiliğinden ilerliyor.



7.Öğrencilik döneminde yaptığınız ve bugün kariyerinize en çok katkı sağlayan şey neydi?

Öğrencilik dönemimde çok parlak bir öğrenci olduğumu söyleyemem. Özellikle 2. ve 3. sınıfta dönem derslerine ek olarak önceki dönemden aldığım bir kaç ders eklenince o ders döneminin yükünü üzerimde fazlaca hissediyordum.O yıllarda , bir yarıyıldan biribirinden farklı yaklaşık 10-12 ders alınca ister istemez zaman yönetmeyi ve birbirinden bağımsız farklı konulara nasıl eğileceğimi yaşayarak tecrübe ettim ve bu bana iş hayatımda sorumlu olduğum farklı farklı sistemlerin bakım-tutum, işletme ve sorun çözme konusunda bana bir fayda sağladı çünkü en kritik anlarda bile zamanı kullanmayı okul yıllarımdan çok iyi öğrenmiştim.

8.Öğrencilik döneminde mutlaka yapılmasını önerdiğiniz şeyler nelerdir?

Öğrencilik döneminde kesinlikle Erasmus yapılması gerektiğini öneriyorum. Ben yapamadım ama hep 'keşke yapsaydım' dediğim bir olay Erasmus. Okulun yaptığı her teknik geziye katılmayı , denizcilikle alakalı konferanslara ve çalıştaylara katılmayı , özellikle denizcilikle alakalı yayınlanan regülasyonları güncel olarak takip etmeyi ve en önemlisi yavaş yavaş sektörde gittikçe kendine yer bulan yayılan dual fuel engine ve LNG (Sivilaştırılmış Doğal Gaz) sistemleri hakkında üreticilerin yaptığı geliştirmeleri takip etmelerini tavsiye ederim



9.Bugün bir üniversite öğrencisinin yerinde olsaydınız, nereden başlardınız?

Öncelikle hangi tür gemi tipinde mesleğe başlayıp oradan devam etmek istediğime karar verip, kendimi ona göre yetiştirmeye başlardım. Çünkü buna karar verdiğiniz an, sürekli bir adaptasyon süreci yaşamaktansa stabil, istikrarlı ve kendinizi bir alanda iyice profesyonelleşmiş bir kariyer yolculuğuna hazırlarsınız.

ERASMUS KÖŞESİ

Kendini kısaca tanıtır mısın?

Merhaba, ismim Mustafa Öztürk. 2026 yılı itibarıyla Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü son sınıf öğrencisiyim.

Erasmus staj hareketliliğine başvurmaya nasıl karar verdin ve süreç senin için nasıl başladı?

Aslında bu süreç lisans eğitimindeki en önemli noktalardan biriydi. Daha önce 2. sınıftayken Polonya, Gdansk'ta Erasmus öğrenim deneyimi yaşadığım için akademik gereklilikler ve dil yeterliliği gibi konularda sürece hakimdi. Başvurumu üniversitemizin takvimini takip ederek Kasım-Aralık aylarında gerçekleştirdim. Ancak staj hareketliliğinin, öğrenim hareketliliğinden çok daha farklı, bireysel inisiyatif almayı gerektiren bir süreç olduğunu kısa sürede fark ettim.



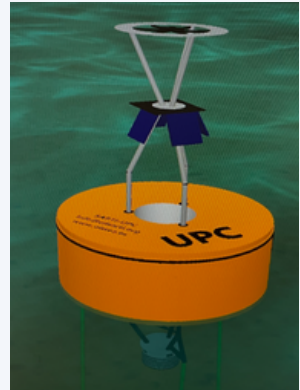
Staj yeri bulmak genellikle en zorlu kısımdır. Sen staj yeri bulup kabul mektubunu almak için nasıl bir strateji izledin?

Dediğiniz gibi sürecin en zorlayıcı ve yıpratıcı kısmı yurt dışında staj yeri bulmaktır. Bu aşamada rastgele başvuru yapmak yerine, bilinçli ve hedef odaklı bir strateji izledim. Kabul almanın en önemli unsurları oldukları için “özgeçmişimi” ve “niyet mektubumu” büyük bir titizlikle hazırladım. Daha sonrasında amacımı net ifade eden bir e-posta taslağı oluşturdum. İlgili alanlarım olan gemi inşaatı, hidrodinamik, deniz yapıları ve sürdürülebilirlik konuları üzerine çalışan şirketleri ve devlet üniversitelerini listeledim.

Listelediğim üniversitelerin ilgili departmanlarındaki profesörleri araştırdım. Hazırladığım taslak metinleri kopyala-yapıştır yapmak yerine, her defasında iletişime geçtiğim kişiye ve onun çalışma alanlarına göre özelleştirerek gönderdim. Yaklaşık 3 ay süren bu süreçte, birçok ülkeden şirketlere, akademisyenlere ve üniversitelere ulaşmama rağmen uzun süre geri dönüş alamadım. Gelen dönüşler ise her zaman olumsuzdu. Ancak bu süreçte vazgeçmeyip online mülakatlara girmeye ve kendimi anlatmaya devam ettim.

Kırılma noktası ne oldu? Stajını nerede yaptın?

Kırılma noktası, İspanya'nın Barcelona şehrinde bulunan köklü bir devlet üniversitesinin araştırma merkezindeki bir profesörle iletişime geçmemle yaşandı. Bana, araştırma merkezi olarak kendi projelerinden ve hangi konular üzerinde çalıştıklarından detaylıca bahsettiler. Ben de kendilerine yetkinliklerimi ve projelerine nasıl katkı sağlayabileceğimi anlattım. Karşılıklı beklentilerimizi konuştuk ve böylece süreç hızlandı. Tam 3 ay staj yeri aramış olmama rağmen, kabul mektubunu almam ve staja kabul edilmem sadece 2 gün sürdü. Daha sonrasında başka kurumlardan ve departmanlardan da olumlu geri dönüşler alsam da ilk kabul mektubu aldığım araştırma merkezini tercih ettim.



Gittiğin kurumda hangi projelerde görev aldın? Teknik açıdan sana neler kattı?

Stajım boyunca mühendislik pratiğimi ileriye taşıyacak çalışmalarda aktif rol aldım. Üniversitenin araştırma merkezinde, offshore endüstrisinin en güçlü yazılımlarından biri olan OrcaFlex programını kapsamlı bir şekilde öğrenme fırsatı buldum. Aktif bir proje için bir offshore şamandırası tasarlayıp hidrodinamik simülasyonlarını gerçekleştirdim. Özellikle deniz yapıları ve dinamik simülasyonlar üzerine yoğunlaştım. Okulda teorik olarak gördüğümüz hidrostatik ve hidrodinamik prensipleri; kablo dinamiği, şamandıra sistemleri ve yüzer yapıların dalga altındaki davranışlarını modellerken pratikte uygulama şansı yakaladım. Bir mühendislik problemini simülasyon ortamına aktarma, analiz etme ve sonuçları yorumlama konusunda kendimi oldukça geliştirdim. Uluslararası bir ortamda çalışarak harika bir deneyim kazandım.

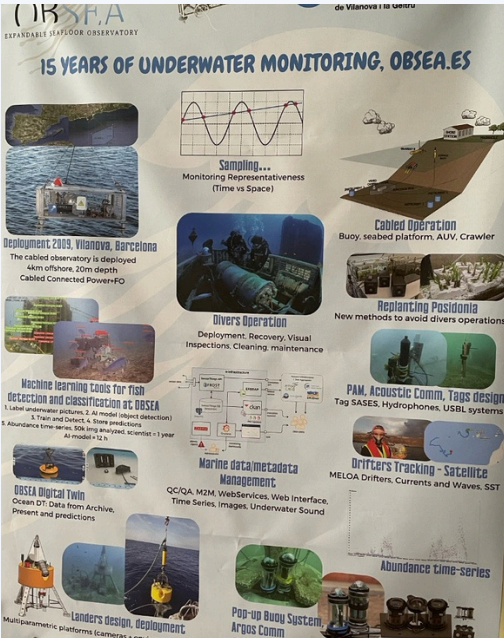


Dil sorunu yaşadın mı? Ofis ortamında veya şehirde iletişim nasıldı?

Ofis ortamında çalışma arkadaşarımla İngilizce olarak iletişim kuruyordum. Farklı ülkelerden gelen çalışma arkadaşarımla da olduğum için adaptasyon sorunu pek yaşamadım. Barcelona şehrinin kozmopolit yapısı, hem İspanyol ve Katalan kültürünü tanımamı hem de farklı ülkelerden insanlarla ve çalışma arkadaşarımla dostluklar kurmamı sağladı.

Barcelona'da sosyal hayat nasıldı? Çalışma saatlerinden arta kalan zamanlarda neler yaptın?

Özellikle yaz aylarında Barcelona'da yaşamak bence harika bir deneyimdi. Çalışma saatlerinden sonra plaja gidip dinlenmek bana çok iyi geliyordu. Ayrıca seyahat etmeyi sevdiğim için bu süreçte farklı ülkeleri de ziyaret etme şansım oldu.



Son olarak, Erasmus stajı yapmayı düşünen arkadaşlarına tavsiyelerin nelerdir?

Bu süreç sadece teknik değil, aynı zamanda sabır isteyen psikolojik bir süreç. Arkadaşarıma en büyük tavsiyem; ret cevaplarından korkmamalarıdır. Süreç ne kadar zorlaşırsa zorlaşsın, hedeflerinize ulaşmanızı sağlayacak o "tek onay" için denemeye devam edin. Yüzlerce yere başvurup yanıt alamazsanız da, sizin için uygun olan o tek kabul mektubunu almanız yeterli olacaktır.

KOOP PROGRAMI

KOOP Programı Nedir?

Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği (GİMM) bölümünde uygulanan Koop (Kooperatif Eğitim) programı, akademik eğitimle denizcilik endüstrisinin gerçeklerini harmanlayan uzun dönemli bir uygulamalı eğitim modelidir. Klasik yaz stajlarından farklı olarak tam bir akademik yarıyıl süren bu program; öğrencilere tersaneler, gemi tasarım ofisleri veya klas kuruluşları gibi profesyonel çalışma ortamlarında tam zamanlı bir mühendis adayı olarak görev alma şansı sunar. GİMM öğrencileri bu süreçte gemi tasarımı, makine sistemleri veya sektörün geleceğini şekillendiren yeşil enerji ve dekarbonizasyon teknolojileri gibi konulardaki teorik bilgilerini doğrudan sahada pratiğe dönüştürürler. Mezuniyet öncesi sektörel ağlarını genişletip denizcilik iş kültürüne erken adapte olan öğrenciler istihdam edilebilirliklerini en üst seviyeye taşıırken, sektör de geleceğin nitelikli mühendislerini henüz öğrenciyken keşfetme ve kazanma avantajı yakalar.

Kendini kısaca tanıtır mısın?

İsmim Emircan Tosun. 2025 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği'nden mezun oldum.

KOOP programına katılma kararını nasıl verdin ve süreç senin için nasıl ilerledi?

KOOP programını bölümdeki arkadaşlarım aracılığıyla ilk dönemin sonlarına doğru öğrenmiştim. Benim de ikinci dönemimde sadece 3 adet proje dersimin kalması sebebiyle okula gelme ihtiyacım yoktu ve boş zamanım vardı. Bu sebeple KOOP programının bana oldukça uygun olduğunu düşünerek başvurmuştum.



Şirketi nasıl seçtin? Seçerken en önemli kriterlerin nelerdi?

Seçerken seçeneklerimi 4-5 şirkete indirmiştim. Kriterlerim arasında şirketin evime yakınlığı, şirketin imkanları, vizyonu ve odaklandıkları alanlar gibi dikkat ettiğim şeyler vardı. Sonuçta bu program belki de iş hayatımın ilk adımını atmama yardımcı olacaktı ve rastgele bir seçim yapmamak önemliydi.

Mülakat süreci nasıldı? Sence firmalar uzun dönemli bir stajyerde/çalışanda en çok hangi özelliklere dikkat ediyor?

Mülakat süreci rahattı. Teorik bilgiden daha ziyade okul hayatımızda katıldığım projeler ve kişiliğim hakkında sorularla karşılaştım. Bu yüzden bence de firmalar genelde bir çalışan mülakatı yaparken kişinin teknik bilgisinden daha çok kendileriyle çalışacak uyumlu ve girişken bir iş arkadaşı bulmayı hedefliyor.

Tipik bir günün nasıl geçiyordu?

İlk günlerimde vaktim çoğunlukla bir mühendisin yanında işi gözlemleyerek geçiyordu. İlgilendiğimiz alan saha ziyareti çok gerektirmediği için oldukça nadiren sahaya çıkıyorduk. Ben işi iyice öğrendikten sonra ayrı bir geminin çizimleriyle görevlendirilmiştim. Bu gemiyle ilgilenirken vaktimin çok büyük bir kısmını masa başında çizimlerle ilgilenerek geçiriyordum.

Hangi firmada ve departmanda çalıştın ve temel görevlerin nelerdi?

Sedef Tersanesi'nde dizayn ofisinde teçhiz ekibinin bir parçası olarak çalıştım. Görevim çoğunlukla teknik resimlerle ilgilenmekti, teknik resimlerdeki gerekli sac kesimleri gibi üretime gönderilmesi gereken çizimleri hazırlıyor ve dizayn ile üretim arasındaki köprü görevlerinden birini yapıyordum.

Çalışırken en çok kullandığın araçlar ve yazılımlar nelerdi?

Çok büyük çoğunlukla Excel ve Autocad, nadiren de AVEVA kullanıyordum. Ayrıca SAP Netweaver ve QDMS yönetim bilgi sistemi gibi araçları kullanmamız gerekiyordu. Bu araçlar gerekli parçaların siparişi, listelenmesi veya çizimin üretime gönderilmesi gibi şirket içi işlemlerde oldukça yardımcı oluyordu.

Okulda öğrendiğin teorik bilgileri pratikte uygulama veya gözleme şansını buldun mu?

Hazır tasarımlar ve çizimlerle ilgilendiğim için pratikte uygulama şansım hiç olmadı fakat Gemi Mukavemeti ve Makine Elemanları başta olmak üzere birçok dersin uygulama alanlarını gözleme fırsatı buldum.

Ekip ve mentor desteği nasıldı? Aldığın en faydalı geri bildirim neydi?

Ekip arkadaşlarımdan hepsi aslında bir yandan bana mentörlük de yapmış oldu. Çünkü ilk günlerimde neredeyse hepsini gözlemleyerek iş hakkında bilgi koparmaya çalışmışım ve hepsi oldukça yardımcı olmuştu. Daha sonrasında da anlayamadığım her konuda beni bilgilendirmeye ve bana yardımcı olmaya çalıştılar. Hatta işe gelmediği günlerde bile yardımcı olan iş arkadaşlarımdan vardı.

KOOP'un sana en büyük katkısı ne oldu?

KOOP'un bana en büyük katkısı kesinlikle sorumluluk bilinci ve iş hayatına uyum oldu. Bir ekibin parçası olmanın, sadece parçası olmanın değil bu ekibin yararlı bir parçası olmanın ne demek olduğunu öğrenmiş oldum. Dizayn ofisinde çalışmanın eksiklerini ve artılarını değerlendirme fırsatı edinmiş oldum.

KOOP yapmayı düşünen arkadaşlarına tavsiyelerin nelerdir?

Bu programı bir staj gibi değil de bir iş ciddiyetiyle değerlendirmelerini, iş hayatına geçiş için böyle büyük bir fırsatı önemsemelerini tavsiye ederim. Hem iş hem okul aynı anda götürmek gözlerinizi korkutmasın çünkü hem çalıştığınız şirket hem de hocalarımız ellerinden geldiğince bu programı yürütebilmeniz için size yardımcı oluyor.

KOOP İŐBİRLİKLERİMİZ

- DAMEN SHİPYARDS ANTALYA
- DELTA DENİZCİLİK MÜHENDİSLİK VE BİLGİSAYAR SAN. TİC. A.Ő.
- EUREKA YACHTS TURİZM TİCARET A.Ő.
- HAKAN ELEKTRİK VE ENERJİ SİSTEMLERİ
- KUZEY STAR SHİPYARD DENİZCİLİK SAN. VE TİC. A.Ő.
- LOŐA MÜHENDİSLİK GEMİ MAKİNE PLASTİK VE GIDA SAN. TİC. LTD. ŐTİ.
- MED MARİNE KILAVUZLUK VE RÖMORKÖR HİZMETLERİ İNŐ. SAN. VE TİC. A.Ő.
- MES MARINE YATŐILIK SAN. VE TİC. A.Ő.
- NTG TEKNOLOJİ (NOVU TECHNOLOGY / NOVUMARE)
- NUMARİNE DENİZCİLİK SAN. TİC. A.Ő.
- RINA (İTALYAN LOYDU)
- SANMAR DENİZCİLİK MAK. VE TİC. A.Ő.
- SEDEF GEMİ İNŞAATI A.Ő.
- SEFT MÜHENDİSLİK
- SİRENA MARİNE
- STM SAVUNMA TEKNOLOJİLERİ MÜHENDİSLİK VE TİCARET A.Ő.
- SU ARGE DİZAYN VE MÜHENDİSLİK A.Ő. (GEMRE TERSANESİ)
- TERSAN TERSANECİLİK SAN. VE TİC. A.Ő.
- TPAO (TÜRKİYE PETROLLERİ ANONİM ORTAKLIŐI)
- ZET MARİNE

ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI BAŞARILARI

Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi olarak, son yıllarda denizcilik sektöründeki gelişmeler doğrultusunda öğrencilerimizin elde ettiği başarılarından gurur duyuyoruz.

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) tarafından her yıl farklı bir temayla düzenlenen Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması'nda, fakültemiz öğrencileri düzenli olarak başarılı performanslar sergilemektedir.

2020 yılında yayımlanan son bültenimizden bu yana geçen dönemde, öğrencilerimiz inovasyon, mühendislik ve tasarım alanlarında nitelikli çalışmalar ortaya koymuştur. 9. yarışmadan 14. yarışmaya kadar olan süreçte verilen; birincilik, ikincilik, üçüncülük ile Türk Loydu ve Gemi Mühendisleri Odası özel ödülleri dahil toplam 26 ödülün 17'si üniversitemiz öğrencileri tarafından kazanılmıştır.

Öğrencilerimiz, her yıl değişen temalar ve artan rekabet ortamında düzenli olarak başarılı sonuçlar elde etmeye devam etmiştir. Aşağıda bu sürece ilişkin genel bir özet sunulmaktadır:

9. Yarışma (2020): 1.'lik ve 2.'lik
10. Yarışma (2021): 2.'lik ve 3.'lük
11. Yarışma (2022): 1.'lik, 2.'lik, 3.'lük ve GMO Özel Ödülü
12. Yarışma (2023): 1.'lik ve 3.'lük
13. Yarışma (2024): 1.'lik, 2.'lik, 3.'lük ve 4.'lük
14. Yarışma (2025): 1.'lik, 2.'lik ve 3.'lük



14. Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması, “24 Metre Altı Motorlu Yelkenli (Motorsailer) Tekne Tasarımı” temasıyla gerçekleştirilmiş; denizcilik sektörü temsilcilerini, akademisyenleri ve öğrencileri bir araya getirmiştir.

Farklı üniversitelerden 49 öğrencinin 17 proje ile katıldığı yarışmada; inovasyon, mühendislik yaklaşımı ve tasarım kriterleri değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, fakültemiz öğrencileri yarışmada öne çıkan sonuçlar elde ederek bizleri gururlandırmıştır.

Ali Tayyip Yıldız ve Emre Büyükbayraktaroğlu tarafından tasarlanan “NOVA” projesi birincilik ödülüne layık görülmüştür. İkincilik ödülünü alan “APEIRON” projesinde öğrencilerimiz Zeynep Gülsüm Ağbulut, Eylül Arslanbay, Ersin Doğan ve Kaan Kırmızıgül (İTÜ ve Rumeli Üniversitesi iş birliğiyle) yer almıştır. Üçüncülük ödülünü kazanan “EL TURCO” projesinde ise öğrencilerimiz Hüseyin Ensar Söylemez, Yiğit Can ve Yağmur Yılmaz (Yeditepe Üniversitesi iş birliğiyle) görev almıştır.

Bu sonuçlarla birlikte, fakültemiz öğrencileri yarışmada tüm derece kategorilerinde temsil edilmiştir.



Üst Üste 4 Yıllık Birincilik Serisi

Bu yıl elde edilen sonuçla birlikte Yıldız Teknik Üniversitesi, yarışmada son dört yıldır birincilik derecesini korumaktadır. 2022, 2023, 2024 ve 2025 yıllarında elde edilen bu sonuçlar, üniversitenin yarışmadaki sürekliliğini ortaya koymaktadır. Ayrıca, önceki yıllarda verilen özel ödüllerin de önemli bir kısmının üniversitemiz öğrencilerininin yer aldığı ekipler tarafından kazanıldığı görülmektedir.

Yarısmaya katılan ve bu süreçte emek veren tüm öğrencilerimizi tebrik eder, çalışmalarında başarılarının devamını dileriz. Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi olarak, alanında yetkin ve sektöre katkı sağlayacak mezunlar yetiştirmeye yönelik çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.

9. YARIŞMA (2020): "ELEKTRİKLİ YOLCU FERİBOTU TASARIMI"



10. YARIŞMA (2021): "12 METRE ALTI TEKNE"



11. YARIŞMA (2022): "YENİ NESİL KOSTER GEMİSİ"



11. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI - OĞUL TÖRENİ 2022

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

Konu: Yeni Nesil Koster Gemisi

FREE WILLY

11. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI - OĞUL TÖRENİ 2022

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

Konu: Yeni Nesil Koster Gemisi

MEDITERRANEA GULL

12. YARIŞMA (2023): "KATAMARAN GEZİ TEKNESİ"

12. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

Konu: Katamaran Gezi Teknesi

HOOPOE
HOE10862

Jury Üyeleri:
Ömer Özkan (Yıldız Teknik Üniversitesi), Muhammet İnan (Yıldız Teknik Üniversitesi), Barış Karabulut (Yıldız Teknik Üniversitesi)

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

12. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

Konu: Katamaran Gezi Teknesi

ZADA
ZCT01283

Jury Üyeleri:
Yahya Karabulut (Yıldız Teknik Üniversitesi), Serkan Engin (Yıldız Teknik Üniversitesi)

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

13. YARIŞMA (2024): "BALIKÇI GEMİSİ "

13. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

Konu: Balıkçı Gemisi

FREYR

Jury Üyeleri:
Ali Can ÖZTÜRK (Yıldız Teknik Üniversitesi), Osman ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi), Fatih ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi)

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

13. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

Konu: Balıkçı Gemisi

AURORA

Jury Üyeleri:
Mehmet ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi), Fatih ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi), Yalçın KAYA (Yıldız Teknik Üniversitesi)

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

13. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

Konu: Balıkçı Gemisi

SAMANDAĞ

Jury Üyeleri:
Ali Can ÖZTÜRK (Yıldız Teknik Üniversitesi), Osman ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi), Fatih ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi)

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

13. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

Konu: Balıkçı Gemisi

DALAY

Jury Üyeleri:
Ayşe ÇELİK (Yıldız Teknik Üniversitesi), Barış ÖZKAN (Yıldız Teknik Üniversitesi), Yalçın KAYA (Yıldız Teknik Üniversitesi), Serkan Engin (Yıldız Teknik Üniversitesi)

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ
www.gemiyatvehizmetleri.org

14. YARIŞMA (2025): "24 METRE ALTI MOTORLU YELKENLİ (MOTORSİZLER) TEKNE"

XIV. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

NOVA
ZKM48273

ALI YAPIN HANCI
YEREN
YETKİNDENLİKLERİ



Türkiye

İTİB

TİM

YAT VE GEMİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

Denizcilik Kurumları

XIV. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

APEIRON
APM00938

ERDEM DOĞAN
ETEL AYLAĞAZ
ZELVAH ARAKAT
BAKAR ÇİMENÇİ



Türkiye

İTİB

TİM

YAT VE GEMİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

Denizcilik Kurumları

XIV. ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

EL TURCO
ELT88726

YUSUF CAN
NURCAN
YUSUF YILMAZ



Türkiye

İTİB

TİM

YAT VE GEMİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

Denizcilik Kurumları

Gelecek Yılın Rotası Belli Oldu: Hedef "Römorkör" Tasarımı

2026 yılında düzenlenecek olan 15. Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması'nın ana temasının "Römorkör Tasarımı" olacağı açıklandı.

Bu doğrultuda, denizcilik sektörü, akademi ve öğrenciler açısından yeni bir çalışma alanı ve tasarım süreci gündeme gelmiştir. Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi olarak, önümüzdeki dönemde de öğrencilerimizin bu alandaki çalışmalarını desteklemeyi ve nitelikli projeler üretmelerini teşvik etmeyi sürdüreceğiz. Bu süreçte emeği geçen öğrencilerimize, akademisyenlerimize ve katkı sunan tüm paydaşlara teşekkür ederiz.

FAKÜLTEMİZDEN HABERLER

Fakültemizde geleneksel olarak düzenlenen “Çay Saati” etkinliğinde Bahar 2026 döneminde akademisyenlerimiz ve öğrencilerimiz bir araya geldi.



Antalya Konyaaltı Fettah Tamince Denizcilik Teknik ve Mesleki Anadolu Lisesi 23 Aralık 2025 tarihinde fakültemizi ziyaret etmiştir. Aday öğrencilere Fakülte tanıtımı yapılmıştır. Kendilerine ziyaretleri için teşekkür ederiz.

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümümüzün YLSY MEB bursiyeri Arş. Gör. Hasan Öztürk Southampton Üniversitesi'nde yürüttüğü “AI-Driven Biofouling Hull Management Framework” başlıklı doktora çalışmasını 3 Nisan 2026 tarihinde Gemi Direnci ve Sevki dersi kapsamında sunmuştur.



İzmir Kız Lisesi'nin değerli öğretmenleri ve aday öğrencileri 28 Nisan 2026 tarihinde fakültemizi ziyaret etmişlerdir. Kendilerine her iki bölümümüz tanıtılarak meslek seçimine dair bilgiler verilmiştir. Ziyaretleri için kendilerine teşekkür ederiz.

GEMİ VE DENİZCİLİK KULÜBÜ FAALİYETLERİ

Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi ve Denizcilik Kulübü (GEMDEK), öğrencilerin mesleki ve kişisel gelişimlerine katkı sağlamak, onları henüz sıralardayken sektörün gerçekleriyle tanıştırmak amacıyla faaliyetlerine hız kesmeden devam ediyor. Öğrencilerimiz ile denizcilik dünyasının lider firmaları arasında sarsılmaz bir köprü kuran kulübümüz, bu eğitim-öğretim yılında düzenlediği iki dev organizasyonla üniversitemizin adını sektörde bir kez daha duyurdu.



13. GEMİ MÜHENDİSLİĞİ ZİRVESİ (1-2 NİSAN 2026)



Birinci Gün: Zirvede Savunma Sanayii Rüzgarı

Zirve; Bölüm Başkanımız ve Fakülte Dekanımızın açılış konuşmalarıyla başlarken, hemen ardından kürsüyü Türk Loydu Vakfı Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan ve İstanbul Tersanesi Komutanı Tümamiral Recep Erdinç Yetkin alarak değerli vizyonlarını katılımcılarla paylaştı.

Açılışın ardından geçilen Savunma Sanayi Paneli, adeta sektörün zirvesini tek masada buluşturdu. Millî Savunma Üniversitesi'nden Doç. Dr. Ali Doğrul'un moderatörlüğünü üstlendiği panele; Türk Loydu UDH A.Ş.'den Seyhan Özkan, İstanbul Tersanesi Komutanlığı'ndan Binbaşı Onur Kaltakçı, Asfat'tan Sedat Ulukan ve Savunma Sanayi Başkanlığı'ndan Recep Kuşçu panelist olarak katıldı. Öğleden sonraki oturumlarda ise Türk Loydu Vakfı, Kuzey Star Shipyard, MED Marine, Borusan CAT Marine, Sefine, Asfat, Yalova Shipyard ve Beşiktaş Grup (Beşiktaş Tersane-Art Tersanesi) kendilerini tanıtarak güncel projelerini öğrencilerimize aktardı.

İkinci Gün: Kampüste Dev Stant Alanı

Zirvenin ikinci günü, fakültemizi adeta bir kariyer fuarına dönüştürdü. İlk gün oturumlarda yer alan firmalara ek olarak; Turquoise Yachts, Sirena Marine, Karadeniz Holding, TMMOB GMO, Park Tersane, Sanmar Shipyards, Bilgin Yachts, Hat-san Shipyard ve Seft Mühendislik A.Ş.'nin de katılımıyla toplam 18 firmayı dev bir stant alanında ağırladık. Öğrencilerimiz, sektörün hem ticari hem de mega yat inşasındaki en prestijli firmalarıyla doğrudan iletişim kurma, CV bırakma ve iş/staj bağlantıları kurma fırsatını yakaladı.



14. DENİZİN YILDIZLARI (4-5 KASIM 2025)



Güz döneminde gerçekleştirdiğimiz ve GEMDEK tarafından gelenekselleşen "Denizin Yıldızları" kariyer etkinliğinin 14.'sü de yine yoğun bir katılımıla tamamlandı. Öğrencileri Denizcilik işletmeleri ve armatör firmalarla bir araya getiren organizasyon, geleceğin mühendislerine ve zabıtlarına paha biçilmez bir rehber oldu.

İki gün süren etkinlikte; Arkas Denizcilik, Lucent Maritime, YA-SA Holding, Güngen Denizcilik, Geden Lines, Ditaş Denizcilik, İnce Shipping, Beşiktaş Denizcilik ve Spark Ship Management gibi denizcilik sektörüne yön veren dev paydaşlar ağırlandı.

Oturumlarda, denizcilik sektörünün güncel dinamikleri, gemide yaşam standartları, mesleki zorluklar ve sektörün yeni mezunlardan beklentileri tüm şeffaflığıyla ele alındı. Firma temsilcileri staj süreçleri ve iş imkanları hakkında kritik bilgiler paylaşıırken, soru-cevap bölümleriyle öğrencilerin zihinlerindeki soru işaretleri giderildi. Geniş katılımıla gerçekleşen Denizin Yıldızları, öğrenciler ile sektör arasında güçlü bir bağ kurulmasına katkı sağlarken, geleceğin mühendislerine yol gösteren önemli bir kariyer platformu olma özelliğini sürdürmektedir.

13. GEMİ MÜHENDİSLİĞİ ZİRVESİ

1 NİSAN

09.00-10.30	AÇILIŞ	11.10-11.25	BORUSAN CAT
10.30-11.15	SAVUNMASANAYI	11.25-11.40	MOLA
11.15-11.30	MOLA	11.40-11.55	SEFİNE
11.30-12.15	SAVUNMASANAYI 2	15.00-15.15	ASFAT
12.15-12.30	TÜRK LÖYDÜ VAKFI	15.20-15.35	KARADENİZ HOLDİNG
12.30-13.30	ÖĞLE ARASI	15.35-15.50	MOLA
13.30-13.45	KUZEY STAR	15.50-16.05	YALOVA SHIPYARD
13.50-14.05	MED MARINE	16.10-16.40	BESİKTAŞ GROUP

2 NİSAN

10.00-17.00 STAND

YTU BEŞİKTAŞ ODİTORYUMU

14. DENİZİN YILDIZLARI

4 KASIM

Salı

10.00-10.30	AÇILIŞ	10.00-10.40	DİTAŞ DENİZCİLİK
10.30-12.00	ARKAS DENİZCİLİK	11.00-11.40	İNCE SHIPPING
13.00-13.40	LUCENT MARITIME	13.00-13.40	BESİKTAŞ DENİZCİLİK
14.00-14.40	YA SA HOLDİNG	14.00-14.40	SPARK SHIP MANAGEMENT
15.00-15.40	GÜNGEN DENİZCİLİK	15.00-15.40	SEKTÖRÜN YILDIZLARI
16.00-16.40	GEDEN LINES		

5 KASIM

Çarşamba

BEŞİKTAŞ ODİTORYUM

YIL BOYU DURMAKSIZIN ÜRETEN KULÜP: GEMDEK'TEN DOLU DOLU BİR DÖNEM!



Gemi Mühendisliği Zirvesi ve Denizin Yıldızları gibi dev organizasyonlara imza atan kulübümüz, 2025-2026 eğitim-öğretim yılı boyunca hız kesmedi. Teknik gezilerden sosyal sorumluluk projelerine, kişisel gelişim eğitimlerinden kariyer söyleşilerine kadar 15'in üzerinde farklı etkinliği başarıyla hayata geçirerek öğrencilerimiz için dolu dolu bir ekosistem yarattı.



Rotamız Sahalar: 6 Farklı Tersaneye Teknik Gezi

Öğrencilerimizin sıralarda öğrendiği teorik bilgileri pratikle harmanlaması için üretim sahalarına indik. Dönem boyunca sektörün kalbi konumundaki tam 6 büyük tersaneye (Gemak, Beşiktaş, Haliç/Şehir Hatları, SANMAR, Sefine ve Sedef Shipyar) kapsamlı teknik geziler düzenledik. Tarihi mirasımız Haliç Tersanesi'nden modern üretim bantlarına kadar geniş bir yelpazede gemi inşa süreçlerini, bakım-onarım faaliyetlerini ve sürdürülebilirlik uygulamalarını yerinde gözlemlene fırsatı bulduk.



Kariyer Günleri ve Profesyonel Gelişim Eğitimleri

Öğrencilerimizin profesyonel hayata tam donanımlı hazırlanması için Güz ve Bahar Dönemlerinde (14 Ekim, 17 Aralık ve 2 Mart) Kariyer Günleri söyleşileri gerçekleştirdik. Başmühendisler, kaptanlar ve yöneticilerden oluşan değerli konuklarımızı ve mezunlarımızı kampüsümüzde ağırlayarak denizciliğin çok yönlü yapısı, gemide yaşam ve kariyer basamakları üzerine derinlemesine sohbetler ettik. Mesleki vizyonun yanı sıra 21. yüzyıl yetkinliklerini de unutmamak! Dönem içerisinde uzman eğitimciler eşliğinde; Canva ile Görsel İçerik Üretimi, Öğrenme Çevikliği ve Etkili LinkedIn Kullanımı ile CV Hazırlama eğitimleri düzenleyerek üyelerimizin kişisel markalarını güçlendirmelerine destek olduk.



Sosyal Sorumluluk, Vefa ve Dayanışma Birlikte Yaşandı

Mühendislik faaliyetlerimizin yanı sıra, toplumsal duyarlılığımızla da fark yarattık. 10 Kasım'da Ata'mızın huzuruna, Anıtkabir'e çıkarken bu anlamlı ziyareti taçlandırıp Ankara Şehit Halil İşıklar Ortaokulu'na tam 10.000 kitap bağışlayarak eğitime dev bir katkı sunduk.

Ayrıca Çorbada Tuzun Olsun Derneği iş birliğiyle evsiz vatandaşlarımıza sıcak yemek ulaştırarak dayanışma ruhumuzu güçlendirdik. Kadın Gemi Kaptanları Mühendisleri ve Denizciler Derneği ile düzenlenen kahvaltıda sektörün öncü kadınlarıyla ilham verici bir bağ kurarken; 2 Mart'taki Geleneksel GEMDEK İftarımızda mezunlarımızla aynı sofrayı paylaşarak YATÜ dayanışmasını bir kez daha gözler önüne serdik.

YILDIZLARDAN AÇIK DENİZLERE: YTÜ SOLAR BOAT TEAM İLE SÜRDÜRÜLEBİLİR VE OTONOM GELECEK

1. Takım Vizyonu ve Tarihçe

2012 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi bünyesinde kurulan YTÜ Solar Boat Takımı, on yılı aşkın süredir yenilenebilir enerji ve otonom sistemleri denizcilik sektörüne entegre eden Türkiye'nin öncü Ar-Ge ekiplerinden biridir. Gemi inşa, makine, elektrik-elektronik ve yazılım mühendisliğini tek potada eriten ekibimiz; karbon ayak izi sıfır olan, yapay zeka destekli yeni nesil deniz araçları tasarlamaktadır.



TU YILDIZ
SOLAR
BOAT
TEAM

2. Küresel Arenada Teknik Yetkinlik

Kuruluşundan bu yana Türk mühendisliğini uluslararası sularda en üst seviyede temsil eden takımımız, prestijli organizasyonlara damga vurmuştur:

- Monaco Energy Boat Challenge: Dünyanın en iyi üniversitelerinin yarıştığı bu küresel organizasyonda genel klasmanda Dünya 7.liği.
- Sardinia Innovative Boat Week (Italya): Avrupa'nın en zorlu parkurlarından birinde sergilenen üstün performansla Avrupa 3.lüğü.
- Teknofest 2025: 150'nin üzerinde başvuran takım arasından finale kalarak, finalde fakültemizi temsil eden tek takım olma gururu.
- Dutch Solar Boat Challenge: Teknik dayanıklılık ve sürdürülebilirlik alanında uluslararası tecrübe.



3. Güncel Projeler: Açık Denizlerin Yerli Teknolojileri

Takımımız, güncel olarak üç farklı vizyoner platform üzerinde çalışmalarını sürdürmektedir:

- **PREVEZE:** İnsansız su üstü araçları (İDA) konusundaki en gelişmiş platformumuzdur. Gövde tasarımı, güç dağıtım üniteleri ve ana kontrol kartları tamamen ekibimizce tasarlanmıştır. Yabancı hazır otopilotlar yerine, tamamen yerli imkanlarla kodladığımız yapay zeka ve algoritmalar sayesinde siber güvenlik ve operasyonel bağımsızlık en üst düzeye çıkarılmıştır.
- **ÇAKA BEY:** Macaristan'daki Balaton Solar Boat Challenge için optimize edilmiştir. CFD analizleriyle tasarlanan kanat yapısı tekneyi sudan yükselterek sürtünmeyi %50 azaltmakta. Araçtaki yüksek verimli su altı pod motoru ve hassas elektronik direksiyon sistemi, dışa bağımlılığı bitiren özgün yerli tasarımlarımızdır.
- **HAMİS MERTCAN:** Bize Monaco'da 7.lik getiren bu aracımız, hafif karbon fiber gövdesi ve esnek güneş paneli entegrasyonu ile takımımızın tasarım evrimindeki en önemli kilometre taşlarındandır.

4. Ar-Ge ve Mühendislik Odak Noktaları

Projelerimizde sadece tekne üretmiyor, kritik alt sistemler geliştiriyoruz:

- **Tam Otonom Seyrüsefer:** Lidar ve kamera füzyonu ile insan müdahalesiz rota takibi.
- **Enerji Yönetim Sistemleri (EMS):** Lityum bataryalarda depolama ve anlık motor verimliliği takibi.
- **Hidrodinamik Optimizasyon:** Gelişmiş CFD simülasyonları ile maksimum verimlilik sağlayan gövde formları.

5. Gelecek Vizyonu

Amacımız, otonom ve çevreci deniz araçları konusunda YTÜ'yü uluslararası bir mükemmeliyet merkezi haline getirmektir. Balaton'dan Norveç'e, TEKNOFEST'ten dünya şampiyonalarına uzanan rotamızda, ülkemizin teknolojik bağımsızlığına katkı sunuyoruz. "Yıldızlardan Açık Denizlere" ilkesiyle Mavi Vatan için yenilikçi çözümler geliştirmeye devam edeceğiz.



DERİNLİKLERİN OTONOM GÜCÜ: AUVTECH İLE SU ALTINDA YENİ UFUKLARA

1. Takım Vizyonu ve Tarihçe

Auvtech, insansız su altı aracı (ROV/AUV) teknolojileri geliştirmek üzere 2010 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi bünyesinde kurulan ve 2010-2013 yılları arasında sektörde aktif rol oynayan öncü bir takımdır. O dönemde dünyanın en prestijli organizasyonlarından olan Robosub Uluslararası Otonom Sualtı Araçları Yarışması'nda finale kalarak büyük bir gurur yaşatan ekip; bu paha biçilmez deneyim ve bilgi mirasını yeni nesillere aktarmak amacıyla 2023 yılında yepyeni ve dinamik bir kadroyla tekrar faaliyete geçmiştir.

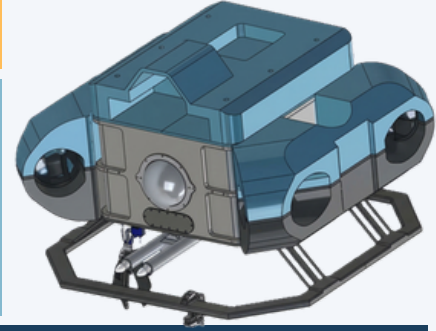
Bugün Yıldız Teknik Üniversitesi'nin köklü öncülüğünde; İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi ve Haliç Üniversitesi'nden gelen yetenekli öğrencilerin de katılımıyla 15 kişilik güçlü ve multidisipliner bir takım olarak yolumuza devam ediyoruz.



2. Küresel Arenada Teknik Yetkinlik

Kısa sürede yeniden yapılanan ekibimiz, geçmişten aldığı ilhamla geleceğe sağlam adımlarla ilerlemektedir:

- TEKNOFEST İnsansız Su Altı Sistemleri Yarışması: Mühendislik projelerinin en zorlu aşamalarından biri olan Kritik Tasarım Raporu (KTR) aşamasında Türkiye 4.lüğü (2024).
- Robosub Uluslararası Otonom Sualtı Araçları Yarışması: Dünya çapındaki bu dev organizasyonda Finalist olma gururu.



3. Güncel Projeler: Açık Denizlerin Yerli Teknolojileri

- TEKNOFEST 2026 Hedefi: Milli Teknoloji Hamlesi'ne somut bir katkıda bulunarak, sualtı sistemleri kategorisinde en yenilikçi ve stabil mühendislik çözümünü sunmak; yarışmada verilen görevleri eksiksiz tamamlayarak zirvede yer almak.
- Uluslararası Arenaya Dönüş: Sualtı robotiğinin dünyadaki zirvesi kabul edilen Robosub'da, otonom sistemlerimizin karmaşık görevlerdeki başarısını dünyanın dört bir yanından gelen en iyi üniversite takımlarına karşı bir kez daha kanıtlamak.

4. Ar-Ge ve Mühendislik Odak Noktaları

Üzerinde titizlikle çalıştığımız AUV aracımız; yüksek manevra kabiliyeti ve hidrodinamik verimliliği en üst düzeyde sunacak şekilde tasarlanmıştır:

- Hidrodinamik Gövde Tasarımı: Hesaplamalı Akışkanlar Dinamiği (CFD) analizleri doğrultusunda optimize edilen gövdemiz, su direncini en aza indirerek itki verimliliğini maksimuma çıkarır. Gövde ve iskelet malzemesi, yüksek basınca ve darbelere karşı özel olarak seçilmiş ve test edilmiştir.
- Kusursuz Sızdırmazlık: Aracın kalbi olan elektronik donanımları korumak hayati önem taşır. Bu nedenle yüksek sualtı basıncına karşı kusursuz çalışan özel O-ring sistemleri ve yalıtılmış kapsüller kullanılmıştır.
- 6 Eksenli Tam Bağımsız İtici: Stratejik açılarla konumlandırılmış itici motorlarımız sayesinde aracımız, su altında 6 eksenle tam bağımsız hareket kabiliyetine sahiptir. Bu özellik, dar alanlardan geçiş ve hedef karşısında hassas konumlanma gibi kritik manevralarda eşsiz bir avantaj sağlar.
- Otonomi, Görüntü İşleme ve Sensör Füzyonu: Gelişmiş sualtı kameraları, derinlik/basınç sensörleri ve IMU bileşenlerinden alınan veriler, güçlü gömülü sistemimizde anlık ve gecikmesiz olarak işlenir. Tamamen kendi geliştirdiğimiz yapay zeka algoritmaları sayesinde aracımız; suyun altındaki bulanık görüş koşullarında bile çevresini haritalandırabilir, hedefleri renk ve şekil bazında tanıyabilir ve hiçbir dış insan müdahalesi olmadan tam otonom kararlar alabilir.

DENİZLERDE AKILLI VE SIFIR EMİSYONLU GELECEK: STARS OF HYDRO

1. Takım Vizyonu ve Tarihçe

Stars of Hydro, Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi öğrencileri tarafından 2017 yılında kurulmuş bir mühendislik takımıdır. Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün büyük ülküsü haline getirme" hedefini otonom teknolojilerle birleştiriyoruz.



2. Küresel Arenada Teknik Yetkinlik

İsviçre: Hydrocontest: 2019 yılında İsviçre'de Avrupa'nın en prestijli yarışmalarından birine katılan Stars of Hydro ekibi, uluslararası arenada Avrupa genelinde 6. 'lık derecesi elde etmiştir.

TEKNOFEST: 2024'de Mersin'de düzenlenen Teknofest İnsansız Deniz Araçları yarışmasına katıldığımız yarışmayı finalist olarak tamamladık.



3. Güncel Projeler: Açık Denizlerin Yerli Teknolojileri

Piri Reis: Transatlantik Otonom Yelkenli

Hedef: Microtransat Challenge

Dünyanın en zorlu mühendislik yarışmalarından biri olan Microtransat Challenge için tasarlanan Piri Reis, Atlantik Okyanusu'nu insansız ve otonom olarak aşmayı hedefler.

Yakamoz: Otonom Su Altı Aracı

Hedef: TEKNOFEST Su Altı Kategorisi

Su altındaki anomalileri görüntü işleme teknolojisi ile tespit etmek için tasarlanmıştır.

Tomris: Otonom Elektrikli Tekne

Hedef: TEKNOFEST

Liman senaryolarında hassas manevra kabiliyeti gerektiren görevler için geliştirilmiştir. TEKNOFEST 2026 İnsansız Deniz Araçları Kategorisinde TEKNİK YETERLİLİK ETABINI GEÇMİŞTİR.

SARA: Su Altı Roket Yarışması

Hedef: TEKNOFEST 2026

Su altı ortamında hassas kontrol ve görev odaklı kullanım için geliştirilmiştir. Stars of Hydro tasarımı, stabil hareket, yönlendirme kabiliyeti ve görev mekanizmasına uygun şekilde optimize edilmiştir.

HydroContest Retrofit Challenge

Hedef: Fransa

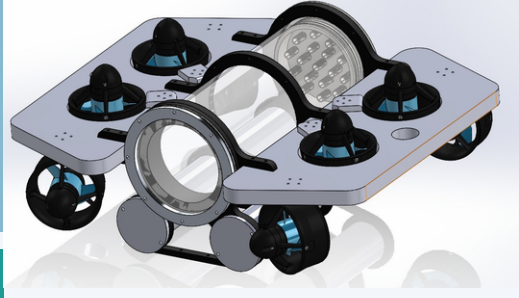
- Mevcut gemilerin enerji verimliliğini artırmaya yönelik mühendislik çözümleri geliştirmek amacıyla çalışılmıştır. Stars of Hydro, 2026 HydroContest Retrofit Challenge'da 42 takım arasından seçilen 6 ekipten biri olmuş ve yarışmaya kabul edilen Tek TÜRK takımıdır. 29 Nisan 2026'da Türkiye'yi uluslararası arenada temsil edecektir.

4. Ar-Ge ve Mühendislik Odak Noktaları Üretim

Kompozit üretimde vakum infüzyon gibi ileri yöntemlerle hafif, dayanıklı ve yüksek verimli deniz araçları üretimi

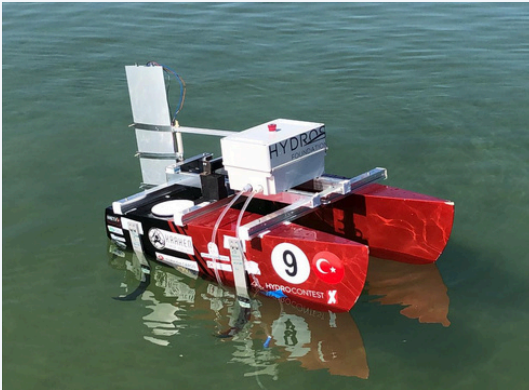
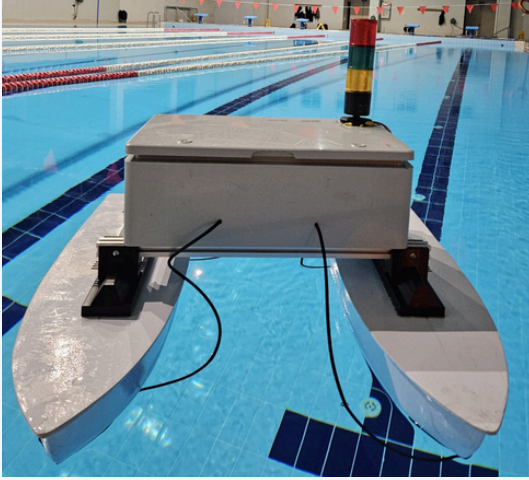
Yazılım

Platform Bağımsız Teknolojimiz; yüzey araçları ve denizaltılara entegre edilebilir modüler yazılım mimarisini.



5. Gelecek Vizyonu

Stars of Hydro olarak önümüzdeki 5 yıl içinde, geliştirdiğimiz "HYDRONOM" otonom kontrol kartını ticarileştirerek küresel pazara sunmayı; denizcilik alanında otonom, verimli ve sürdürülebilir çözümler geliştirerek üniversite-sanayi iş birliğiyle Türkiye'nin otonom gemi filosunun çekirdeğini oluşturmayı hedefliyoruz
Hedef: "Smart Shipping & Zero Emission"



Dergimizde size de yer vermek istiyoruz.
Yayınlanmasını istediğiniz yazılarınızı bizimle paylaşabilirsiniz: yarikan@yildiz.edu.tr

Bizi takip edin: <https://gldf.yildiz.edu.tr/e-bulten>