1. Gün

Her sabah yapılan rutin pist kontrolünde 2.5 tarafında 1 adet Yaklaşma ışıklarındaki flashing lambalarının yanmadığı görüldü. Flashinglerin arızalarının incelenmesi için gerekli teçhizatlar alınarak lambalara gidildi.

Saniyede2 defa sıralı bir şekle yanıp sönmesi gereken flashing lambalarının yanmadığı tespit edildi. Ek 2

Arızanın tesbiti için başlıca noktalar belirlendi. Lambanın(ampulün) yanması, Flashingi besleyen elektronik devrenin kartlarının yanması ya da izolasyon trafosunun kablo arızası gibi etkenlerden kaynaklandığı düşünüldü.

Arızayı gidermenden önce Kule ile iletişime geçilerek 2.5 tarafındaki elektriğin kesilmesi telsizle anons edildi ve kesildi. Arızanın Flashing lambasının(ampul) yanmasından kaynaklandığı belirlendi. Ek\*3 ve 4Depodan Yedek Flashing lambası alınarak yenisiyle 100 (watt’lık) değiştirildi. Ek \*\*Tekrar kontrol edilerek yandığı gözlemlendi.

2.Gün

Seyrüsefer cihazları hakkında bilgi edinildi ve özellikleri öğrenildi. Günümüzün modern hava trafik hizmetlerinde dört temel unsur emniyet, güvenlik, doğruluk, ekonomi şeklinde sıralanabilir. can ve mal emniyeti ile doğrudan ilgili olan bu hususların sağlanabilmesi için, bir takım ekipmanlardan faydalanılır. bu ekipmanlar, yerde muhtelif biçimlerde konumlandırılırlar. bu ekipmanlar sayesinde de, güvenli bir uçuşun ilk safhasına hizmet verilir.  
  
a. navigaton ( yön bulma )  
b. approach ( yaklaşma )  
c. landing ( iniş)  
  
Tüm seyrüsefer yardımcı araçları hava taşıtlarına temel olarak pozisyon bilgisi sağlar. buna göre, bir hava taşıtının yerinin belirlenebilmesi için açı bilgisine ve mesafe bilgisine ihtiyaç vardır. bütün bu bilgiler, seyrüsefer yardımcı cihazları vasıtasıyla sağlanırlar.havaalanı içinde veya havaalanı dışında konumlandırılan bu sistemler;  
  
c).vor ( vhf omnirange radio ),

b).ils ( instrument landing system ),  
a)dme ( distance meaasurment equipment ) ,  
d.)ndb ( non directional radiobeacon ), şeklinde sıralanırlar.

3.Gün

**DME ( DISTANCE MEASUREMENT EQUIPMENT )**

BİR İSTASYONA DOĞRU UÇAN HAVA TAŞITININ O NOKTAYA KADAR OLAN MESAFE BİLGİSİ, BU CİHAZLAR TARAFINDAN SAĞLANIR. Ek \*5 BU SİSTEM VOR, NDB VE ILS CİHAZLARINA GÖRE BİRAZ DAHA FARKLIDIR. SÖZ KONUSU ÜÇ CİHAZIN SADECE VERİCİ OLMASINA KARŞILIK, BU CİHAZDA HEM ALICI HEM VERİCİ ÖZELLİĞİ VARDIR.

UÇUŞ ESNASINDA, UÇAKTA BULUNAN BİR İNTERROGATOR (SORGULAYICI) VASITASIYLA GÖNDERİLEN SİNYALLER DME ALICISINA GELİR. DME ALICISINA GELEN SİNYALLER İŞLEME TABİ TUTULARAK TEKRAR GERİYE GÖNDERİLİR. UÇAK TRANSPONDER'I DME CİHAZININ KARŞILIĞI GİBİ ÇALIŞTIĞI İÇİN, YERDEN ALDIĞI SİNYALİ DEĞERLENDİRİR VE ARADAKİ GİDİŞ-DÖNÜŞ ZAMANINDAN MESAFE BİLGİSİNİ ÇIKARIR. BU KADAR KARMAŞIK İŞLEM SONUCUNDA, PİLOT SADECE ÖNÜNDEKİ DİSPLAYDE NAUTICAL MILE-NM CİNSİNDEN MESAFEYİ OKUR. Ek\*\*

4.gün

ALETLİ İNİŞ SİSTEMİ OLARAK TANIMLANAN ILS SİSTEMİ, YATAY VE DÜŞEY OLARAK UÇAĞA KILAVUZLUK GÖREVİ YAPARAK, UÇAĞIN PİSTE OTOMATİK OLARAK İNMESİNİ SAĞLAR. ÖZELLİKLE BULUT TAVANININ DÜŞÜK, GÖRÜŞÜN KISITLI OLDUĞU SİSLİ, YAĞMURLU VE KARLI HAVALARDA GÜVENLİ, GÖRÜŞ MESAFESİNİN YÜKSEK OLDUĞU DURUMLARDA İSE GÜVENLİĞİN YANISIRA KONFORLU BİR YAKLAŞMA VE İNİŞ YAPILMASINA İMKAN SAĞLAR.

ILS SİSTEMİ LOCALIZER, GLIDE SLOPE VE MARKER SERİSİNDEN (DIŞ MARKER VE ORTA MARKER, ÖZEL DURUMLARDA DA İÇ MARKER) OLUŞAN YAKLAŞMA VE İNİŞ İÇİN, ULUSLARARASI OLARAK KULLANILAN BİR SEYRÜSEFER YARDIMCISI'DIR. KULE VE SSY CİHAZLARI ODASINA TESİS EDİLEN REMOTE CON TROL (UZAKTAN KON TROL) SİSTEMİ LOCALIZER, GLIDE SLOPE VE MARKERLARIN UZAKTAN KON TROLÜNE VE İZLENMELERİNE İMKAN VERMEKTEDİR.

5.gün

HAVAYA YAYILAN ELEK TRONİK SİNYALLER VASITASIYLA UÇAĞIN PİST MERKEZ HATTI DOĞRULTUSUNDA YAKLAŞMASINI VE TAM OLARAK KARŞILAMASINI SAĞLAR. (YATAY KILAVUZLUK) ek \*6

LOCALIZER, VHF BANDINDA ÇALIŞIR, YATAY BİR REHBER DÜZLEM OLUŞTURARAK PİLOTUN YAKLAŞIK 30 KM MESAFEDE SAĞ/SOL YAKLAŞMA COURSE'UNU SEÇMESİNE OLANAK VERİR. ANTEN YAYINLARI İKİ PATERN MEYDANA GETİRECEK ŞEKİLDEDİR. ANTEN RADYASYON PATERNİ, REHBER DÜZLEMDE 90 HZ VE 150 HZ'LİK MODÜLASYON FREKANSLARI İÇİN TAMAMEN AYNI GENLİKTE OLUŞUR. LOCALIZER CİHAZINI KULLANARAK İNMEKTE OLAN UÇAĞIN SOLUNDA 90 HZ'LİK MODÜLASYON SİNYALİ, SAĞINDA 150 HZ 'LİK MODÜLASYON SİNYALİ ÜSTÜN OLACAKTIR. BU İKİ PATERNİN BİRBİRLERİNİ KESTİKLERİ KISMINDA (PİST MERKEZ HATTI DOĞRULTUSUNDA) BİR COURSE MEYDANA GELİR. BUNA CENTRE LINE (CL / MERKEZ HAT ÇİZGİSİ) YADA LOCALIZER COURSE'U DENİR. BU COURSE İÇERİSİNDE UÇAN BİR UÇAK PİST DOĞRULTUSUNDA YAKLAŞIR VE UZAKLAŞIR. Ek\*7

DIŞ MARKER İSTİKAMETİNE DOĞRU PİST ÜZERİNDEN GEÇEREK UZANAN COURSE'A FRONT COURSE VE TAM TERSİ İSTİKAMETİNE DOĞRU UZANAN COURSE'A BACK COURSE DENİR. LOCALIZER VERİCİLERİ 25 MİLE KADAR GÜVENİLİR OLARAK SİNYAL YAYINLAR.

.