1.gün

Elazığ havalimanı insan kaynaklarına gidildi. Orada havalimanı stajyer öğrencilere tanıtıldı ve kurum hakkında çeşitli bilgiler öğrenildi. Ayrıca havaalanında apron , terminal gibi binalara girebilmek ve çalışabilmek için Havaalanı Stajyer Kartı alındı. Ek \*1

Çalıştığım kurum olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu iktisadi kuruluşudur.

Kuruluşun amaç ve faaliyet konuları, Ana Statüsünde yer aldığı şekilde, Türk Hava Sahasındaki uçuş güvenliği için Sivil Havacılık Faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinin ifası seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyinde çıkarılmasıdır.

2.gün

. Havaalanı ve pist aydınlatmaları gezildi. Elazığ Havalimanı ve pist hakkında bilgiler edindim

Çalıştığım bölüm/birim Seyrüsefer cihazlarının tesisi,onarımı,bakımı ile birlikte pist ışıkları ve buna yardımcı elektrik cihazlarının,havaalanı jeneratörlerinin ve havaalanı genel elektriğinin tesisi onarımı ve bakımını sağlayan bir bölümdür

Çalışmış olduğum Dhmi Elazığ Havaalanı hem elektrik hem de elektronik sistemler ile çalışan bir havaalanıdır. Bunları da “Havacılık Elektriği” ve “Havacılık Elektroniği” diye gruplandırarak çalışmalarını yüksek performans ile sürdürmektedir.

Staj dönemim boyunca zaman zaman tekniker ve teknisyenlerle çalışarak arızaları giderme,teknik hataları düzeltme gibi doğrudan temas kurarak çalışma imkanı, zaman zaman da mühendis ile pist kontrolü , elektrik ve elektronik cihazların kontrolü ve test çalışmalarını gözlemleme imkanı elde ettim.

3-4-5. gün

Her sabah Mühendis ile birlikte Pist aydınlatmalarını ve seyrüsefer cihazlarını kontrol etmek için piste çıkıldı ve pist ışık-aydınlatmaları öğrenildi. Elazığ Havaalanı pisti ; 2.5(250 derece) pisti ve 0.7(70 derece) pisti olmak üzere iki baştan oluşmaktadır. Pistte 2.5 tarafındaki her ışıklandırma ve aydınlatma sisteminin aynısı 0.7 tarafında da vardır. Çünkü uçaklar rüzgar durumuna ve kendi teknik özelliklerine göre iki tarafı da kullanabilmektedirler.

Pistte çıkan herhangi bir arızayı giderebilmek için pistteki ışıklandırma sistemini çok iyi bilmek gerekmektedir. İlk hafta pistteki bu ışıklarda yoğunlaştık ve onların yapısını ve özelliklerini öğrenerek notlar aldım. Pistte kullanılan Işıklandırmalar yaklaşma ışıkları, ,pist merkez hattı ışıkları,pist eşik ışıkları, tekerlek temas ışıkları, pist kenar ışıkları, papi ışıkları ve pist sonu ışıklarıdır. Bu ışıklar tam olarak büyük meydanlarda bulunan ışıklardır. Zorunlu olanları dışında bazıları her havalaanında olmayabilir.

Yaklaşma ışıkları olarak adlandırılan ışık sistemi pistten 420 metreden az olmamak şartıyla yerleştirilmiş olan ışıklardır. Beyaz renkli bu ışıklar belirli aralıkla yerleştirilmiş durumda. Sis gibi görüş şartlarının düştüğü durumlarda bu ışıkların üstünde belirli aralıklarla çakan, fotoğraf makinelerindeki gibi flaş ışıkları (kapasitör deşarj) bulunuyor. Flashing ışık sisteminde yer alan ışıklardan her biri , en dıştaki ışıklardan başlayarak , eşik tarafında bulunan en içteki ışığa kadar saniyede 2 defa sıralı olarak , zincir şeklinde yanıp sönerler. Flashing ışık sistemi yaklaşma ışık sisteminden bağımsız olarak çalışır. Meteorolojik şartların ağır olmadığı meydanlarda bu ışıklara gerek duyulmayabilir ancak Elazığ Havaalanında flashing ışıkları var.

Pist merkez hattı ışıkları,pist eksenini işaretlemek maksadıyla pist eşiğinden itibaren pist sonuna kadar gömülü tipte olan beyaz ve kırmızı renklerden oluşan ışıklardır. Pist eşiğinde beyaz olan bu ışıklar pist sonunda kırmızıdır. Elazığ havaalanında pist merkez hattı ışıkları yok. Zaten bu görevi Localizer denilen seyrüsefer cihazı da yapmaktadır.

Çakarlar , pist eşiğinin iyice ayırt edilmesinin zorunlu olduğu meydanlarda kullanılır. Pist eşik ışıklarının hizasında , pist kenar ışıklarının hizasından ise 10 metre açıklıkta bulunan ve dakikada 60 defa çakan beyaz renkli ışık sistemidir.

Pist eşik ışıkları , pist eşiğinin yerini belirlemek maksadıyla kullanılan yeşil renkli ışık sistemidir. Pist eşik ışıkları pist başlangıcından 3 metreden fazla dışarıda olmayacak şekilde monte edilirler. Gömülü tip veya yerüstü tip olarak üretilirler. Elazığ Havaalanındakiler gömülü tip pist eşik ışıklarıdır.

Tekerlek temas ışıkları teker koyma bölgesini işaretlemek maksadıyla , pist eşiğinden itibaren belirli mesafeye kadar beyaz ışıklı çizgilerdir. Ancak bu ışılar Elazığ havaalalanında yok.

Pist kenar ışıkları, pİSTİN HER İKİ KENARINDA PİST BOYUNCA 60 m.DEN AZ OLMAYAN ARALIKLARLA, PİSTİN KULLAILABİLİR BÖLÜMÜNÜN KENARINA 3m. Yİ GEÇMEYECEK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMİŞ beyaz renkli ışıklardır.

Pist sonu ışıkları , PİSTİN SONUNU BELİRLEMEK AMACIYLA KULLANILAN **KIRMIZI** RENKLİ IŞIK DİZİSİDİR. PİSTİN SONUNA VEYA PİST SONUNDAN 3m. DEN FAZLA DIŞARIDA OLMAYACAK ŞEKİLDE MONTE EDİLİRLER. PİST MERKEZ HATTINA DİK OLARAK YERLEŞTRİLİRLER.

Papi ışıkları , Pist başlarında pilotlara alçak-yüksek veya doğru açıyla yaklaştıklarını gösteren Bu sistem pist başından 400 metre içerde, pistin kenarına dik olarak konulan dört adet lambadan oluşuyor. Bazı pistlerde tek, bazılarında da iki tarafta da olabiliyor. Pilot yüksek geldiğinde dört lambanın hepsini beyaz, biraz yüksekse üç beyaz bir kırmızı, tam açıda yaklaşıyorsa iki beyaz iki kırmızı, açının biraz altındaysa bir beyaz üç kırmızı, çok alçak geliyorsa lambaların hepsini kırmızı görüyor. Elazığ havaalanında iki tarafta da papiler vardır.

Elazığ havaalanının Pist aydınlatmaları ve ışıklarını Ek-\*\* de çizdim.

Havaalanı apron ve pist aracı ile pist ışıkları her sabah kontrol edildi. 2.5 tarafından piste girilerek sırasıyla yaklaşma ışıkları, , pist eşik ışıkları, pist kenar ışıkları, papi ışıkları ve pist sonu ışıkları kontrol edildi. Daha sonra pist sonundan dönülerek 0.7 tarafı pist aydınlatmaları yakıldı ve onlar da kontrol edildi.