



101. HUNTER SQUADRON (AVCI FİLOSU)

CHECK-RIDE UÇUŞ YETERLİLİK EĞİTİM REHBERİ

ADAY PİLOT İNTİBAK & STANDART HAREKAT EL KİTABI (SOP)



1 GİRİŞ & CHECK-RIDE SINAV KONSEPTİ

101. Avcılar Filosu Check-Ride sınavı, filoya katılan bir adayın simülatör hakimiyetini, uçuş emniyetini, kol disiplini ve telsiz muhabere olgunluğunu tek bir standart uçuş profilinde ölçen resmi intibak sınavıdır. Sınav yapay bir askeri rol yapma değil; gerçekçi sanal havacılık emniyeti, filo bütünlüğü ve takım uyumu temeline dayanır.

ADIM	AŞAMA	STANDART VE DEĞERLENDİRME KRİTERİ	TOLERANS / ŞART
01	Ramp & Telsiz	SRS frekans ayarı, radio check-in, taksi brifingi alma, sırayla piste çıkış.	Telsizde netlik, çizgi tutuşu
02	Kol Kalkışı	Element kalkışı (100-150 ft aralık) veya 10-15 sn trail kalkış. Kalkış sonrası reforme.	Stabil gaz ve irtifa tutuşu
03	Formasyon	Parmak Dörtlüsü, Echelon ve Trail geçişleri; kol içi yatış ve tırmanış uyumu.	Mesafe: 1-2 kanat boyu
04	AAR İkmali	Zorunlu Baraj: Toplam 6.000 lbs yakıt ikmali (En fazla 5 kontak/bağlantı ile).	Max 5 Kontak / 6k lbs
05	Meydan / Break	Overhead break (350 kts, 1500 ft), downwind, on-speed AOA iniş ve pist terk.	AOA donut / E-bracket stabil
06	De-Briefing	Park yerine taksi, motor durdurma, eğitmen değerlendirmesi ve sonuç bildirimi.	Öz eleştiri ve geri bildirim

DEĞERLENDİRME ALANI	AĞIRLIK	BAŞARI ŞARTI	SIFIR TOLERANS (DİREKT ELENME)
1. Yer & Kalkış Disiplini	%15	Taksi ve kol kalkışında stabilite	Pist ihlali veya takside çarpışma riski
2. Kol Uçuşu & Formasyon	%25	Parmak Dörtlüsü & Echelon tutuşu	Lideri geçip (overshoot) kör noktada kalmak
3. Havada Yakıt İkmali (AAR)	%30	6.000 lbs yakıt / Max 5 kontak	5 bağlantı hakkını tüketip yakıt alamamak
4. Telsiz & Brevity Disiplini	%15	Standart NATO Brevity & SRS uyumu	Gereksiz konuşma, emre itaatsizlik
5. İniş & Meydan Emniyeti	%15	Overhead break & On-speed AOA	Kırım (Crash) veya pisti erken kitlemek

[KRİTİK BARAJ KURALI: HAVADA YAKIT İKMALİ (AAR)]

Check-ride sınavında tüm aşamalar başarılı olsa dahi, 6.000 lbs yakıtı en fazla 5 kontak (bağlantı) ile tamamlayamayan aday sınavdan doğrudan başarısız sayılır. Bu kural adayın gaz kontrolü, mikro trimleme ve yakın formasyondaki el hassasiyetinin mutlak kanıtıdır.

[EĞİTMEN TAVSİYESİ: ADAYIN SAHİP OLMASI GEREKEN ZİHNİYET]

Sınav boyunca eğitmenler uçağı ne kadar akrobatik uçurduğunuza değil; ne kadar öngörülebilir, emniyetli ve kol lideriyle senkronize olduğunuza bakar. Lideri kaybettiğinizde panikleyip gizlemek yerine anında 'Blind' çağırısı yapmak artı puan kazandırır.

2 YER OPERASYONLARI & KALKIŞ DİSİPLİNİ

Uçuş emniyeti rampada başlar. Bir adayın simülatördeki hazırlığı, telsiz protokolüne uyumu ve taksi hattındaki disiplini ilk intibayı belirler.

2.1. SRS Telsiz Hazırlığı & Check-In Prosedürü

Kokpit çalıştırıldıktan sonra UHF ve VHF telsizleri brifingte verilen frekanslara bağlanır. Telsiz mandalina basmadan önce frekansın boş olduğu doğrulanmalıdır.

- Adım 1: Telsiz açık, Intercom/SRS yeşil ışık teyidi.
- Adım 2: Lider: 'Hunter 1, check 251.0' anonsu geçer.
- Adım 3: Aday (2 numara): Sadece çağrı adıyla sıra numarası bildirir: '2' (Uzun cümle kurulmaz).

2.2. Taksi Düzeni ve Çizgi Disiplini

Taksi esnasında burun tekeri sarı emniyet çizgisinde tutulmalı, aşırı sağ-sol salınımlarından kaçınılmalıdır.

- Hız Sınırları: Düz taksi yollarında maksimum 20-25 knot, virajlarda 8-10 knot.
- Takip Mesafesi: Öndeki uçakla minimum 2-3 uçak boyu mesafe korunur.
- Jet Blast Koruması: Virajlarda arkadaki uçağa doğrudan egzoz akımı çarpmayacak şekilde geniş dönüş yapılır.

2.3. Pist Başı ve Kol Kalkışı (Formation / Trail Takeoff)

Piste giriş izniyle birlikte uçaklar pist başına sıralanır. Kalkış tipi brifingte belirlenir:

KALKIŞ TİPİ	POZİSYON VE AYRIŞMA	UYGULAMA DETAYI
Kol Kalkışı (Element Takeoff)	Lider pistin rüzgar tarafında, 2 numara pistin diğer yarısında 15-20 metre geride hizalanır.	Lider kafa işareti veya telsizle motor devrini %80'e getirir, fren bırakır ve birlikte reheat/MIL güce geçer. 2 numara daima liderin kanat hizasında kalır.
Sıralı Kalkış (Trail Takeoff)	Uçaklar pist merkez hattında ardışık pozisyon alır.	Lider kalkış koşturmasına başladıktan 10 veya 15 saniye sonra 2 numara tam güç verip koşturmaya başlar.

2.4. Ramp & Piste Giriş Kontrol Listesi (Run-Up Checklist)

SİSTEM	F-16C FIGHTING FALCON	F/A-18C HORNET
Uçuş Kontrolleri (FLCS)	FLCS Bit Test OK, Run-up kontrolleri tam sağ-sol-yukarı-aşağı.	FCS Reset + Paddle switch, Rudder trim 12° kalkış ayarı.
Koltuk Emniyeti	Ejection Seat Arm kolu AŞAĞI (Silahlı / Armed).	Ejection Seat Handle AŞAĞI (Armed pozisyonu).
Kanopi & Işıklar	Canopy locked ışığı sönmük, taksi ışığı ON, strobe ON.	Canopy closed/locked teyidi, strobe/formation ışıkları ON.
Pitot & Sensörler	Pitot Heat ON, Master Arm SAFE, RWR & CMDS ON.	Pitot Heater ON, Master Arm SAFE, RWR ON, Dispenser ON.

[CHECK-RIDE DİKKAT NOKTASI: PİSTE GİRİŞTE FREN VE IŞIK KONTROLÜ]

Pist başına girmeden önce kanopi kilitli, koltuk emniyet kolu (Seat Arm) aşağıda, pitot heat açık ve iniş/taksi ışıkları durumuna dikkat edilmelidir. Piste girildiğinde gereksiz yere pist üzerinde duraklama yapılmaz.

3 FORMASYON & KOL UÇUŞU STANDARTLARI

Formasyon uçuşu, tek bir uçağın değil, bir filonun hava sahasındaki yekpare varlığıdır. Aday pilot liderin manevralarına önceden adapte olmalı, düz uçuşta ve dönüşlerde mesafesini korumalıdır.

3.1. Standart Kol Formasyonları

FORMASYON	GÖRSEL REFERANS HATTI	KULLANIM ALANI
Parmak Dörtlüsü (Finger Four)	Liderin solunda #2 (45° açıyla, kanat ucu hizasında), sağında #3 (Element Lideri), en sağda #4. Kanopi çerçevesi ile liderin kuyruk feneri çakıştırılır.	Genel seyir, intikal ve hava devriyesi (CAP). Sınavın ana değerlendirme düzenidir.
Basamak (Echelon) Sağ / Sol	Tüm uçaklar liderin tek bir tarafında (sağ veya sol) 45 derece gerisinde basamaklanır. 1-2 kanat boyu mesafe tutulur.	Meydan yaklaşması (Overhead Break öncesi) ve bulut altı geçişler.
Arka Arkaya (Trail)	Liderin 1000-2000 ft doğrudan arkasında, aynı irtifada veya 500 ft üstünde takip.	Bulut içi uçuş, dar vadi geçişleri ve A/G taarruz hazırlığı.
Taktik Kol (Tactical Spread)	Liderle yan yana, 1.0 - 1.5 Deniz Mili (NM) aralıkla, aynı irtifada uçuş.	BVR radar taraması, muharebe alanı yaklaşması ve karşılıklı arka sektör koruması.

3.2. Kol İçi Dönüş Teknikleri & Gaz Matrisi

DURUM	AERODİNAMİK ETKİ	PİLOTUN YAPACAĞI DÜZELTME
Dış Kanat Dönüşü (Outside Turn)	Daha büyük yarıçapta döndüğü için uçak geride kalma eğilimine girer.	Gaz açılır (MIL güce yaklaşılr), liderden hafifçe yüksekte kalınır, dönüş dıştan kesilir.
İç Kanat Dönüşü (Inside Turn)	Daha küçük yarıçapta kalındığı için liderin önüne fırlama (overshoot) riski doğar.	Gaz kısılır, gerekirse hafif hava freni kullanılır, liderin altına çökmeden irtifa korunur.
Göz Teması Kuralı	Kokpit içine bakmak kol mesafesinin kontrolsüz bozulmasına yol açar.	Göz daima liderin kanat ucu veya kuyruk fenerindedir; göstergeler çevresel görüşle taranır.

3.3. Lideri Kaybetme (Blind) Durumunda Güvenlik Prosedürü

Bulut, güneş veya ani manevra nedeniyle liderle göz teması kesilirse aşağıdaki adımlar tavizsiz uygulanır:

- Anında Telsiz Çağırısı: 'Hunter 1-2, Blind, Angels 15' (Numara, Blind ve mevcut irtifa söylenir).
- İrtifa Ayrımı: Liderin bulunduğu irtifadan derhal 1.000 feet aşağıya veya yukarıya geçilerek havada çarpışma riski sıfırlanır.
- Lider Yanıtı: Lider sizi görüyorsa 'Visual, senin saat 2 yönündeyim' diyerek durumu düzeltir. Lider de görmüyorsa dönüş derhal durdurulur ve düz uçuşa geçilir.

[EĞİTMEN NOTU: FORMASYONDA ASLA YAPILMAMASI GEREKENLER]

Liderin altına veya arkasına kör noktaya saklanmak, aşırı gaz açıp liderin önüne geçmek (overshoot) ve lideri kaybetmesine rağmen telsizden 'Blind' demeyip durumu gizlemeye çalışmak doğrudan sınav iptal sebebidir.

4 HAVADA YAKIT İKMALİ (AAR) — BARAJ REHBERİ

Havada Yakıt İkmali (Air-to-Air Refueling), 101. Hunter Squadron check-ride sınavının en kritik ve tavizsiz baraj şartıdır. Bu istasyon bir pilotun gaz hassasiyetini, mikro kumanda disiplini ve yüksek stres altındaki sakinliğini ölçer.

[RESMİ BARAJ ŞARTI VE PUANLAMA KRİTERİ]

- Alınması Gereken Asgari Yakıt: 6.000 Libre (Lbs)
- Maksimum Bağlantı (Kontak) Hakkı: En fazla 5 temas (Contact).
- 5'ten fazla kopma yaşayarak 6.000 lbs tamamlanamazsa aday doğrudan elenir.

4.1. Tankere Katılış ve Pre-Contact Hazırlığı

- TACAN A/A Ayarı: Tankerin TACAN kanalı (Örn: 63X ise uçakta 63Y A/A modu) seçilerek mesafe ve kerteriz alınır.
- Katılış Hattı: Tankere 1 NM kalıncaya kadar 300-320 knot hızla yaklaşılır. Tankerin sol arkasında (Observation pozisyonu) beklenir.
- Uçak Hazırlığı: F-16'da AIR REFUEL switch'i OPEN; F/A-18'de PROBE EXTEND konuma alınır.
- Pre-Contact Çağırısı: Tankerin 50 ft arkasında, 10 ft altında stabil kalınır ve telsizden anons yapılır: 'Ready Pre-contact'.

4.2. Temas (Contact) ve Pompa Tutuş Teknikleri

Adayların AAR'da en sık yaptığı hata Boom borusuna veya sepetine (drogue) bakmaktır. Asla sepete veya boruya bakmayın!

AŞAMA	PİLOTUN UYGULAYACAĞI TEKNİK	YAYGIN HATA VE ÇÖZÜMÜ
İlerleme (Closure)	Pre-contact'ten sonra gaza milimetrik dokunarak tankere 1-2 knot hız farkı ile ('yürüyerek') yaklaşın. Asla ani gaz açmayın.	Hata: Hızlı yaklaşıp fren yapmak. Çözüm: 1 knot fazlasıyla yavaşça yaklaşın.
Referans Alma (Sight Picture)	Tankerin gövdesindeki kılavuz ışıklarına (Director Lights) veya motor podlarına odaklanın. Uçağın burnunu tankerin gövdesindeki bir vidaya/çizgiye sabitleyin.	Hata: Boom borusunu izlemek. Çözüm: Tankerin motorunu referans alın.
PIO Önleme (No Overcontrol)	Uçak hafif sağa veya sola kaysa bile ani lövye çekmeyin. İki parmak ucuyla milimetrik dokununuz. Trim kullanmayı bırakın.	Hata: Dalgalanma (PIO) başlayınca lövveyi sert çekmek. Çözüm: Lövveyi nötrde tutup gazi sabitleyin.
Bağlantı ve Ayrılış	Kontak kurulduğunda 'Contact' anonsu gelir. Yakıt 6.000 lbs olduğunda 'Disconnect' yapılır, gaz hafif kısılıp sağ alta süzülerek reforme olunur.	Hata: Ayrılırken yukarı çekip tankere çarpmak. Çözüm: Daima sağa ve ALTA doğru ayrılın.

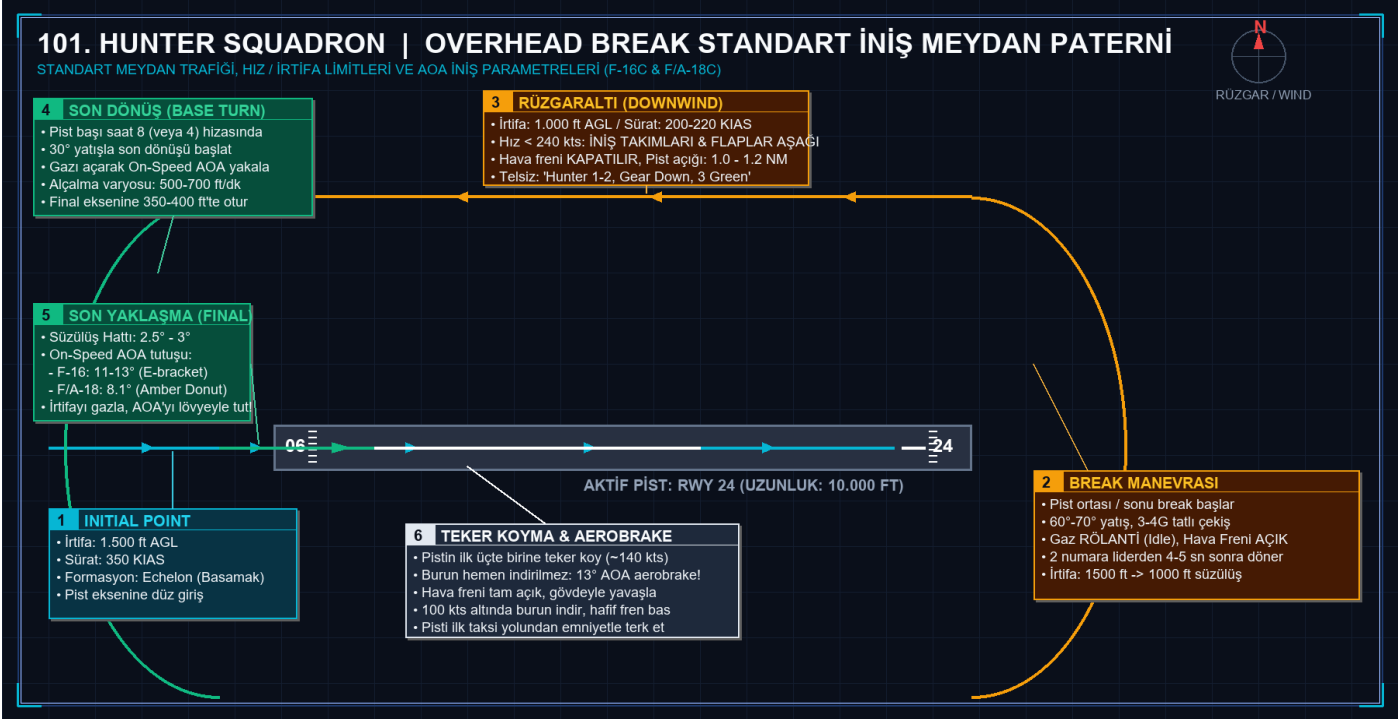
MODÜL	TANKER TİPİ	SİSTEM	PÜF NOKTASI
F-16C Viper	KC-135 / KC-10 Extender	Uçan Boom (Uçak arkasında yuva)	Siz sadece pozisyonu korursunuz; boruyu operatör takar. Sabit durmanız yeterlidir.
F/A-18C Hornet	KC-135 MPRS / KC-130	Hortum & Sepet (Probe & Drogue)	Sepeti uçağın probuyla siz hedeflersiniz. Sepete değil sepetin hemen arkasındaki hatta bakın.

[ALTIN KURAL: KOPMA YAŞANDIĞINDA PANİK YAPMAYIN]

Eğer temas koparsa (Disconnect) anında tekrar saldırmayın! Geriye çekilip pre-contact pozisyonunda 5 saniye uçağı sakinleştirin, nefes alın ve tekrar 1 knot hız farkıyla yaklaşın. Acele etmek kalan 4 hakkınızı da 1 dakikada tüketir.

5 MEYDAN TRAFİĞİ & OVERHEAD BREAK İNİŞİ

Overhead Break, askeri jetlerin meydana en hızlı, en emniyetli ve kol bütünlüğünü bozmadan inmesini sağlayan standart taktik yaklaşma manevrasıdır. Aşağıdaki şema ve parametreler sınavda harfiyen uygulanmalıdır.



AŞAMA	İRTİFA & HIZ	KOKPİT İŞLEMLERİ VE MANEVRA KRİTERİ
1. Initial Point	1.500 ft / 350 kts	Echelon düzeniyle pist eksenine düz giriş. Pist merkez hattı üzerinde tutuş.
2. The Break	1.500->1.000 ft / 3-4G	Pist ortasında 60°-70° yatış, 3-4G çekiş, gaz rölantri, hava freni AÇIK. 2 numara 4-5 sn sonra döner.
3. Downwind	1.000 ft / 200-220 kts	Hız < 240 kts olunca İnış Takımları ve Flaplar AŞAĞI. Hava freni KAPATILIR. 1.0-1.2 mil pist açığı.
4. Base & Final Turn	1.000->350 ft / On-Speed	Pist eşiği saat 8 (veya 4) hizasında 30° yatışla son dönüş. Gaz açılarak On-Speed AOA yakalanır.
5. Final Approach	On-Speed / 2.5°-3°	F-16: 11-13° AOA (E-Bracket ortası); F/A-18: 8.1° AOA (Amber Donut). İrtifa gazla, açılı lövyeyle.
6. Aerobreak & Roll	~140 kts -> Taksil	Teker konur, burun 13° AOA'da tutularak hava freniyle aerodinamik yavaşlanır. <100 kts burun indirilir.

[CHECK-RIDE DİKKAT: PİSTİ ERKEN TERK ETMEYİN VEYA KİLİTLEMİYİN]

İniş sonrası hız güvenli taksil seviyesine inmeden ani pedala asılmak teker patlatır veya uçağı savurur. Uçak pisti terk edene kadar kule ve kol lideriyle temas sürdürülür. Pist terk edilmeden önce asla 'Flight Controls' veya kokpit içi düğmelerle oynanmaz.

6 NATO BREVITY KODLARI REHBERİ — BÖLÜM I

Telsiz frekansı bir sohbet odası değil, taktik bilgi aktarım hattıdır. Standart bir çağrı formatı: [KİME] — [KİMDEN] — [MESAJ] kuralına dayanır. Tüm çağrılar kısa, net ve standart Brevity terimleriyle yapılmalıdır.

6.1. BVR & WVR Hava-Hava Silah Atış Kodları

BREVITY KODU	TANIMI VE ANLAMI	ÖRNEK CANLI TELSİZ ÇAĞRISI
FOX-3	Aktif radar güdümlü füze atışı (Örn: AIM-120 AMRAAM).	'Hunter 1-1, Fox-3, 20 mil, Angels 22.'
FOX-2	Kızılötesi (ısı) güdümlü füze atışı (Örn: AIM-9X Sidewinder).	'Hunter 1-2, Fox-2, saat 1 yönü.'
FOX-1	Yarı aktif radar güdümlü füze atışı (Örn: AIM-7 Sparrow).	'Hunter 1-1, Fox-1, 12 mil.'
GUNS	Hava-hava veya hava-yer top atışı yapıldığını bildirir.	'Hunter 1-2, Guns, Guns, Guns!'
MAGNUM	Anti-radyasyon füzesi atışı yapıldığını bildirir (Örn: AGM-88 HARM).	'Hunter 1-1, Magnum, SA-10 kerteriz 045.'
RIFLE	Hava-yer taktik güdümlü füze atışı (Örn: AGM-65 Maverick).	'Hunter 1-2, Rifle, 2 numaralı zırhlı hedef.'
SPLASH	Hedef uçağın veya yer unsurunun imha edildiğini teyit eder.	'Hunter 1-1, Splash 1 Flanker!'
PITBULL	Fox-3 füzesinin kendi dahili aktif radarını açtığını bildirir.	'Hunter 1-1, Fox-3 is Pitbull!'

6.2. Radar, RWR & Sensör Kodları

BREVITY KODU	TANIMI VE ANLAMI	ÖRNEK CANLI TELSİZ ÇAĞRISI
SPIKE / SPIKED	RWR'da bir düşman hava radarının kilit attığını bildirir.	'Hunter 1-2, Spiked saat 10 yönü, Su-27.'
MUD	RWR'da karadaki bir SAM hava savunma radarının tespitini bildirir.	'Hunter 1-1, Mud SA-6, saat 1 yönünde.'
NAKED	RWR ekranında hiçbir radar yayınının/tehdidinin olmadığını bildirir.	'Hunter 1-2 is Naked.'
STROBE	Radarda aktif elektronik harp/karıştırma (ECM) tespiti bildirir.	'Hunter 1-1, Strobe kerteriz 310.'
BUDDY SPIKE	Dost uçağın radarıyla size kilit attığını belirtir (Dost kilidi çözdürür).	'Hunter 1-2, Buddy Spike, kerteriz 180, Angels 20!'
RAYGUN	Bilinmeyen bir hedefe radar kilidi atıldığını ve dost teyidi istendiğini bildirir.	'Hunter 1-1, Raygun Bullseye 120/35, Angels 15.'

6.3. Hedef Tespiti & Görsel Farkındalık Kodları

KOD	ANLAMI	KOD	ANLAMI
VISUAL	Dost uçağın gözle görüldüğünü teyit eder.	BLIND	Dost uçakla göz temasının kesildiğini bildirir.
TALLY	Düşman / hedef uçağın gözle görüldüğünü bildirir.	NO JOY	Hedef veya bildirilen trafikle göz teması yok.
BANDIT	Düşman olarak teyit edilmiş hava hedefi.	BOGEY	Kimliği henüz belirlenememiş radar teması.
HOSTILE	Angajman kurallarına göre anında ateş serbest düşman.	POP-UP	Aniden beliren yakın mesafe hava veya yer tehdidi.

[EĞİTMEN TAVSİYESİ: TELSİZDE 'ROGER' VE 'WILCO' AYRIMI]

ROGER: Yalnızca 'Mesajınızı duydum ve anladım' demektir, bir eylem taahhüt etmez.

WILCO: 'Will Comply' kısaltmasıdır; 'Anladım ve emrettiğiniz manevrayı hemen uyguluyorum' demektir. Kol lideri bir manevra emrettiğinde doğru yanıt daima 'Hunter 1-2, Wilco' veya sadece numaranızla '2' olmalıdır.

7 NATO BREVITY REHBERİ — BÖLÜM II & CANLI TELSİZ SİMÜLASYONU**7.1. Taktik Manevra, Durumsal ve Yakıt/Mühimmat Kodları**

BREVITY KODU	TANIMI VE ANLAMI	ÖRNEK CANLI TELSİZ ÇAĞRISI
DEFENDING	Uçağın füzeye karşı aktif kaçınma manevrası yaptığını bildirir.	'Hunter 1-2, Defending SA-11, kerteriz 240!'
ENGAGED	Pilotun hedefle aktif BFM/it dalaşına girdiğini ve kolu bırakabileceğini bildirir.	'Hunter 1-1 is Engaged, 1 bandit saat 2 yönü.'
NOTCH / NOTCHING	Düşman radarına 90 derece dik dönerek Doppler filtresinden kaçınma.	'Hunter 1-2, Notching West, Angels 15.'
CRANK	Füze rehberliği sağlarken düşmana radar sınır açısıyla (gimbal limiti) süzülme.	'Hunter 1-1, Cranking Left.'
PUMP	BVR füzeyi attıktan sonra tehditten 180 derece geriye dönüp mesafe açma.	'Hunter 1, Pump, kerteriz 180.'
BREAK (RIGHT/LEFT)	Acil savunma manevrası; anında maksimum G ile yatış ve dönüş emri.	'Hunter 2, Break Right, Missile in the air!'
BINGO	Üsse emniyetle dönmek için gereken kritik yakıt seviyesi (Geri dönülür).	'Hunter 1-2 is Bingo Fuel.'
JOKER	Bingo yakıtından önceki görev bitiş yakıtı (Görevi sonlandırma uyarısı).	'Hunter 1-1 is Joker, 2.500 lbs.'
WINCHESTER	Uçakta hiçbir mühimmatın kalmadığını (tüm füzeler/bombalar bitti) bildirir.	'Hunter 1-2 is Winchester, RTB.'
ANGELS / CHERUBS	İrtifa birimleri (Angels = 1.000 ft, Cherubs = 100 ft).	'Flight, climb to Angels 24.' / 'Low level, Cherubs 5.'

7.2. Canlı Görev Telsiz Muhaberesi Simülasyonu (Örnek Diyalog)

Aşağıdaki diyalog, check-ride sınavında lider ile 2 numara arasında geçmesi gereken örnek telsiz disiplini göstermektedir:

AŞAMA	TELSİZ KONUŞMASI (SESLİ ANONS)	ANLAMI VE AÇIKLAMASI
Ramp Check	Lider: 'Hunter 1, Check 251.0' 2 Numara: '2'	Kanal kontrolü; 2 numara lafı uzatmadan sadece sıra numarasını söyler.
Pist Başı	Lider: 'Hunter 1, Run-up checks complete, ready takeoff.'	Kalkış öncesi kontrollerin tamamlandığı kuleye ve kola bildirilir.
Kol Uçuşu	Lider: 'Hunter 1, Go Tactical Spread, 1 mil.' 2 Numara: '2, Wilco.'	Lider taktik kola geçiş emreder, 2 numara emri anlar ve sağa açılır.
Göz Teması	2 Numara: 'Hunter 1-2, Blind, Angels 16.' Lider: 'Hunter 1-1, Visual 2, sağ saat 2 yönündeyim.'	2 numara göz temasını kaybettiğini anında irtifasıyla söyler; lider durumu düzeltir.
AAR İkmali	2 Numara: 'Texaco, Hunter 1-2, Ready Pre-contact.' Tanker: 'Hunter 1-2, Cleared Contact.'	Tankerle standart ikmal diyalogu; temas öncesi izin istenir ve onay alınır.
Break İniş	Lider: 'Tower, Hunter 1, Initial 24.' 2 Numara: 'Hunter 1-2, Gear down, 3 green, full stop.'	Meydana giriş bildirilir, iniş takımlarının 3 yeşil emniyette olduğu anons edilir.

[ALTIN KURAL: TELSİZ MANDALINI GEREKSİZ MEŞGUL ETMEYİN]

Frekansı gereksiz meşgul etmek, kritik bir 'Break' veya 'Defending' ikazının duyulmasını engelleyerek bir dost uçağın vurulmasına yol açabilir. Telsizde asla sohbet edilmez; ne söyleyeceğinizi mandala basmadan önce zihninizde kurun.

8 SINAV KONTROL LİSTESİ, KRİTİK HATALAR & YASAL UYARI**8.1. Aday Pilot Sınav Günü Kontrol Listesi (Pre-Flight Prep)**

- HOTAS Kalibrasyonu: Gaz kolu deadzone ve idle/afterburner detent ayarları DCS'te test edilmiş olmalıdır.
- SRS / Telsiz Ayarı: Push-to-Talk (PTT) tuşları çalışır durumda, mikrofon seviyesi ve arka plan gürültüsü kontrol edilmelidir.
- Baş Takip / VR: TrackIR veya VR merkezleme (Centering) tuşu HOTAS üzerinde kolay erişilebilir bir butona atanmalıdır.
- Zihinsel Hazırlık: Briefing saatinden en az 15 dakika önce Hunters HQ ses odasında hazır bulunulmalıdır.

8.2. Eğitmenlerin Sınavda En Çok Puan Kırdığı 5 Kritik Hata

HATA	NEDENİ VE CEZASI	DOĞRU HAREKET TARZI
1. Telsizde Gevezelik	Uzun Türkçe hikayeler anlatmak, telsizi kitlemek. Puan kırar.	Sadece Brevity ve sıra numarasıyla kısa net yanıt verin.
2. AAR'da Boruyu İzlemek	Boruya bakmak PIO dalgalanması yaratır ve bağlantıyı koparır.	Tankerin gövdesindeki motor podu veya ışıklara kilitlenin.
3. Lideri Geçmek (Overshoot)	Aşırı hızla liderin önüne fırlamak çarpışma tehlikesi yaratır.	Hemen hava freni açın, dışarı doğru hafif süzülün.
4. Blind Durumunu Gizlemek	Lideri kaybettiğini söylemeyip tahmini uçmak ölümcüldür.	Göz temasını kaybettiğiniz saniye 'Blind' çağırısı yapın.
5. İniste Sert Fren Yapmak	Hız 100 kts üzerindeyken frene asılmak tekerleri patlatır.	Önce burnu 13° AOA'da tutarak havayla yavaşlayın (Aerobrake).

8.3. Filo Kültürü & De-Briefing Standartları

Uçuş sona erdiğinde tüm pilotlar De-Briefing odasında toplanır. Eğitmenlerin eleştirileri kişisel değil, uçuş kalitesini ve filo emniyetini artırmaya yöneliktir. Aday pilot hatalarını dürtüşçe kabul etmeli, mazeret üretmek yerine çözüm odaklı yaklaşmalıdır.

[101. AVCILAR FİLOSU YÖNETİMİ BAŞARILAR DİLER]

Unutmayın: 'There are 2 types of squadrons; Hunters and our targets.' Sakin olun, uçağınıza hakim olun, disiplinden taviz vermeyin. Başarılar dileriz, göklerde görüşmek üzere!

[ÖNEMLİ YASAL UYARI VE DISCLAIMER (LEGAL NOTICE)]

Bu eğitim dokümanı ve el kitabı, yalnızca 101. Hunter Squadron DCS World (Digital Combat Simulator) sanal havacılık grubu bünyesinde gerçekleştirilen simülatör uçuşları, eğitim faaliyetleri ve oyun içi intibak sınavları için özel olarak hazırlanmıştır.

Bu dokümanda yer alan hiçbir bilgi, taktik prosedür, frekans veya hareket standardı; gerçek askeri hareketler, Türk Silahlı Kuvvetleri, NATO veya herhangi bir sivil havacılık otoritesiyle resmi bir ilgi, bağ veya yetki taşımamaktadır. Doküman gerçek dünyadaki uçuşlarda veya ticari amaçlarla kesinlikle kullanılamaz, referans gösterilemez veya çoğaltılamaz. Tamamen sanal simülasyon oyunu eğlence ve eğitim amaçlıdır.