

EK 1 – TANIMLAR

İşbu Talimat kapsamında, aşağıdaki tanımlar geçerli olacaktır:

1. **“Alternatif uyumluluk yöntemleri”**, mevcut Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemlerine (AMC) bir alternatif öneren ya da EASA veya Genel Müdürlük tarafından ilgili AMC’nin oluşturulmadığı durumlarda Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan Uygulama Kurallarına uyumluluğu tesis edecek yeni yöntemleri ifade eder.
2. **“Artırılmış (Geliştirilmiş) görüş sistemi (EVS)”**, dış ortamın, görüntüleme sensörleri kullanılarak elde edilen gerçek zamanlı elektronik görüntüsünün gösterildiği bir sistemi ifade eder.
3. **“Aşma sahası (clearway)”**, bir uçağın belirli bir yüksekliğe kadar ilk tırmanışının bir bölümünü gerçekleştirebileceği uygun bir alan olarak seçilmiş veya hazırlanmış, ilgili otoritenin kontrolü altında bulunan, kara veya su üzerinde belirlenmiş dikdörtgen bir sahayı ifade eder.
4. **“Ayrı pistler”**, aynı havaalanında ayrı iniş yüzeyleri bulunan pistleri ifade eder. Bu pistler, içlerinden birinin kapanması durumunda diğer pistteki planlanmış operasyon tiplerini engellemeyecek şekilde üst üste bindirilebilir veya kesiştirilebilir. Bu durumda her bir pistin, ayrı bir seyrüsefer yardımcısına dayalı ayrı bir yaklaşma usulü olacaktır.
5. **“Azami operasyonel yolcu koltuk düzeni (MOPSC)”**, ekip üyesi koltukları hariç, operasyonel amaçlarla tahsis edilen ve işletme el kitabında belirtilmiş her bir uçağın azami yolcu koltuk kapasitesini ifade eder. Tip sertifikası (TC), ek tip sertifikası (STC) veya hava aracı ile ilgili TC veya STC’de yapılan değişiklik için gerçekleştirilen sertifikalandırma süreci esnasında tespit edilen azami yolcu koltuk konfigürasyonunu temel alarak, MOPSC operasyonel kısıtlamalara göre benzer sayıda veya daha az sayıda koltuk tespit edebilir.
6. **“Baş üstü göstergeli iniş sistemi (HUDLS)”**, yaklaşma ve iniş ve/veya pas geçme sırasında uçuş bilgilerini pilotun baş üstü görüş alanına yansıtan birleşik gösterge sistemini ifade eder. Sistem; tüm sensörleri, bilgisayarları, güç besleme ünitelerini, göstergeleri ve kontrolleri içermektedir.
7. **“Baş üstü göstergesi (HUD)”**, harici görüşü önemli ölçüde kısıtlamadan, uçuş bilgilerini pilotun ön harici görüş alanına sunan gösterge sistemini ifade eder.
8. **“Beklenmeyen durum yakıtı”**, gidiş meydanı için yapılacak yakıt tüketimi üzerinde bir etkisi olabilecek, öngörülemeyen etkenleri telafi etmek için gerekli olan yakıtı ifade eder.
9. **“Bulut tabanı”**, bir havaalanının veya operasyon alanının çevresindeki veya normalde havaalanı seviyesi üzerinde ölçülmüş veya off-shore operasyonları durumunda, deniz seviyesi üzerindeki operasyonlar için belirlenmiş bir saha içerisinde gözlemlenen veya tahmin edilen en alçaktaki bulutun taban yüksekliğini ifade eder.
10. **“Buz çözme”**, yer hizmetleri kapsamında, hava aracı yüzeyinden don, buz, kar veya sulu karın temizlenmesini sağlayan prosedürü ifade eder.
11. **“Buzlanmayı önleme”**, yer hizmetleri kapsamında, sınırlı bir süre (koruma süresi) için don ve buz oluşumuna ve hava aracının hassas yüzeylerinde kar birikmesine karşı koruma sağlayan bir prosedürü ifade eder.

12. **“Deniz uçağı”**, sudan kalkış ve suya iniş için tasarlanmış sabit kanatlı hava aracını ifade eder ve deniz uçakları olarak işletilen amfibik uçakları da kapsar.
13. **“Dikey yönlendirme ile yaklaşma usulü (APV)”**, yatay ve dikey yönlendirmeden yararlanılan, ancak hassas yaklaşma ve iniş işlemleri için saptanan şartlara uymayan, 250 ft.’in altında olmayan bir karar yüksekliği (DH)’nin ve 600 m’den az olmayan bir pist görüş mesafesi (RVR)’nin olduğu bir aletli yaklaşmayı ifade eder.
14. **“Dry-lease sözleşmesi”**, hava aracının kiracının işletme ruhsatı (AOC) kapsamında veya CAT dışındaki ticari operasyonlarda kiracının sorumluluğu dahilinde işletildiği işleticiler (şirketler) arasında yapılan bir sözleşmeyi ifade eder.
15. **“Düşük görüş koşullarında kalkış (LVTO)”**, RVR’nin 400 m’den düşük ancak 75 m’den de az olmadığı şartlardaki bir kalkışı ifade eder.
16. **“Düşük görüş usulleri (LVP)”**, LTS Kategori I, OTS Kategori II, Kategori II, ve Kategori III yaklaşımları ile düşük görüş koşullarında kalkışlar sırasında emniyetli operasyonu sağlamak amacıyla bir havaalanında uygulanan prosedürleri ifade eder.
17. **“Ekip üyesi”**, bir işletici tarafından bir hava aracı içerisindeki görevleri yerine getirmekle görevlendirilen bir kişiyi ifade eder.
18. **“ELA1 hava aracı”**, aşağıdaki insanlı Avrupa Hafif Hava Araçlarını ifade eder:
 - (a) Kompleks motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan, 1200 kg veya altı Azami Kalkış Ağırlığına (MTOM) sahip bir uçak;
 - (b) 1200 kg veya altı Azami Kalkış Ağırlığına sahip bir planör veya motorlu planör;
19. **“ELA2 hava aracı”**, aşağıdaki insanlı Avrupa Hafif Hava Araçlarını ifade eder:
 - (a) Kompleks motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan, 2000 kg veya altı Azami Kalkış Ağırlığına (MTOM) sahip bir uçak;
 - (b) 2000 kg veya altı Azami Kalkış Ağırlığına sahip bir planör veya motorlu planör;
 - (c) Basit bir tasarıma sahip olan, en fazla iki kişi taşıyacak şekilde tasarlanmış, türbin ve/veya roket motorlu olmayan, gündüz VFR operasyonları ile sınırlı olan, 600 kg. veya daha az MTOM’ye sahip Çok Hafif Döner Kanatlı Hava Aracı.
20. **“Emniyetli mecburi iniş”**, hava aracındaki veya yüzeydeki kişilerin makul oranda yaralanmama beklentisiyle karaya veya suya yapılan mecburi inişi ifade eder.
21. **“FTSS”**, uçuş ve uçuş görev süresi sınırlamaları ile dinlenme gereklilikleri prosedürünü ifade eder.
22. **“GBAS iniş sistemi (GLS)”**, bir hava aracına kılavuzluk yapmak için, GNSS yanal ve düşey pozisyonlarına dayanarak “Karada Yerleşik Genişletilmiş Küresel Seyrüsefer Uydu Sistemi” (GNSS/GBAS) bilgilerini esas alan yaklaşma iniş sistemini ifade eder. Sistem, son yaklaşma açısı için geometrik irtifa referansını kullanmaktadır.
23. **“Gece”**, güneş batımından 30 dakika sonrası ile güneş doğumundan 30 dakika öncesi arasındaki zamanı ifade eder. (ENR 1.2.2 (Türkiye AIP’si))
24. **“Gece görüş görüntüleme sistemleri (NVIS)”**, bir helikopteri işletirken NVG’lerin başarılı ve emniyetli bir şekilde kullanılması için gerekli olan tüm unsurların bulunduğu

- bir bileşimi ifade eder. Sistem asgari olarak şunları ihtiva eder: NVG'ler, NVIS ışıklandırması, helikopter bileşenleri, eğitim ve sürekli uçuşa elverişlilik.
25. **“Gece görüş gözlüğü (NVG)”**, gece şartlarında görsel yüzey referanslarını muhafaza etme kabiliyetini artıran, kafaya takılan, çift gözlü (binoküler), ışık kuvvetlendirme cihazlarını ifade eder.
 26. **“Gerekli kalkış mesafesi (TODRH)”**, helikopterlerde, kritik motor arızasının TDP’de tespit edilmesini takiben, onaylı işletme limitleri dahilinde geri kalan motorlar çalışır durumda iken, kalkışın başlangıcından seçilmiş yüksekliğin, pozitif tırmanma eğiminin ve emniyetli kalkış hızının (V_{TOSS}) sağlandığı noktaya kadar olan yatay mesafeyi ifade eder.
 27. **“Gerekli kalkıştan vazgeçme mesafesi (RTODRH)”**, bir motor arızası ve kalkış karar noktasında kalkıştan vazgeçmeyi takiben, kalkışın başlangıcından helikopterin tam olarak durma noktasına geleceği yere kadar olan gerekli yatay mesafeyi ifade eder.
 28. **“Gerekli seyrüsefer performans (RNP) şartları”**, PBN operasyonları için, uçuş sırasında seyrüsefer performansının izlenmesi ve uyarısını da içeren gerekliliklerin olduğu seyrüsefer şartlarını ifade eder.
 29. **“Görerek yaklaşma”**, bir aletli yaklaşma usulünün kısmen veya tamamen tamamlanmadığı ve yaklaşmanın yerden sağlanan görsel referanslar ile gerçekleştirildiği bir yaklaşmayı ifade eder.
 30. **“Görev uzmanı”**, işletici veya üçüncü bir kuruluş tarafından görevlendirilen veya kuruluş adına doğrudan uzmanlık gerektiren bir görevle ilgili yerdeki veya hava aracındaki veya hava aracından kaynaklanan uzmanlık gerektiren görevleri gerçekleştiren kişiyi ifade eder.
 31. **“Hassas olmayan yaklaşma (NPA) operasyonu”**, 250 ft.’in üzerinde bir asgari alçalma yüksekliği (MDH) veya CDFA tekniği ile uçarken karar yüksekliği (DH) ile uçaklar için 750 m ve helikopterler için 600 m RVR/CMV’den düşük olmayan koşullarda yapılan aletli yaklaşmayı ifade eder.
 32. **“Hava aracı”**, yer etkisi haricinde, havanın reaksiyonlarından destek alarak atmosferde tutunabilen bir aracı ifade eder.
 33. **“Hava aracının izlenmesi”**, uçuştaki bir hava aracının, belirli (standart) aralıklarla dört boyutlu konumunun bir kaydını tutan ve güncelleyen yer bazlı bir süreç anlamına gelir
 34. **“Hava aracı izleme sistemi”**, bir hava aracının uçuş esnasında normal olmayan uçuş davranışını saptamak ve uyarı vermek için hava aracını izlemeye dayanan bir sistemi ifade etmektedir;
 35. **“Hava şartları bakımından uygun havaalanı”**, öngörülen kullanım süresi boyunca, hava raporlarının veya tahminlerinin veya bu ikisini kapsayan bir kombinasyonun hava şartlarının gerekli havaalanı işletim sınırlarında veya sınırları üzerinde olacağını ve pist yüzey durumu raporlarının emniyetli bir inişin mümkün olacağını gösterdiği uygun bir havaalanını ifade eder.
 36. **“Helidek”**, yüzen veya sabit bir off-shore yapısı üzerine kurulu bir FATO’yu ifade eder.
 37. **“Helikopter”**, motor gücü ile bir veya daha fazla rotorun düşey ekseninde dönmesi sonucunda oluşan hava tepkisi ile uçabilen, havadan ağır hava aracını ifade eder.

38. “**Helikopter vinç operasyonu (HHO) ekip üyesi**”, bir vincin kullanımı ile ilgili olarak verilen görevleri yapan bir teknik ekip üyesini ifade eder.
39. “**Helikopterin katettiği yatay mesafe (Mesafe DR)**”, helikopterin mevcut kalkış mesafesinin sonundan itibaren katettiği yatay mesafeyi ifade eder.
40. “**HEMS ekip üyesi**”, helikopterde taşınan ve tıbbi yardıma muhtaç herhangi bir kişiye eşlik etmesi ve görev sırasında pilota yardımcı olması amacıyla HEMS uçuşu ile görevlendirilen bir teknik ekip üyesini ifade eder.
41. “**HEMS operasyon alanı**”, bir HEMS uçuşu sırasında iniş, kalkış ve helikopter vinç operasyonları için sorumlu kaptan pilot tarafından seçilen bir alanı ifade eder.
42. “**HEMS operasyon üssü**”, HEMS ekip üyelerinin ve HEMS helikopterin, HEMS operasyonları için hazır durumda beklediği bir havaalanını veya heliportu ifade eder.
43. “**HEMS uçuşu**”, acil ve hızlı taşınmanın zorunlu olduğu hallerde, amacı acil tıbbi yardımı kolaylaştırmak olan aşağıdaki unsurların taşındığı, HEMS onayı kapsamında işletilen helikopterin gerçekleştirdiği bir uçuşu ifade eder:
 - (a) Tıbbi personel;
 - (b) Tıbbi gereçler (teçhizat, kan, organlar, ilaçlar); veya
 - (c) Hasta veya yaralı kişiler ile doğrudan ilişkili diğer kişiler.
44. “**HHO alanı**”, helikopterin vinçle nakil işlemi gerçekleştirdiği belirlenmiş bir alanı ifade eder.
45. “**HHO offshore**”, HHO onayı kapsamında işletilen bir helikopterin gerçekleştirdiği, amacı helikopter vinci vasıtasıyla insanlar ve/veya yükün/kargonun bir gemiden/gemiye veya deniz alanındaki bir yapıdan/yapıya veya bizzat denizden/denize naklini kolaylaştırmak olan bir uçuşu ifade eder.
46. “**HHO uçuşu**”, HHO onayı kapsamında işletilen bir helikopterin gerçekleştirdiği, amacı helikopter vinci vasıtasıyla insanlar ve/veya yükün (kargonun) taşınmasını kolaylaştırmak olan bir uçuşu ifade eder.
47. “**HHO yolcusu**”, helikopter vinci vasıtasıyla nakledilecek bir kişiyi ifade eder.
48. “**Islak pist**”, “kirli pist” tanımında belirtilen şartlara ulaşmamış, yüzeyi az miktarda su veya benzeri bir madde ile kaplı olan veya önemli alanlarında birikinti olmaksızın, pist yüzeyini yansıtıcı hale getirmeye yetecek kadar nem bulunan bir pisti ifade eder.
49. “**İniş karar noktası (LDP)**”, bir motor arızasının tespit edilmesi halinde, inişin emniyetle devam ettirilebileceği veya pas geçme hareketinin zorunlu olarak vazgeçilen inişin (balked landing) başlatılabileceği iniş performansını tespit etmek için kullanılan noktayı ifade eder.
50. “**İniş öncesi tanımlı nokta (DPBL)**”, yaklaşma ve iniş safhası arasında olan, sonrasında kritik motor arızası olması durumunda helikopterin uçuşa emniyetle devam etmesinin güvence altına alınmadığı ve mecburi inişin gerekebileceği noktayı ifade eder.
51. “**İşyeri merkezi**”, işleticinin işbu Talimatta belirtilen faaliyetlerin asıl mali fonksiyonları ile operasyonel kontrolünün yerine getirildiği merkez ofisini veya tescilli işyerini ifade eder.

52. **“Kabin ekibi üyesi”**, operasyon esnasında yolcu ve uçuş emniyeti ile ilgili görevler icra etmek üzere işletici tarafından görevlendirilen uçuş ekibi veya teknik ekip üyesi dışında kalan uygun nitelikteki bir ekip üyesini ifade eder.
53. **“Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemleri (AMC)”**, Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan Uygulama Kurallarına uyumluluğu sağlama yöntemlerini göstermek üzere EASA tarafından kabul edilen ancak bağlayıcı olmayan standartları ifade eder.
54. **“Kabul kontrol listesi”**, tehlikeli madde taşınan paketlerin dış görünüşünün ve ilgili dokümanların, tüm gereklilikleri karşıladığını tespit etmek üzere yapılacak kontrollerde kullanılan kontrol listesini ifade eder.
55. **“Kalkış ağırlığı”**, helikopterler için kalkışın, uçaklar için ise kalkış koşusunun başladığı anda ilgili hava aracında taşınan her şeyin ve herkesin dahil olduğu ağırlığı ifade eder.
56. **“Kalkış karar noktası (TDP)”**, bir motor arızası tespiti halinde, kalkıştan vazgeçmenin yapılabilmesine veya kalkışın emniyetle devam ettirilebilmesine yönelik kalkış performansının belirlenmesi için kullanılan noktayı ifade eder.
57. **“Kalkış sonrası tanımlı nokta (DPATO)”**, kalkış ve ilk tırmanış safhası arasında olan, öncesinde kritik motor arızası olması durumunda helikopterin uçuşa emniyetle devam etmesinin güvence altına alınmadığı ve mecburi inişin gerekebileceği noktayı ifade eder.
58. **“Kalkış uçuş yolu”**, kritik motor arızasında, uçaklar için kalkışta belirlenmiş bir noktadan yüzeyin 1.500 ft. yukarısına ve helikopterler için yüzeyin 1.000 ft. yukarısına kadar olan dikey ve yatay yolu ifade eder.
59. **“Kalkış yedek havaalanı”**, kalkıştan kısa bir süre sonra gerekli olması halinde ve kalkış yaptığı havaalanını kullanmasının mümkün olmadığı durumda, bir hava aracının iniş yapabileceği yedek bir havaalanını ifade eder.
60. **“Kamuya açık alan (PIS)”**, sadece kamu yararına yapılan operasyonlar için kullanılan bir alanı ifade eder.
61. **“Kaptan pilot”**, uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi konusunda amir ve sorumlu olarak tayin edilen pilotu ifade eder. Ticari hava taşımacılığı operasyonlarında, ‘kaptan pilot’ yerine ‘sorumlu kaptan pilot’ terimi kullanılacaktır.
62. **“Kara uçağı”**, karadan kalkış ve karaya iniş için tasarlanmış sabit kanatlı hava aracını ifade eder ve kara uçakları olarak işletilen amfibik uçakları da kapsar.
63. **“Kategori A Helikopter”**, geçerli uçuşa elverişlilik kodlarında belirtilen motor ve sistem izolasyon özelliklerine sahip olacak şekilde tasarlanmış, motor arızası durumunda ise kritik motor arızası konsepti kapsamında oluşturulmuş kalkış ve iniş verilerinden yararlanarak uçuşun emniyetle devamı için veya kalkıştan vazgeçme durumu için yeterli performansa sahip çok motorlu bir helikopteri ifade eder.
64. **“Kategori B Helikopter”**, Kategori A standartlarını karşılamayan tek motorlu veya çok motorlu helikopteri ifade eder. Kategori B helikopterleri, motor arızası durumunda emniyetle uçuşa devam edebilme garantisi sunmaz ve planlanmamış bir iniş yapılacağı öngörülür.
65. **“Kategori I (CAT I) yaklaşma operasyonu”**, aletli iniş sistemi (ILS), mikrodalga iniş sistemi (MLS), GLS (yer tabanlı güçlendirilmiş küresel seyrüsefer uydulu (GNSS/GBAS) iniş sistemi), hassas yaklaşma radarı (PAR) veya uydu tabanlı güçlendirme sistemi (SBAS)

- kullanan GNSS iniş sistemlerinden birini kullanarak, karar yüksekliği (DH) 200 ft'ten ve pist görüş mesafesi (RVR) uçak için 550 m'den ve helikopter için 500 m'den az olmayan hassas aletli yaklaşmayı ve inişi ifade eder.
66. **“Kategori II (CAT II) operasyonu”**, aşağıda belirtilen limitlerde ILS veya MLS kullanılarak gerçekleştirilen hassas aletli yaklaşma ve iniş operasyonunu ifade eder:
- (a) DH, 100 ft'in altında olmamak kaydıyla 200 ft'in altında; ve
- (b) RVR, asgari 300 m.
67. **“Kategori IIIA (CAT IIIA) operasyonu”**, aşağıda belirtilen limitlerde ILS veya MLS kullanılarak gerçekleştirilen hassas aletli yaklaşma ve iniş operasyonunu ifade eder:
- (a) DH 100 ft.'in altında; ve
- (b) RVR, asgari 200 m.
68. **“Kategori IIIB (CAT IIIB) operasyonu”**, aşağıda belirtilen limitlerde ILS veya MLS kullanılarak gerçekleştirilen hassas aletli yaklaşma ve iniş operasyonunu ifade eder:
- (a) DH 100 ft'in altında veya herhangi bir DH olmaksızın; ve
- (b) RVR 200 m'den daha az, asgari 75 m.
69. **“Kirli pist”**, kullanılan pist yüzeyinde, kullanım için gerekli olan uzunluk ve genişliğin %25'inden fazlasının aşağıda belirtilenlerle kaplı olduğu bir pisti ifade eder:
- (a) 3 mm (0.125 inç)'nin üzerinde derinliğe sahip yüzeydeki su veya 3 mm (0.125 inç)'nin üzerinde suya eşdeğer sulu kar veya gevşek kar;
- (b) Daha fazla basınca dayanan ve temizlerken birbirinden ayrılmayacak veya top top olacak, katı bir kütle gibi sıkıştırılmış kar (sıkıştırılmış kar); veya
- (c) Sulu buz dahil her türlü buz.
70. **“Kod paylaşımı”**, bir işleticinin başka bir işletici tarafından işletilen bir uçuşa kendi tanıma kodunu kullanarak bu uçuş için biletler satabildiği ve kesebildiği bir düzenlemeyi ifade eder.
71. **“Koruma süresi (HoT)”**, bir uçağın korunan (işlem görmüş) yüzeylerinde buz ve don oluşumunu ve kar birikimini önleyecek buzlanmayı önleyici sıvının uygulandığı yüzeyde tahmini tutunma zamanını ifade eder.
72. **“Kuru operasyon ağırlığı”**, bir hava aracının, belirli bir operasyon için yakıt ve trafik yükü hariç toplam ağırlığını ifade eder.
73. **“Kuru pist”**, ıslak ve/veya kirli olmayan pisti ifade eder. Bu tanım, özel olarak oluklu veya gözenekli kaplama ile inşa edilen ve nemin mevcut olduğu zamanlarda dahi “etkin kuru” frenleme etkisini muhafaza eden kaplı pistleri de kapsamaktadır.
74. **“Kuruluş (Teşebbüs)”**, kar üretip üretmediğine bakılmaksızın herhangi bir gerçek veya tüzel kişiyi veya kendi kişiliği olup olmadığına bakılmaksızın herhangi bir resmi kuruluşu ifade eder.
75. **“Mevcut hızlanma-durma mesafesi (ASDA)”**, ilgili havaalanı otoritesi tarafından, durma uzantısının kullanılabilir ve geçerli operasyonel şartlar altında ilgili uçak ağırlığını

taşıyabilir olduğunun beyan edildiği durumlarda, mevcut kalkış yolu ile durma uzantısının toplam uzunluğunu ifade eder.

76. **“Mevcut iniş mesafesi (LDA)”**, inişe geçen bir uçağın iniş koşusu (rulesi) için, havaalanının bağlı olduğu devlet tarafından mevcut olduğu beyan edilen pist uzunluğunu ifade eder.
77. **“Mevcut kalkış koşusu (rulesi) (TORA)”**, kalkış yapan bir uçağın yerde kalkış koşusu (rulesi) için uygun olan ve havaalanının bulunduğu Devlet tarafından mevcut olduğu beyan edilen pist uzunluğunu ifade eder.
78. **“Mevcut kalkış mesafesi (TODA)”**, uçaklar için, mevcut kalkış koşusunun (rulesinin) uzunluğu ile sağlanması halinde aşma sahası (clearway) uzunluğunun toplamını ifade eder.
79. **“Mevcut kalkış mesafesi (TODAH)”**, helikopterler için, son yaklaşma ve kalkış alanının (FATO) uzunluğu ile sağlanması halinde kalkışı tamamlamak üzere helikopterler için mevcut ve uygun olduğu beyan edilen helikopter aşma sahasının (helicopter clearway) uzunluğunun toplamını ifade eder.
80. **“Mevcut kalkıştan vazgeçme mesafesi (RTODAH)”**, performans sınıfı 1 dahilinde işletilen helikopterlerin kalkıştan vazgeçme sürecini tamamlamaları için mevcut ve uygun olduğu beyan edilen son yaklaşma ve kalkış alanının (FATO) uzunluğunu ifade eder.
81. **“Nemli pist”**, yüzeyin kuru olmadığı, ancak yüzeydeki nemin parlamaya sebep olmadığı bir pisti ifade eder.
82. **“NVIS ekip üyesi”**, NVIS uçuşu için görevlendirilen bir teknik ekip üyesini ifade eder.
83. **“NVIS uçuşu”**, NVIS onayı kapsamında işletilen bir helikopterde, NVG’ler kullanan uçuş ekibi ile gece görerek meteorolojik koşullar (VMC) altında yapılan bir uçuşu ifade eder.
84. **“Off-shore operasyonları”**, off-shore alanlarından veya alanlarına deniz aşırı gerçekleştirilen uçuşun rutin olarak önemli bir oranına sahip operasyonları ifade eder.
85. **“Onarım süresi”**, gayrifaal teçhizatlar bulunan operasyonların süresine ilişkin bir sınırlamayı ifade eder.
86. **“Operasyon alanı”**, işletici veya kaptan pilot/sorumlu kaptan pilot tarafından iniş, kalkış ve/veya harici yük operasyonları için seçilen havaalanı haricindeki bir alanı ifade eder.
87. **“Operasyonel kontrol”**, emniyet göz önüne alınarak uçuşu başlatma, sürdürme, sonlandırma veya uçuşun güzergahını değiştirme konularındaki sorumluluğu ifade eder.
88. **“Özel VFR uçuş”**, meteorolojik şartların VMC’nin altında olduğu durumda, kontrollü bir bölgede hava trafik kontrolü tarafından uçuşuna müsaade edilen bir VFR uçuşu ifade eder.
89. **“Performans A sınıfı uçaklar”**, 9’dan fazla MOPSC’ye veya 5.700 kg’ın üzerinde azami kalkış ağırlığına sahip, pervane türbin motorları olan çok motorlu uçaklar ile tüm çok motorlu turbo jet uçakları ifade eder.
90. **“Performans B sınıfı uçaklar”**, 9 veya daha az MOPSC’ye ve 5.700 kg veya daha az azami kalkış ağırlığına sahip, pervaneli motorlar ile çalışan uçakları ifade eder.
91. **“Performans C sınıfı uçaklar”**, 9’dan fazla MOPSC’ye veya 5.700 kg’ın üzerinde azami kalkış ağırlığına sahip, pistonlu motorlar ile çalışan uçakları ifade eder.

92. **“Performans sınıfı 1 dahilindeki operasyon”**, kritik motor arızasında, arızanın meydana geldiği zamana bağlı olarak, helikopterin mevcut kalkıştan vazgeçme mesafesi içerisinde inebileceği veya elverişli bir iniş alanına doğru uçuşa emniyetle devam edebileceği operasyonu ifade eder.
93. **“Performans sınıfı 2 dahilindeki operasyon”**, kritik motor arızasında, mecburi inişin gerekebileceği kalkış manevrasının başlarında veya iniş manevrasının sonlarında meydana gelen arızalar dışında, helikopterin uçuşa emniyetle devam etmesini temin edecek performansla sahip olduğu operasyonu ifade eder.
94. **“Performans sınıfı 3 dahilindeki operasyon”**, uçuşun herhangi bir safhasında kritik motor arızası yaşanması halinde, çok motorlu bir helikopterde mecburi inişin gerekebileceği, tek motorlu bir helikopterde ise mecburi inişin gerekeceği operasyonu ifade eder.
95. **“Pist görüş mesafesi (RVR)”**, pistin merkez hattındaki bir hava aracı pilotunun; pist yüzey işaretlerini veya pisti sınırlayan veya merkez hattı tanımlayan ışıkları görebileceği mesafeyi ifade eder.
96. **“Ramp denetimi”**, yürürlükteki gerekliliklere uyumluluğun teyidi maksadıyla, hava aracının, uçuş ve kabin ekibi üyesi niteliklerinin ve uçuş belgelerinin incelenmesi/denetlenmesi işlemi ifade eder.
97. **“Ramp denetimlerine öncelik verme”**, her yıl Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilen toplam ramp denetimlerinin uygun bir kısmının yıllık bazda tahsis edilmesini ifade eder.
98. **“Riskli (hostile) bölge”** şunları ifade eder:
- (a) Aşağıdaki niteliklere sahip bir bölge:
- (i) Yüzeyin elverişsiz olması sebebiyle, emniyetli mecburi bir iniş gerçekleştirilemeyen;
- (ii) Helikopterde bulunanların tehlikeli unsurlardan yeteri kadar korunamadığı;
- (iii) Arama ve kurtarma müdahalesinin/kabiliyetinin beklenen maruziyete uygun şekilde sağlanmadığı; ya da
- (iv) Yerdeki kişi veya vakıfları tehlikeye atan kabul edilmez bir riskin bulunduğu.
- (b) Her koşulda, aşağıdaki alanlar:
- (i) Su üzeri operasyonlar için, ilgili Devlet otoritesi tarafından belirlenen 45inci kuzey paralelinin kuzeyinde ve 45inci güney paralelinin güneyinde kalan açık deniz alanları;
- (ii) Bir yoğun yerleşim alanının, yeterli emniyetli mecburi iniş alanları bulunmayan kısımları.
99. **“Riskli olmayan (non-hostile) bölge”** aşağıda belirtilen niteliklerdeki bir bölgeyi ifade eder
- (a) Emniyetli bir mecburi inişin yapılabildiği;
- (b) Helikopterde bulunanların tehlikeli unsurlardan korunabildiği ve

(c) Arama ve kurtarma müdahalesinin/kabiliyetinin beklenen maruziyete uygun şekilde sağlandığı.

Her koşulda, yeterli emniyetli mecburi iniş alanları bulunan yoğun yerleşim alanının ilgili kısımları, riskli olmayan (non-hostile) bölge olarak değerlendirilecektir.

100. **“Sertifikasyon Şartnamesi (CS)”**, Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan Uygulama Kurallarına uyumluluğu sağlayacak yöntemlerin belirtildiği ve bir kuruluş tarafından sertifikalandırma maksadıyla kullanılabilir EASA tarafından hazırlanmış teknik standartları ifade eder.

101. **“Son yaklaşma ve kalkış alanı (FATO)”**, helikopter operasyonlarında; yaklaşma manevrasının son evresinin havır (hover) veya inişle üzerinde tamamlandığı ve kalkış manevrasının başlatıldığı belirli bir alanı ifade eder. Performans sınıfı 1 dahilinde işletilen helikopterler için tanımlanan bu alan, uygun kalkıştan vazgeçme alanını da kapsar.

102. **“Stabil (kararlı) yaklaşma (SAp)”**, önceden belirlenen bir noktadan veya irtifadan/yükseklikten pist eşiğinin 50 ft. üzerindeki bir noktaya veya daha yüksekse, palye manevrasının başlatıldığı noktaya kadar uçuş hattı konfigürasyonu, enerjisi ve kontrolü bakımından kontrollü ve uygun bir şekilde yapılan bir yaklaşmayı ifade eder.

103. **“Standart Kategori I altı (LTS CAT I) operasyon”**, Kategori I DH kullanılarak Kategori I aletli yaklaşma ve iniş operasyonunun uygulandığı, RVR uygulanabilir normal karar irtifası ile ilişkilendirilebildiği ancak 400 m’den az olmadığı operasyonu ifade eder.

104. **“Standart Kategori II harici (OTS CAT II) operasyon”**, hassas yaklaşma kategori II ışık sistem unsurlarının bazılarının veya tamamının çalışmadığı durumda ILS veya MLS kullanılarak ve aşağıda belirtilenleri sağlayacak şekilde yapılan bir hassas aletli yaklaşma ve iniş operasyonunu ifade eder:

(a) 200 ft.’in altında ancak 100 ft.’in altında olmayan DH; ve

(b) 350 m’nin altında olmayan RVR.

105. **“Steril kokpit”**, hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesi veya içindekilerin emniyeti açısından kritik öneme haiz konular dışında, uçuş ekibi üyelerinin rahatsız edilemeyeceği veya dikkatinin dağıtılamayacağı herhangi bir zaman dilimini ifade eder.

106. **“Sürekli alçalma ile son yaklaşma (CDA)”**, Uçulan hava aracı tipine göre, hassas olmayan aletli yaklaşma usulünün son yaklaşma bölümünün, sürekli alçalma şeklinde son yaklaşma noktası irtifasında/yüksekliğinden veya irtifası/yüksekliği üzerindeki bir irtifadan/yükseklikten itibaren iniş pisti eşiğinden yaklaşık 15 m (50 fit) üzerindeki bir noktaya veya palye manevrasının başlayacağı noktaya kadar düz uçuşa geçilmeksizin stabil (kararlı) yaklaşıma uygun olarak uygulanan uçuş tekniğini ifade eder.

107. **“Tehlikeli maddeler (DG)”**, sağlık, emniyet, eşya veya çevre için risk oluşturabilecek ve Teknik Talimatlar (ICAO Doc.9284) dokümanında tanımlanmış veya bu dokümana göre sınıflandırılmış eşya ve maddeleri ifade etmektedir.

108. **“Tehlikeli maddeler kazası”**, tehlikeli maddelerin hava yoluyla taşınmasına bağlı olarak, kişiler için ölümcül veya ciddi yaralanmalara veya büyük mal hasarına/kaybına yol açan olayları ifade eder.

109. **“Tehlikeli maddeler olayı”** şunlardır:

- (a) Tehlikeli maddelerin havadan taşınmasına bağlı veya bununla ilgili olarak meydana gelen kazalar dışında, uçak içerisinde olup olmamasına bakılmaksızın kişinin yaralanmasına, mal hasarına/kaybına, yangın oluşumuna, kırılmaya, dökülmeye, sıvı sızıntısına veya radyasyon sızıntısına veya paketin bütünlüğünün korunamadığına ilişkin kanıtların olduğu olaylar;
- (b) Tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili olan, hava aracını veya hava aracı içindekileri ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü olay.
110. **“Teknik ekip üyesi”**, ticari hava taşımacılığı kapsamındaki HEMS, HHO veya NVIS operasyonlarında, kokpit veya kabin ekibi üyeleri dışında, ilgili operasyonlar sırasında pilota yardımcı olmak amacıyla işletici tarafından hava aracındaki veya yerdeki görevler için tayin edilen, özel uçuş ekipmanlarının kullanımı için gerekli ekip üyesini ifade eder.
111. **“Teknik Talimatlar (TI) (ICAO Doc.9284)”**, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından onaylanmış ve yayınlanmış, tamamlayıcı ek ve her türlü ilaveleri içeren “Tehlikeli Maddelerin Hava Yolu ile Emniyetli Taşınması İçin Teknik Talimatlar”ın yürürlükteki en son baskısını ifade eder.
112. **“Tıbbi yolcu”**, doktor, hemşire ve tıbbi teknisyenler ile sınırlı olmamak kaydıyla, HEMS uçuşu esnasında helikopterde taşınan sağlık personelini ifade eder.
113. **“Trafik yükü”**, denge ağırlığı dahil olmak üzere, yolcu, bagaj, kargo ve taşınan özel ekipmanların toplam ağırlığını ifade eder.
114. **“Turlu yaklaşma”**, bir hava aracını direkt yaklaşma için uygun şartlarda olmayan bir piste/FATO’ya iniş yapabilecek konuma getirecek bir aletli yaklaşmanın görerek yapılan safhasını ifade eder.
115. **“Uçağı yerde tutma”**, bir hava aracının resmi olarak kalkışının yasaklanmasını ve uçuştan alıkonulması için gereken adımların atılmasını ifade eder.
116. **“Uçak”**, havadan ağır, motor gücü ile hareket ettirilen ve uçuş sırasında havanın dinamik tepkisiyle kanatları desteklenen sabit kanatlı hava aracını ifade eder.
117. **“Uçuş simülasyonu eğitim cihazı (FSTD)”** aşağıdakilere sahip bir eğitim cihazını ifade eder:
- (a) Uçaklar için, tam uçuş simülatörü (FFS), uçuş eğitim cihazı (FTD), uçuş ve seyrüsefer usulleri eğitim cihazı (FNPT) veya temel alet eğitim cihazı (BITD);
- (b) Helikopterler için, tam uçuş simülatörü (FFS), uçuş eğitim cihazı (FTD) veya uçuş ve seyrüsefer usulleri eğitim cihazı (FNPT).
118. **Uçuş veri izleme (FDM)”**, rutin operasyonlardan sağlanan dijital uçuş verilerinin proaktif ve cezalandırıcı olmayacak bir biçimde, havacılık emniyetinin geliştirilmesi için kullanılmasını ifade eder.
119. **“Uçuşun kritik evreleri-helikopter”**, taksi, havır, kalkış, son yaklaşma, pas geçme, iniş ile kaptan pilotun veya sorumlu kaptan pilotun belirlediği diğer uçuş evrelerini ifade eder.
120. **“Uçuşun kritik evreleri-uçak”**, kalkış koşusu (rulesı), kalkış uçuş hattı, son yaklaşma, pas geçme, iniş koşusu (rulesı) dahil olmak üzere, iniş ile kaptan pilotun veya sorumlu kaptan pilotun belirlediği diğer uçuş evrelerini ifade eder

121. **“Uyarlanmış meteorolojik görüş (CMV)”**, rapor edilen meteorolojik görüş mesafesinden alınmış, RVR’ye denk bir değeri ifade eder.
122. **“Uygun (yeterli) havaalanı”**, uygulanabilir performans gereklilikleri ve pist özellikleri dikkate alınarak, üzerinde bir hava aracı operasyonunun gerçekleştirilebileceği bir havaalanını ifade eder.
123. **“V₁”**, pilotun uçağı hızlanma-durma mesafesi içerisinde durdurmak için ilk eylemi gerçekleştirmesi gereken kalkıştaki azami hızı ifade eder. “V₁” ayrıca, V_{EF}’deki kritik motor arızasını müteakiben, pilotun kalkışa devam edebileceği ve kalkış mesafesi içerisinde kalkış yüzeyi üzerinde gereken yüksekliğe ulaşabileceği kalkıştaki asgari hızı ifade eder.
124. **“V_{EF}”**, kalkış esnasında kritik motor arızasının varsayıldığı andaki hızı ifade eder.
125. **“Wet-lease sözleşmesi”**, aşağıdaki niteliklerdeki bir sözleşmeyi ifade eder:
- CAT operasyonları için, hava aracının kiraya verenin AOC’si dahilinde işletileceği hükmüne uygun olarak hava taşıyıcıları arasında yapılan; veya
 - CAT dışındaki ticari operasyonlar için, hava aracının kiraya verenin sorumluluğu altında işletileceği hükmüne uygun olarak işleticiler arasında yapılan.
126. **“Yakıt ERA havaalanı”**, beklenmeyen durum yakıtının azaltılması maksadıyla seçilen bir ERA havaalanını ifade eder.
127. **“Yardımlı NVIS (gece görüş görüntüleme sistemi) uçuşu”**, NVIS operasyonlarında, uçuşun, ekip üyelerinden birinin gece görüş gözlükleri (NVG) kullanarak, gece gerçekleştirilen görerek uçuş şartlarındaki (VFR) bölümünü ifade eder.
128. **“Yardımsız NVIS uçuşu”**, NVIS operasyonlarında, gece gerçekleştirilen VFR uçuşun, bir ekip üyesi tarafından gece görüş gözlüğünün (NVG) kullanılmadığı bölümünü ifade eder.
129. **“Yer acil durum hizmet personeli”**, helikopter acil durum tıbbi hizmetlerine (HEMS’ler) dahil olan ve görevleri bir ölçüye kadar helikopter operasyonları ile ilgili olan her türlü yer acil durum hizmet personelinin (polis memurları, itfaiye memurları, vb. gibi) ifade eder.
130. **“Yerel helikopter operasyonu”**, azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı (MCTOM) 3.175 kg üzeri ve azami operasyonel yolcu koltuk düzeni (MOPSC) 9 veya daha az olan helikopterle, işletme el kitabında belirtilen tanımlı yerel coğrafi alan sınırları içerisinde, gündüz görsel nirengi referanslarıyla icra edilen rotalar üzerinde gerçekleştirilen ticari hava taşımacılığını ifade eder.
131. **“Yoğun yerleşim alanı”**, bir şehir, ilçe veya yerleşim yeri ile alakalı olarak esasen meskun mahal, ticari yer veya eğlence merkezi olarak kullanılan herhangi bir bölgeyi ifade eder.
132. **“Yolboyu yedek havaalanı (ERA)”**, planlama aşamasında gerekli olabilecek, rota boyunca belirlenecek uygun bir havaalanını ifade eder.
133. Yolcuların sınıflandırılması amacıyla:
- (a) **“Yetişkin”**, 12 yaş ve üzerindeki bireyi,
 - (b) **“Çocuk/çocuklar”**, 12 yaşından küçük, ancak 2 yaş ve üzerindeki bireyi,
 - (c) **“Bebek”**, 2 yaşından küçük bireyi ifade eder.



134. **“Yükseltilmiş son yaklaşma ve kalkış alanı (yükseltilmiş FATO)”**, çevresindeki yüzeyin en az 3 m yukarısında olan bir FATO’yu ifade eder.

135. **“Zorunlu olarak vazgeçilen iniş (balked landing)”**, minimum karar irtifa/yüksekliği (OCA/H)’nin altındaki herhangi bir noktada beklenmedik bir şekilde vazgeçilen bir iniş manevrasını ifade eder.

Bu Talimatta yer almayan tanımlar için ülkemizin üyesi olduğu veya anlaşma yaptığı uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar geçerlidir.