

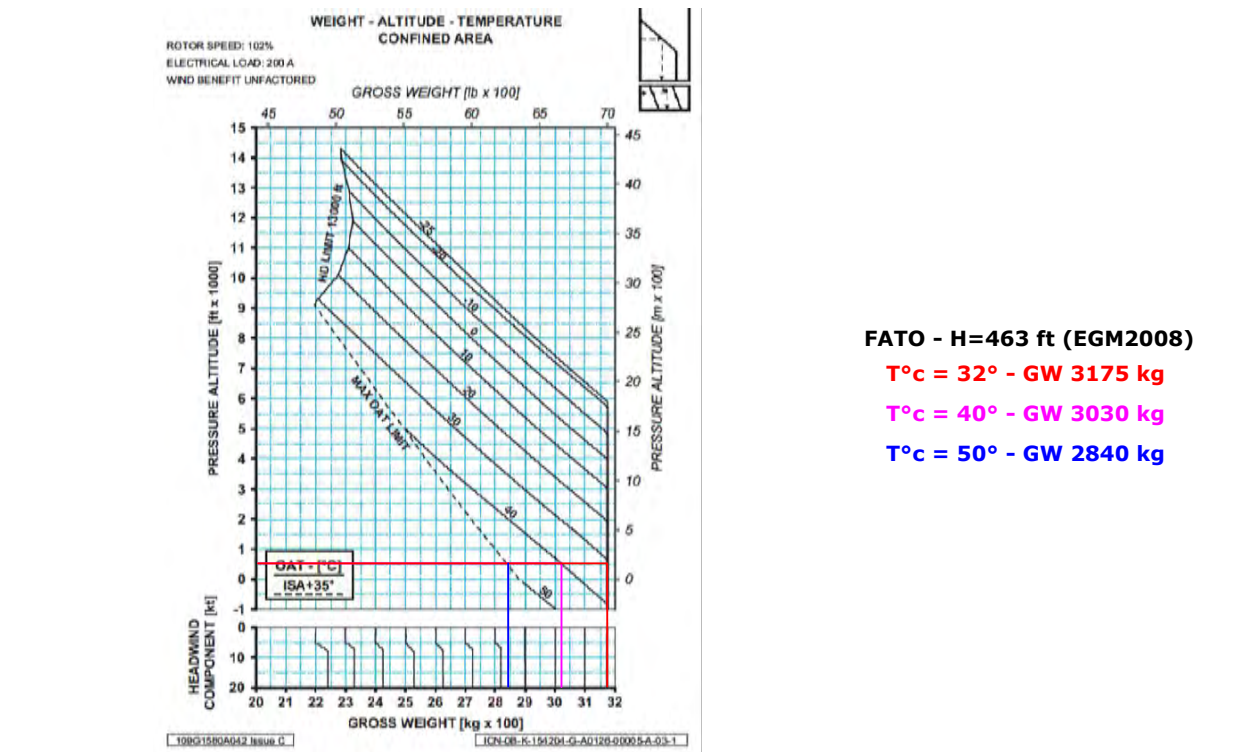


Figure 84D-1 Confirmed Area Helicals - VLOS

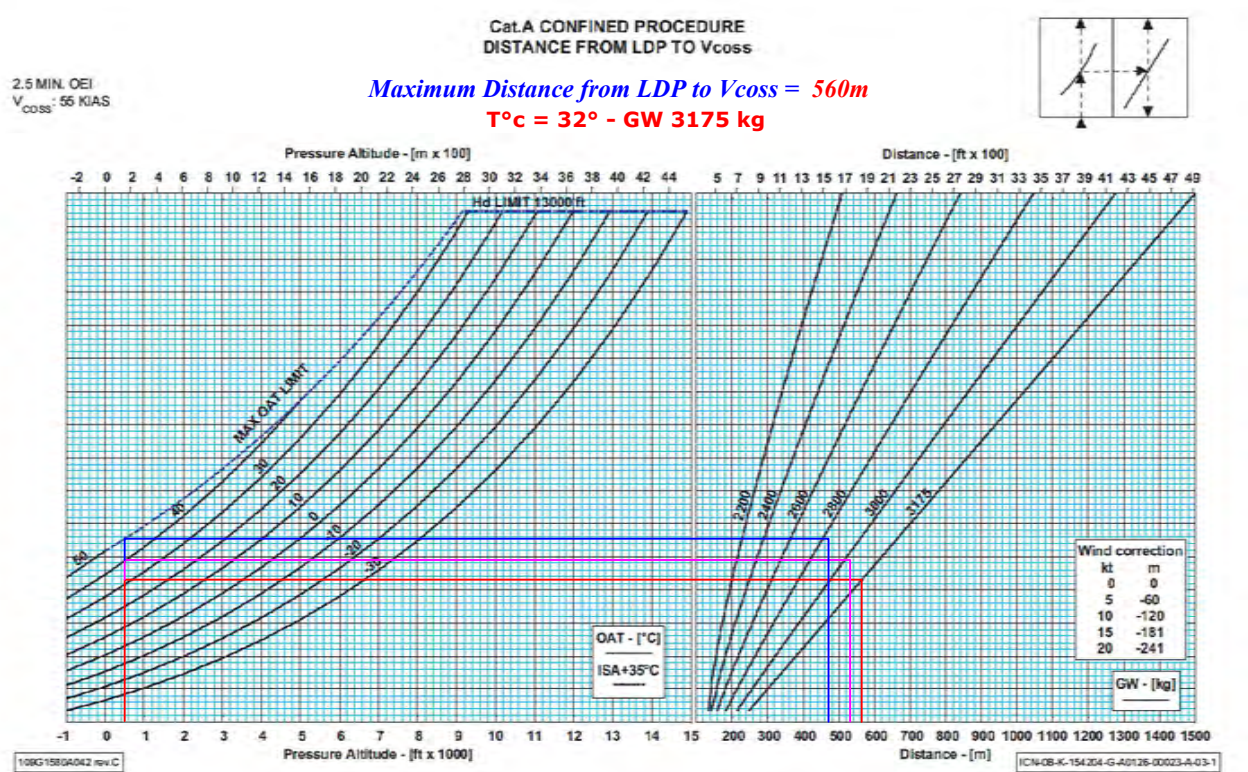


Figure 84D-2 Confirmed Area - Distance from LDP to VLOS

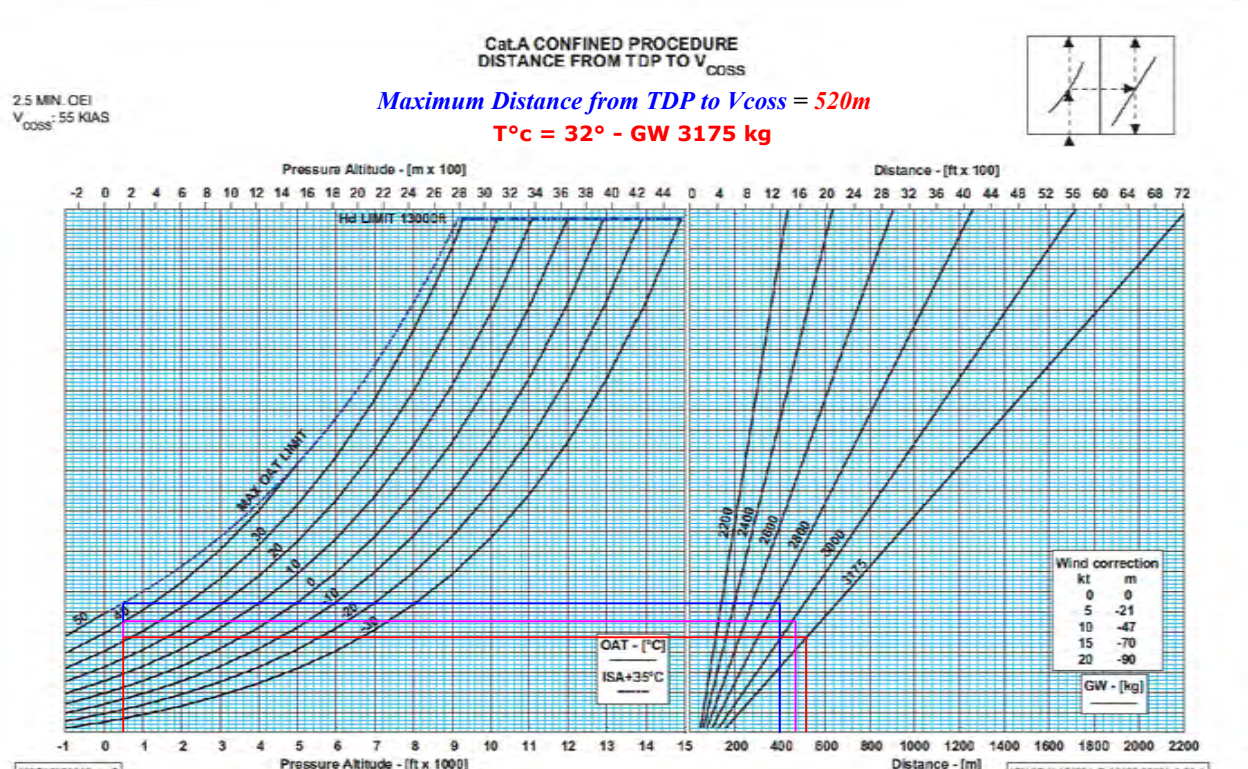


Figure 84D-3 Confirmed Area - Distance from LDP to VLOS

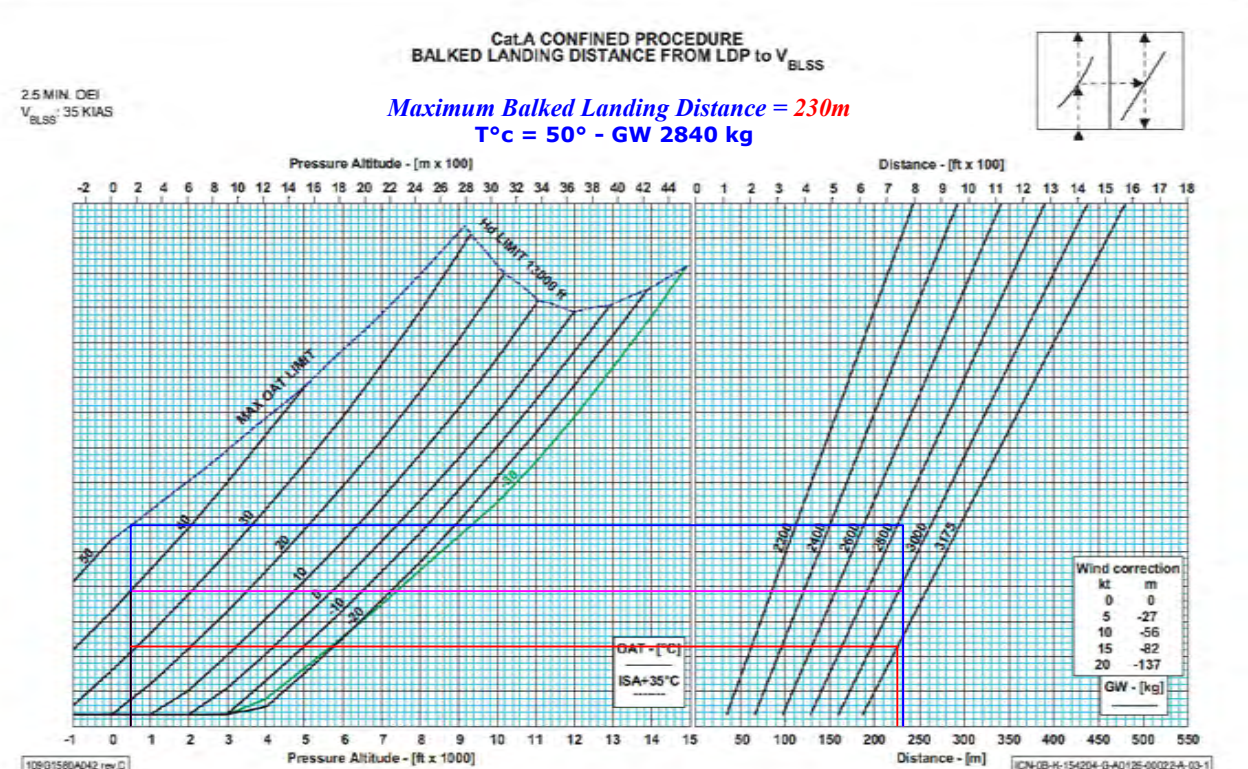


Figure 84D-4 Confirmed Area - Distance from LDP to VLOS

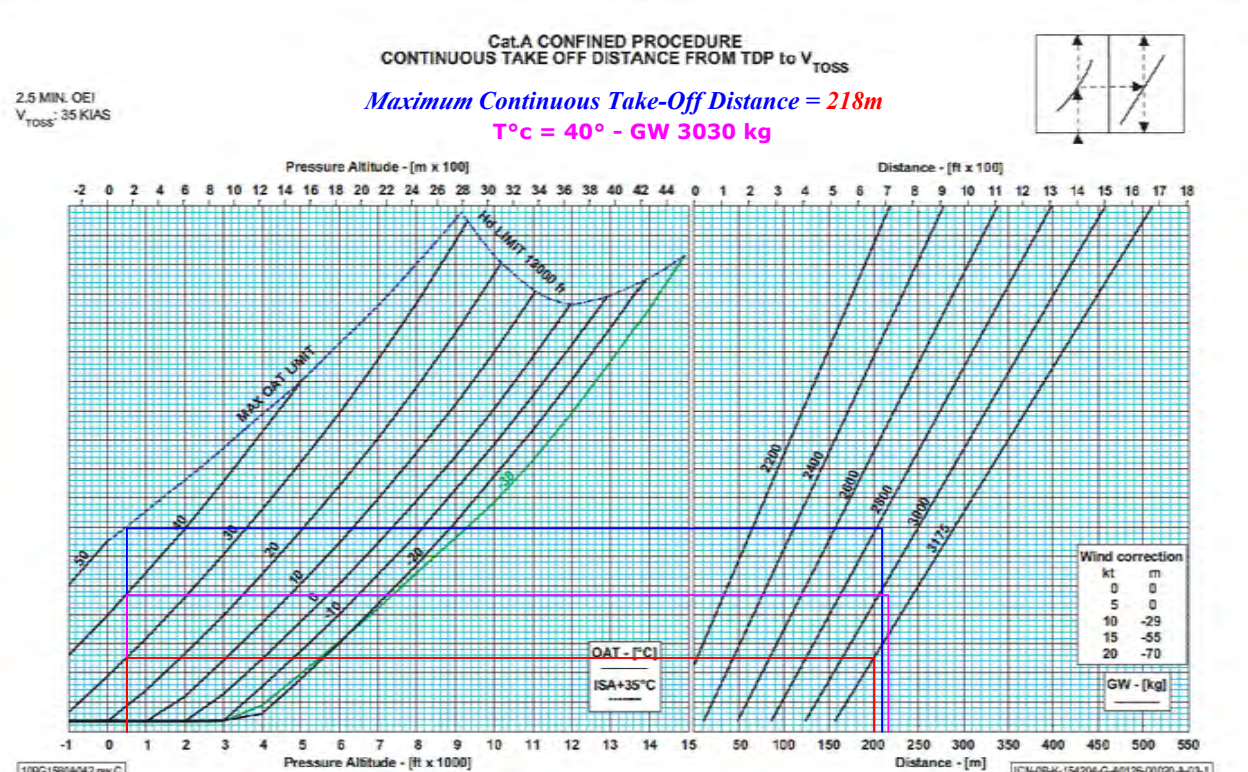
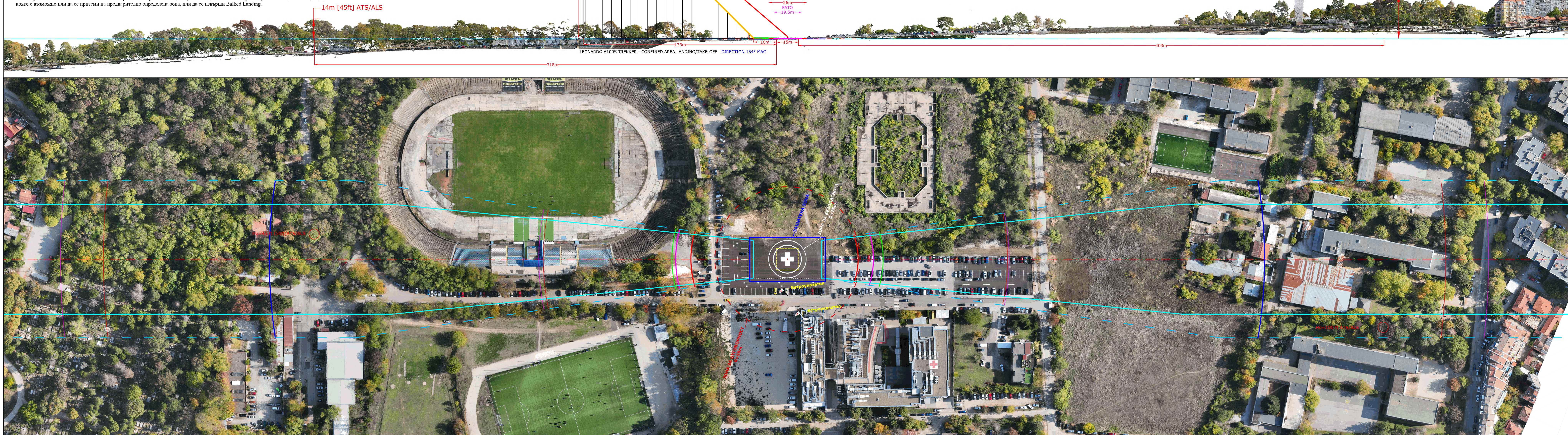


Figure 84D-5 Confirmed Area - Distance from LDP to VLOS

ДЕФИНИЦИИ
Confined Area (CAT 'A' Procedures) - приложими както за наземни, така и за повдигнати вертолети летящи. Също така изисква по-леко тегло на вертолета и не изисква налична повърхност пред траекторията за излитане/качане при откази по-време на излитане или качане с един отказан двигател (OEI). Благодарение на променливата TDP/LDP, позволява наличното на препятствие със значителна височина по траекторията на излитане/качане.

CAT A Take-Off - Експлоатация на вертолета, като се взема предвид единична повреда на двигателя по всяко време след излитане, за да се гарантира, че вертолетът има способността:
- на или преди точката за вземане на решение за излитане (TDP), за връщане и безопасно качане обратно в зоната за излитане;
- на или след точката за вземане на решение за излитане (TDP), да се изкачи от точката на отказ на двигателя и да продължи полета напред с един неработещ двигател (OEI).
Continued Take-Off distance - с хоризонталното разстояние от началото на процедурата при излитане до точка най-малко 35 ft над повърхността за излитане (ALS), където VTOS и положителната скорост на изкачване (ROC) се постигат след отказ на двигателя, при нива с един TDP.
Landing distance - Хоризонталното разстояние, необходимо на един отказан двигател OEI и пълно спиране от точка 50 фута над повърхността за качане (ALS).
Balked Landing distance - Хоризонталното разстояние от LDP до точката най-малко 35 фута над повърхността за излитане (ALS), където VTOS и положителната скорост на изкачване (ROC) се постигат след отказ на двигателя преди LDP.
Take-Off Safety Speed (V_{ROSS}) или Balked Landing Safety Speed (V_{BLS}) или Climb Out Safety Speed (V_{COSS}) - Въздушната скорост, при която може да се осигури планиран път след отказан двигател OEI.
Take-Off Decision Point - Точка за вземане на решение при излитане (TDP) - Първата точка от траекторията на излитане, от която е осигурена способността на СТО, и последната точка, от която е осигурена RTO, в рамките на разстоянието при отказ в процеса на излитане.
Landing Decision Point - Точка за вземане на решение при качане (LDP) - Последната точка от траекторията за качане на подхода, от която е възможно или да се приземи на предварително определена зона, или да се извърши Balked Landing.



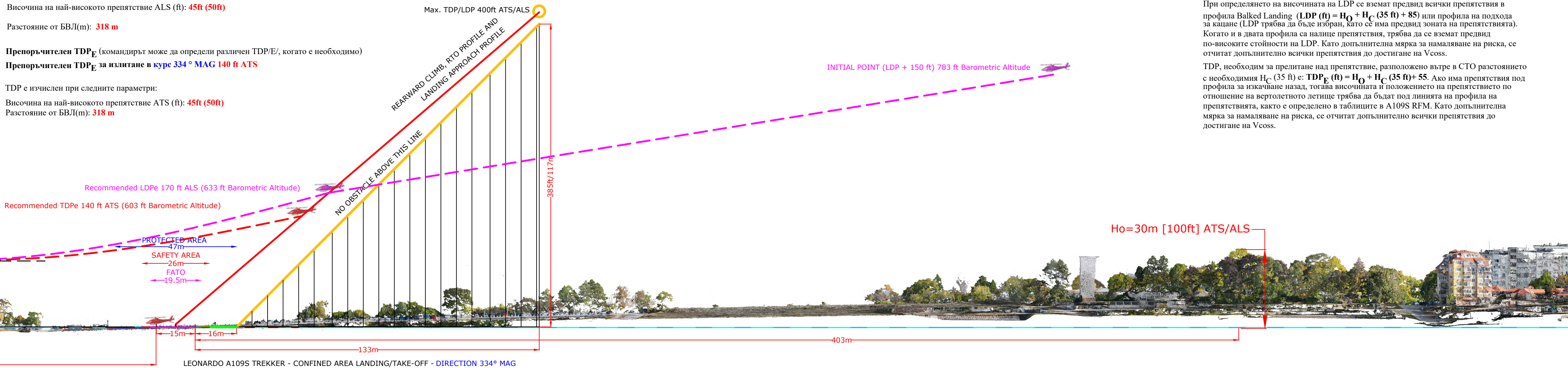
Съкращения:
ALS - Above Landing Surface
ATS - Above Take-Off Surface
BL - Balked Landing
CTO - Continued Take-Off
LDP - Landing Decision Point
LDP_E - Extended Landing Decision Point
LDP_{MAX} - Maximum Landing Decision Point
LDP_{MIN} - Minimum Landing Decision Point

TDP - Take-Off Decision Point
TDP_E - Extended Take-Off Decision Point
TDP_{MAX} - Maximum Take-Off Decision Point
TDP_{MIN} - Minimum Take-Off Decision Point
V_{BLS} - Balked Landing Safety Speed
V_{COSS} - Climb Out Safety Speed
V_{ROSS} - Take-Off Safety Speed
RFM - Rotocraft Flight Manual
DCTO - Continued Take-Off Distance (m)

D/O - Distance from Take-Off position to Obstacle (m)
H/O - Height of Obstacle in Back-Up Profile (ft)
H/O - Height of Obstacle (ft)
H/C - Required clearance height above Obstacle (ft)

Препоръчителен LDP_E (командирът може да определи различен LDP_E/E, когато е необходимо)
Препоръчителен LDP_E за качане в курс 334° MAG - 170 ft ALS
LDP е изчислен със следните параметри:
Височина на най-високото препятствие ALS (ft): 450 (50ft)
Разстояние от BBJ(m): 318 m

Препоръчителен TDP_E (командирът може да определи различен TDP_E/E, когато е необходимо)
Препоръчителен TDP_E за излитане в курс 334° MAG 140 ft ATS
LDP е изчислен при следните параметри:
Височина на най-високото препятствие ATS (ft): 45ft (50ft)
Разстояние от BBJ(m): 318 m



LEONARDO A109S TREKKER - CONFIRMED AREA LANDING/TAKE-OFF - DIRECTION 334° MAG

Оценка на препятствията съгласно GMI CAT.POL.H.205(b)(4) (Regulation (EU) No 965/2012).

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички препятствия в профила Balked Landing (LDP (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 85) или профила на подхода за качане (LDP трябва да бъде избран, като се вземат предвид зоната на препятствията). Когато и в двата профила са налични препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.
TDP, необходими за призеждане над препятствие, разположено вътре в СТО разстоянието с необходимост H_E (35 ft) е TDP_E (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 55. Ако има препятствия под профила за изкачване напред, тогава височината H_E е използвана по отношение на вертолетното летане трябва да бъдат под линията на профила на препятствията, както е определено в таблиците в A109S RFM. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.

Оценка на препятствията съгласно GMI CAT.POL.H.205(b)(4) (Regulation (EU) No 965/2012).

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички препятствия в профила Balked Landing (LDP (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 85) или профила на подхода за качане (LDP трябва да бъде избран, като се вземат предвид зоната на препятствията). Когато и в двата профила са налични препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.
TDP, необходими за призеждане над препятствие, разположено вътре в СТО разстоянието с необходимост H_E (35 ft) е TDP_E (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 55. Ако има препятствия под профила за изкачване напред, тогава височината H_E е използвана по отношение на вертолетното летане трябва да бъдат под линията на профила на препятствията, както е определено в таблиците в A109S RFM. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.

Оценка на препятствията съгласно GMI CAT.POL.H.205(b)(4) (Regulation (EU) No 965/2012).

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички препятствия в профила Balked Landing (LDP (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 85) или профила на подхода за качане (LDP трябва да бъде избран, като се вземат предвид зоната на препятствията). Когато и в двата профила са налични препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.

Вертолети, които извършват операции до/от FATO в болница, която се намира в претоварена враждебна среда, ще бъдат експлоатирани в съответствие с детайлни характеристики клас 1 (PC1). За тези операции ще се използват одобрените процедури от категория A "Confined Area" (Ограничаване зона) съгласно A109S Trekker RFM, Supplement 4, Category A Operations). Процедурите за "Confined Area" са приложими за наземни и издигнати вертолети летящи. Също така те изискват по-леко тегло на вертолета и не изискват налична повърхност пред подхода за излитане/качане при откази в процеса излитане или качане с един двигателя (OEI). Благодарение на променливата TDP/LDP, се позволява наличното на препятствие със значителна височина по траекторията на излитане/качане. За характеристиките и ограниченията вижте A109S Trekker RFM и OM, Part B.

Оценка на препятствията съгласно GMI CAT.POL.H.205(b)(4) (Regulation (EU) No 965/2012).

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички препятствия в профила Balked Landing (LDP (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 85) или профила на подхода за качане (LDP трябва да бъде избран, като се вземат предвид зоната на препятствията). Когато и в двата профила са налични препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.
TDP, необходими за призеждане над препятствие, разположено вътре в СТО разстоянието с необходимост H_E (35 ft) е TDP_E (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 55. Ако има препятствия под профила за изкачване напред, тогава височината H_E е използвана по отношение на вертолетното летане трябва да бъдат под линията на профила на препятствията, както е определено в таблиците в A109S RFM. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.

Оценка на препятствията съгласно GMI CAT.POL.H.205(b)(4) (Regulation (EU) No 965/2012).

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички препятствия в профила Balked Landing (LDP (ft) = H_O + H_E (35 ft) + 85) или профила на подхода за качане (LDP трябва да бъде избран, като се вземат предвид зоната на препятствията). Когато и в двата профила са налични препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP. Като допълнителна мярка за намаляване на риска, се отчитат допълнително всички препятствия до достигане на V_{COSS}.

Оценка на препятствията съгласно GMI CAT.POL.H.205(b)(4) (Regulation (EU) No 965/2012).

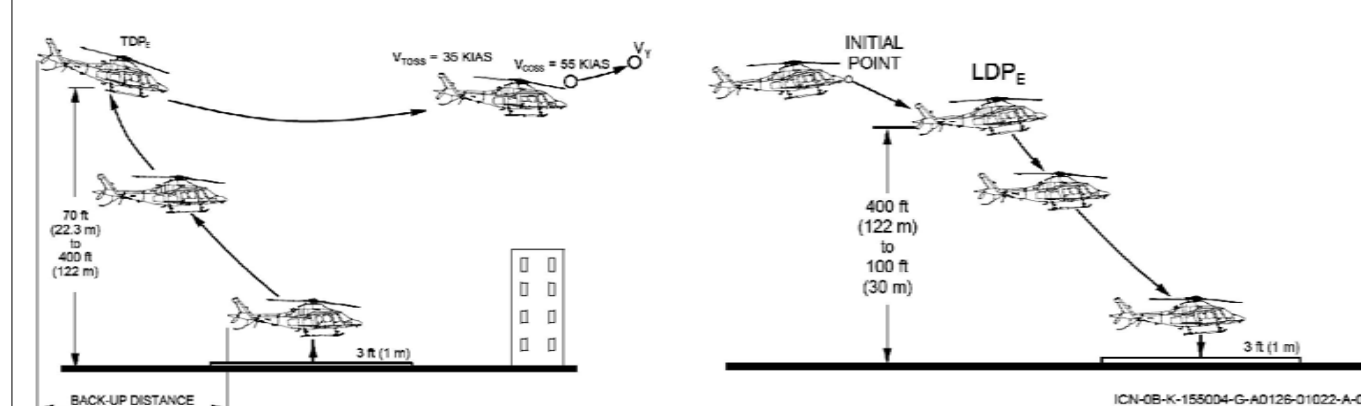


Figure 84D-2 Take-Off Profile (Confined Area)

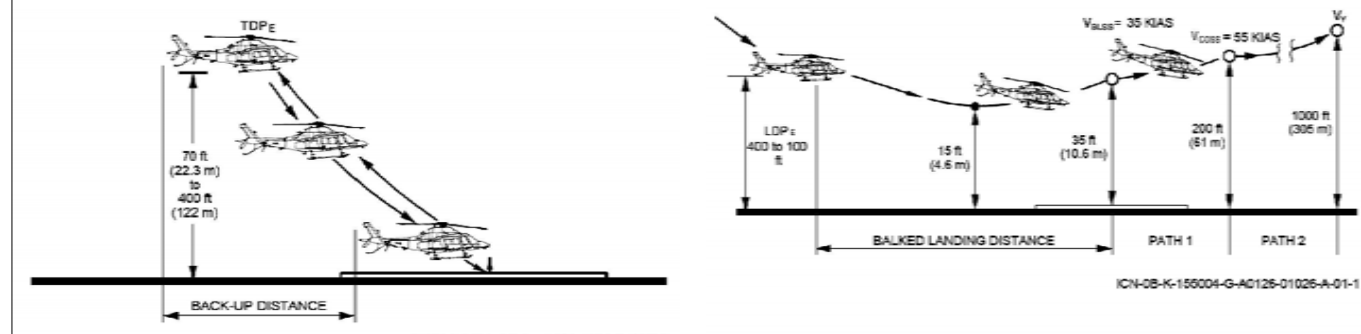


Figure 84D-4 Landing Profile (Confined Area)

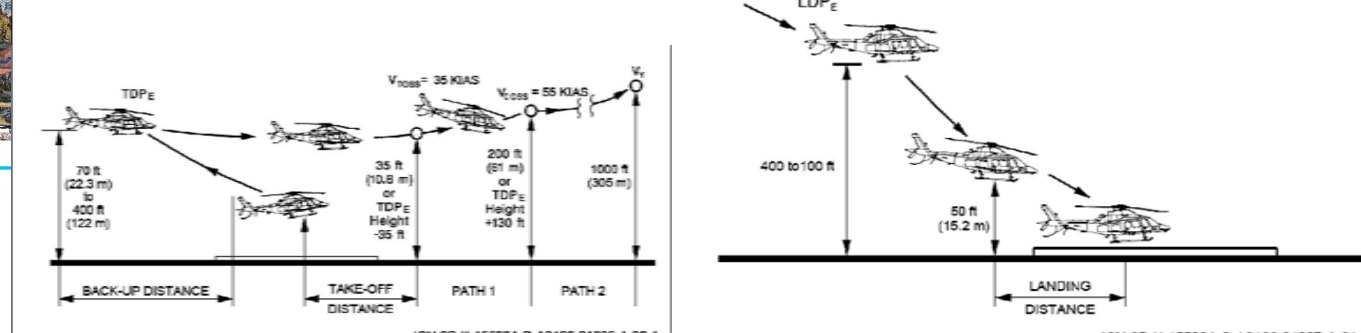


Figure 84D-6 Balked Landing OEI (Confined Area)

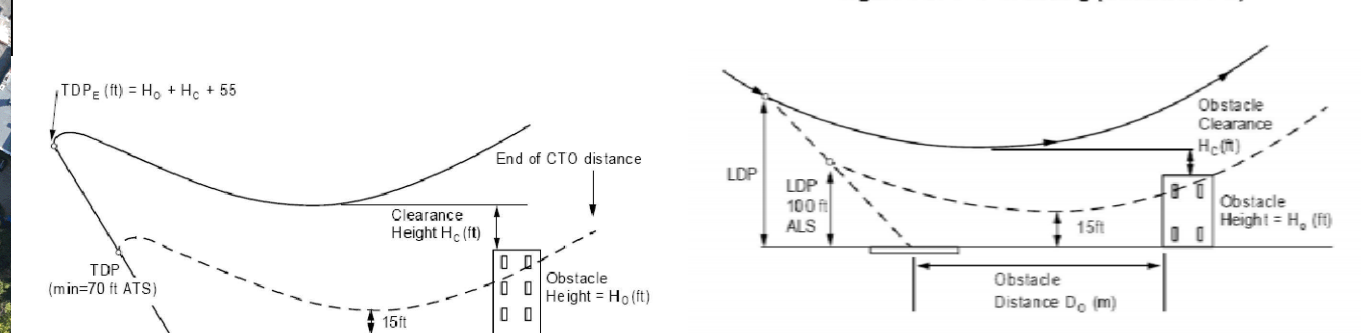


Figure 84D-8 LDP with Obstacle in Balked Landing Profile

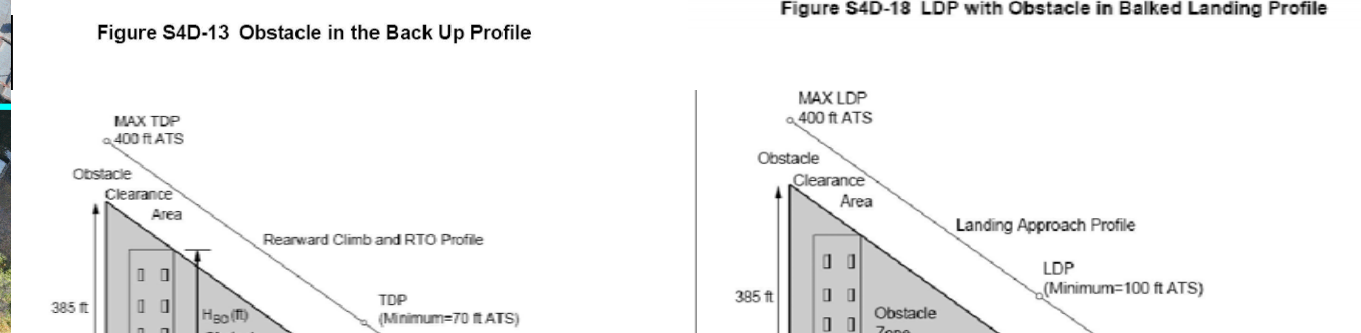


Figure 84D-12 Obstacle in Take-Off Profile



Figure 84D-18 LDP with Obstacle in Approach Profile

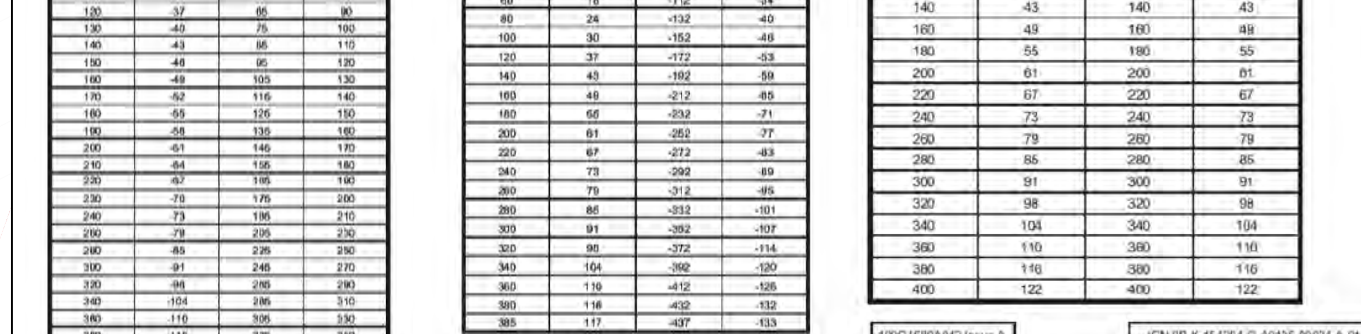
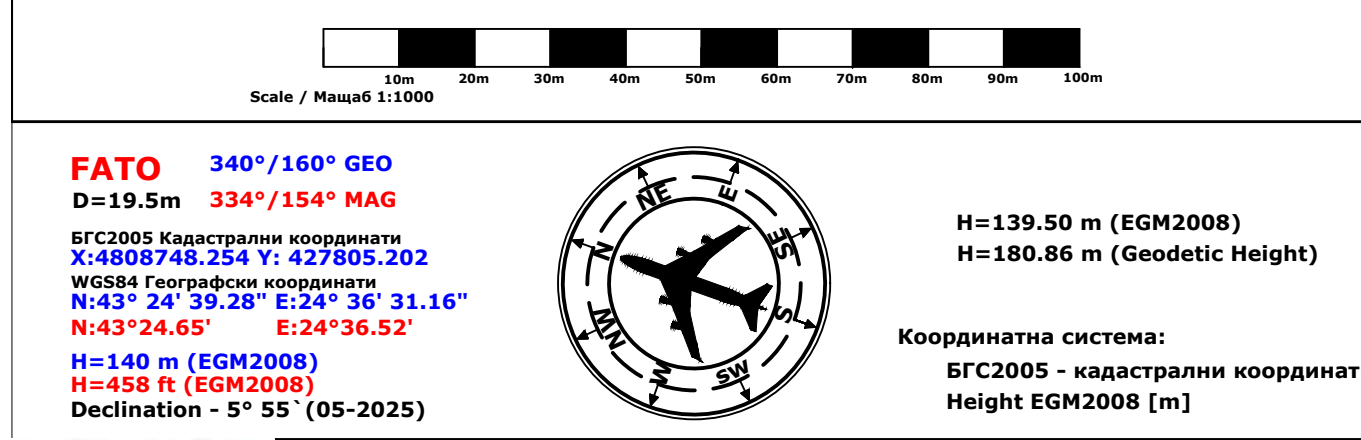


Figure 84D-22 Confirmed Area - Height and Landing Distance from LDP

*Remark:
FOR CURRENT PROFILES AND PROCEDURES,
PLEASE REFER TO LATEST A109S TREKKER RFM VERSION



БОЛНИЧНО ВЕРТОЛЕТНО ЛЕТИЩЕ

МБАЛ СЪРЦЕ И МОЗЪК - гр. Плевен

РЕГИСТРАЦИЯ НА БВЛ

АЕРОНАВИГАЦИОННО ИЗСЛЕДВАНЕ
Процедури и изчисления на TDP/LDP

РЕВИЗИЯ 0
ФАЗА 1:1000
МАЩАБ 1:1000
Лист No 4/1
ДАТА 10.2025
ОПТОФОТО 21.10.2025

ИЗРАПАН ЕООД
STRAPLAN GmbH

№ 101-16-003