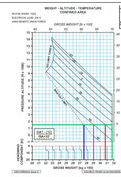


Figure 5-D-1: Confined Area Helideck - IMAT

H=1500 ft (6GM200B)
T°C = 25° - GW 3175 kg
T°C = 30° - GW 3000 kg
T°C = 40° - GW 2900 kg
T°C = 50° - GW 2750 kg

Supplement 4
OAT A Operations
Confined Area

A109 TREKKER - RFM
with Arrow APTS
Document N° 1000BHA0001

CoA CONFINED PROCEDURE
DISTANCE FROM LDP TO Vcoss

Maximum Distance from LDP to Vcoss = 580m
T°C = 25° - GW 3175 kg

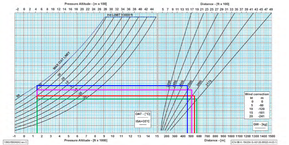


Figure 5-D-22: Confined Area - Distance from LDP to V_{COSS}

Supplement 4
OAT A Operations
Confined Area

A109 TREKKER - RFM
with Arrow APTS
Document N° 1000BHA0001

CoA CONFINED PROCEDURE
CONTINUOUS TAKE-OFF DISTANCE

Maximum Distance from TDP to Vcoss = 545m
T°C = 25° - GW 3175 kg

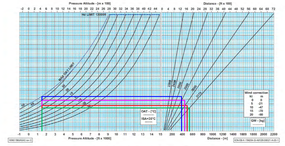


Figure 5-D-17: Confined Area - Continuous Take-Off Distance from TDP to V_{COSS}

A109 TREKKER - RFM
with Arrow APTS
Document N° 1000BHA0001

Supplement 4
OAT A Operations
Confined Area

CoA CONFINED PROCEDURE
BALKED LANDING DISTANCE FROM LDP to V_{BLSS}

Maximum Balked Landing Distance = 220m
T°C = 25° - GW 3175 kg

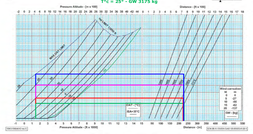


Figure 5-D-21: Confined Area - Balked Landing Distance from LDP to V_{BLSS}

A109 TREKKER - RFM
with Arrow APTS
Document N° 1000BHA0001

Supplement 4
OAT A Operations
Confined Area

CoA CONFINED PROCEDURE
CONTINUOUS TAKE-OFF DISTANCE FROM TDP to V_{TOSS}

Maximum Continuous Take-Off Distance = 220m
T°C = 40° - GW 2900 kg

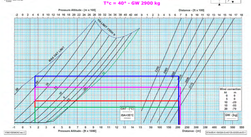
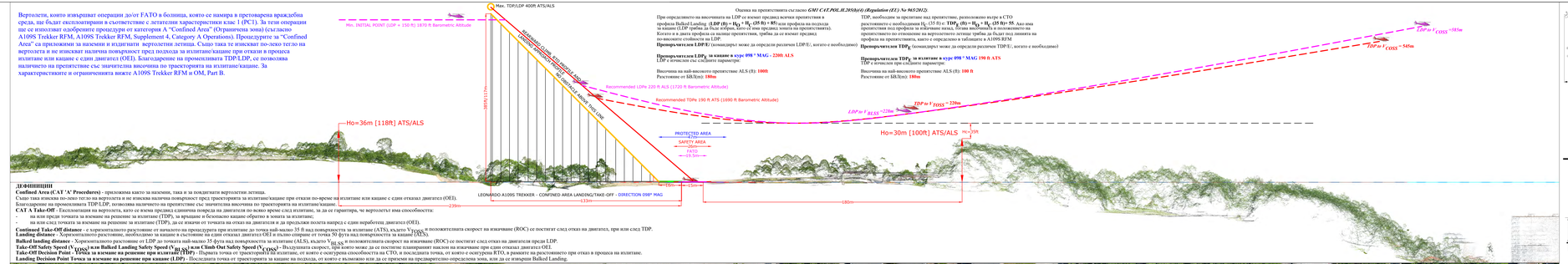


Figure 5-D-18: Confined Area - Continuous Take-Off Distance from TDP to V_{TOSS}

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



Оценка на препятствата съгласно *GM1 CAT.POL.H.305(d)(1) (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_L (35 ft) + 85**) или профила на подхода за кацане (LDP трябва да бъде избран, като се има предвид всяка от препятствията). Когато в и двата профила са налице препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP.

Препоръчителен LDP/E/ (командирът може да определи различен LDP/E/, когато е необходимо)

Препоръчителен LDP_L за кацане в курс 090 ° MAG : 220ft ALS

LDP е изчислен със следните параметри:

Височина на най-високото препятствие ALS (ft): **100ft**
Разстояние от ЕВЛ(m): **180m**

TDP, необходим за пролетите над препятствия, разположени вътре в СТО разстоянието с необходимата H_L (35 ft) е: **TDP_L (ft) = H_O + H_L (35 ft) = 55**. Ако има препятствия под профила за излитане нагоре, трябва допълнително в и по-високото на препятствието по отношение на вертолетното летище трябва да бъдат под линията на профила на препятствията, както е определено в таблиците в A109S RFM

Препоръчителен TDP_E (командирът може да определи различен TDP/E/, когато е необходимо)

Препоръчителен TDP_E за излитане в курс 090 ° MAG 190 ft ATS

TDP е изчислен при следните параметри:

Височина на най-високото препятствие ALS (ft): **100 ft**
Разстояние от ЕВЛ(m): **180m**

ДЕФИНИЦИИ

Confined Area (CAT 'A' Procedures) - приложима както на наземни, така и за повдигнати вертолетни летища.
Също така изисква по-лесно тегло на вертолета и не изисква налична повърхност пред траекторията за излитане/кацане при отказ по-време на излитане или кацане с един отказал двигател (OEI).
Благодарение на променливата TDP/LDP, позволява наличието на препятствие със значителна височина по траекторията на излитане/кацане.

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 способности:
- на или преди точката за вземане на решение за излитане (TDP), за връщане и безопасно кацане 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 - е хоризонталното разстояние от началото на процедурата при излитане до точка най-малко 35 ft над повърхността за излитане (ATS), където V_{TOSS} и положителната скорост на изкачване (ROC) се постигат след отказ на двигателя, при или след TDP.

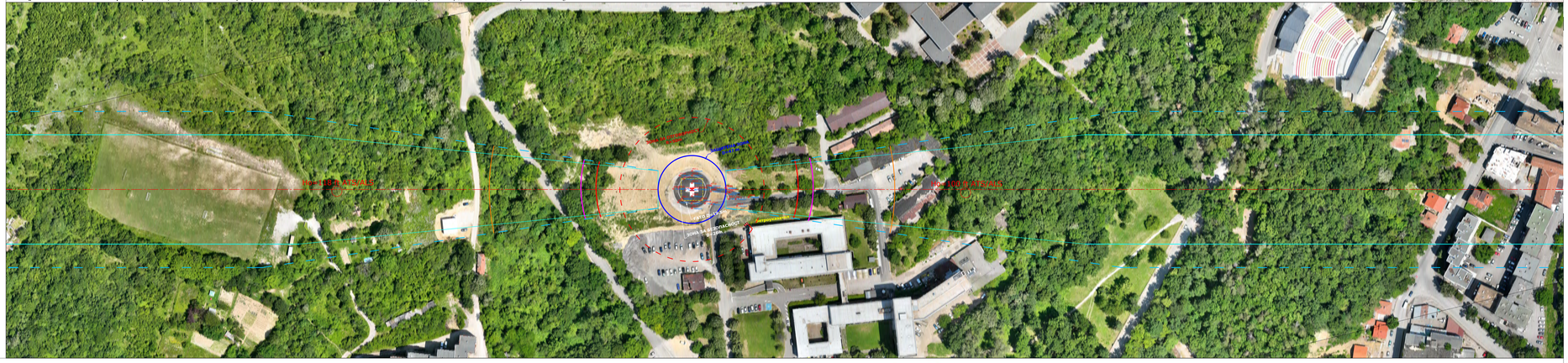
Landing distance - Хоризонталното разстояние, необходимо за кацане в съответствие на един отказал двигател OEI и пълно спиране от точка 50 фута над повърхността за кацане (ALS).

Balked landing distance - Хоризонталното разстояние от LDP до точка най-малко 35 фута над повърхността за излитане (ALS), където V_{BLSS} и положителната скорост на изкачване (ROC) се постигат след отказ на двигателя преди LDP.

Take-Off Safety Speed (V_{TOSS}) или Balked Landing Safety Speed (V_{BLSS}) или Climb Out Safety Speed (V_{COSS}) - Водещата скорост, при която може да се постигне планиран наклон на изкачване при един отказал 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 кацане (LDP) - Последната точка от траекторията за кацане на подхода, от която е възможно или да се приземи на предварително определена зона, или да се извърши Balked Landing.


Ho=36m [118ft] ATS/ALS
Ho=30m [100ft] ATS/ALS
ZONE FOR CONTINUOUS CLIMB
ZONE FOR CONTINUOUS CLIMB
ZONE FOR CONTINUOUS CLIMB