Вертолети, които изкрцват операции до/от FATO в болница, която се намира в натоварена 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, Supplement 4, Category A Operations). Процедурите за "Confined Area" са приложими за излитания и пояждатели вертолетни летища. Също така те изискват по-ниско тегло на вертолета и не изискват наличие повърхност пред подхода за излитане/кацане при отказан 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 виите A109S Trekker RFM и OM, Part B.

ДЕФИНИЦИИ

Confined Area (CAT 'A' Procedures) - приложима както за излитане, така и за пояждатели вертолетни летища.
Също така изисква по-ниско тегло на вертолета и не изисква наличие повърхност пред траекторията за излитане/кацане при откази по-време на излитане или кацане с един отказан 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 единичния повреда на двигателя по-време след излитане, за да се гарантира, че вертолетът има способности:
- на или преди точката за вземане на решение за излитане (TDP), за връщане в 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 неработен 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} е положителната скорост на изкачване (ROC) се постигат след отказ на двигателя, при или след TDP.
Landing distance - Хоризонталното разстояние, необходимо за кацане в състояние на един отказал двигател OEI и изпълнение на точка 50 фута над повърхността за кацане (ALS).
Balked landing distance - Хоризонталното разстояние от LDP до точката най-малко 35 фута над повърхността за излитане (ALS), където V_{BLSS} е 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}) - Въздушната скорост, при която може да се постигне планираният 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 приеме на предварително определена зона, или да се извърши Balked Landing.

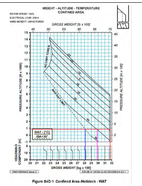


Figure B-D.1: Confined Area Methods - HAT

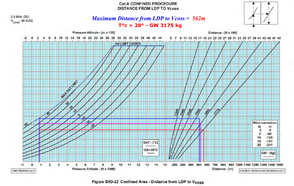


Figure B4D-22 Confined Area - Distance from LDP to V_{TOSS}

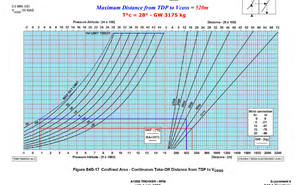


Figure B4D-17 Confined Area - Continuous Take-Off Distance from TDP to V_{TOSS}

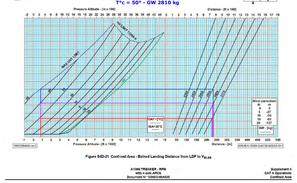


Figure B4D-21 Confined Area - Balked Landing Distance from LDP to V_{BLSS}

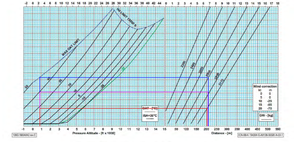
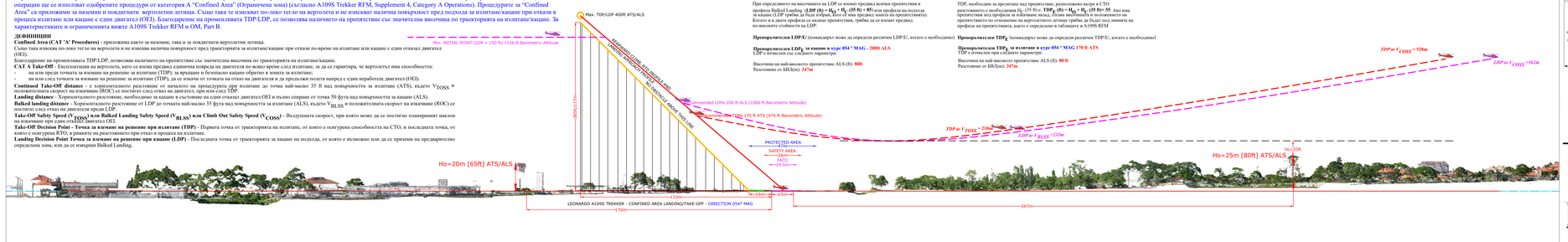


Figure B4D-16 Confined Area - Continuous Take-Off Distance from TDP to V_{COSS}



Оценка на пригодността съгласно *GM CAT.POL.H.205(b)(3) (Regulation (EU) No 965/2012).*

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички пригодността в профила Balked Landing (**LDP (ft) = $H_{ОЕ}$ + $H_{ТС}$ (35 ft) + 85**) или профила на подхода за кацане (LDP трябва да бъде избран, като се има предвид зоната на пригодността). Когато е в двата профила са налице препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP.

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

Пренасъчителен LDP$_E$ за кацане в курс 054 ° MAG - **2000 ALS**
LDP е изчислен със следните параметри:

Височина на най-високото препятствие ALS (ft): **80ft**
Разстояние от ШЛ(km): **347m**

TDP, необходим за предпазване над препятствие, разположено вкъде в СТО разстоянието е необходимата H_A (35 ft) е **TDP$_E$ (ft) = $H_{ОЕ}$ + $H_{ТС}$ (35 ft) + 85** или профил на подхода за кацане (LDP трябва да бъде избран, като се има предвид зоната на пригодността). Когато е в двата профила са налице препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP. Също така те изискват по-ниско тегло на вертолета и не изискват наличие повърхност пред подхода за излитане/кацане при откази 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 виите A109S Trekker RFM и OM, Part B. Също така, за да се избегне по-нататъшно увеличаване на LDP, е определено в таблиците в A109S RFM

Пренасъчителен TDP$_E$ (командирът може да определи различен TDP/E/, когато е необходимо)

Пренасъчителен TDP$_E$ за излитане в курс 054 °MAG 170 ft ATS
TDP е изчислен със следните параметри:

Височина на най-високото препятствие ALS (ft): **80 ft**
Разстояние от ШЛ(km): **347m**

Оценка на пригодността съгласно *GM CAT.POL.H.205(b)(3) (Regulation (EU) No 965/2012).*

Изчисление на *Confined Area - Balked Landing Distance from LDP to* V_{BLSS}:

при сценарий "най-лошия случай", като се вземат предвид налягането (реал. надморска височина на налягането), max. температура и max.GW (3175 kg) като допълнителна мярка за безопасност за намаляване на риска.

Изчисление на *Confined Area - Continuous Take-Off Distance from TDP to* V_{TOSS}:

при сценарий "най-лошия случай", като се вземат предвид налягането (реал. надморска височина на налягането), max. температура и max.GW (3175 kg) като допълнителна мярка за безопасност за намаляване на риска.

Пренасъчителен LDP/E/ (командирът може да определи различен LDP/E/, когато е необходимо)
Пренасъчителен LDP$_E$ за кацане в курс 240 °MAG - 190 ft ALS

LDP е изчислен със следните параметри:

Височина на най-високото препятствие ALS (ft): **65 (70) ft**
Разстояние от ШЛ(km): **170 m**

При определянето на височината на LDP се вземат предвид всички пригодността в профила Balked Landing (**LDP (ft) = $H_{ОЕ}$ + $H_{ТС}$ (35 ft) + 85**) или профила на подхода за кацане (LDP трябва да бъде избран, като се има предвид зоната на пригодността). Когато е в двата профила са налице препятствия, трябва да се вземат предвид по-високите стойности на LDP

TDP, необходим за предпазване над препятствие, разположено вкъде в СТО разстоянието е необходимата H_A (35 ft) е **TDP$_E$ (ft) = $H_{ОЕ}$ + $H_{ТС}$ (35 ft)+ 85**. Също така те изискват по-ниско тегло на вертолета и не изискват наличие повърхност пред подхода за излитане/кацане при откази 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 виите A109S Trekker RFM и OM, Part B. Също така, за да се избегне по-нататъшно увеличаване на LDP, е определено в таблиците в A109S RFM

Пренасъчителен TDP$_E$ (командирът може да определи различен TDP/E/, когато е необходимо)

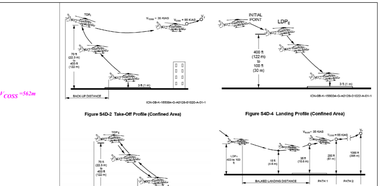
Пренасъчителен TDP$_E$ за излитане в курс 240 °MAG 160 ft ATS

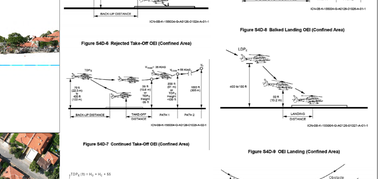
TDP е изчислен със следните параметри:

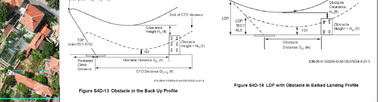
Височина на най-високото препятствие ALS (ft): **65 (70) ft**
Разстояние от ШЛ(km): **170m**

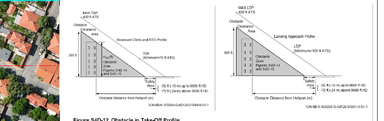
Съкращения:

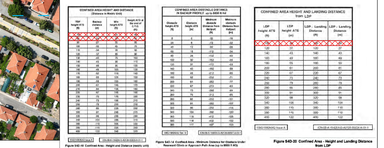
ALS - Above Landing Surface	TDP - Take-Off Decision Point
ATS - Above Take-Off Surface	TDP_E - Extended Take-Off Decision Point
BL - Balked Landing	TDP_{MAX} - Maximum Take-Off Decision Point
CTO - Continued Take-Off	TDP_{MIN} - Minimum Take-Off Decision Point
LDP - Landing Decision Point	**V/BLSS - Balked Landing Safety Speed**
LDP_E - Extended Landing Decision Point	**V/COSS - Climb Out Safety Speed**
LDP_{MAX} - Maximum Landing Decision Point	**V/TOSS - Take-Off Safety Speed**
LDP_{MIN} - Maximum Landing Decision Point	**RFM - Rotorcraft Flight Manual**
	D/CTO - Continued Take-Off Distance (m)
	D/O - Distance from Take-Off position to Obstacle (m)
	H/BO - Height of Obstacle in Back-Up Profile (ft)
	H/O - Height of Obstacle (ft)
	H/C - Required clearance height above Obstacle (ft)











***Remark:**

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

Scale / Мащаб 1:2000

0 10m 20m 30m 40m 50m 60m 70m 80m 90m 100m

FATO 60°/240° GEO
D=19.5m 54°/234° MAG

WGS84 Координати на вертолета:
X:4726959.24 Y: 5877727.677
WGS84 Geographic coordinates:
N:42°40.59' E:26°19' 34.77"
N:42°40.59' E:26°19.58'
N=244 m (EGM2008)
H=806 ft (EGM2008)
Declination - 6° 1' (06-2025)

Координатна система:
БГС2005 - кадастрални координати
Height EGM2008 [m]

БОЛНИЧНО ВЕРТОЛЕТНО ЛЕТИЩЕ

МБАЛ "Д-р Иван Селимински" АД - гр. Сливен

РЕГИСТРАЦИЯ НА БВЛ

АЕРОНАВИГАЦИОННО ИЗСЛЕДВАНЕ
Процедури и изчисления на TDP/LDP

ЦРАПЛАН ЕООД LAN STRAPLAN GmbH	**№ 101-12-003**
РЕВИЗИЯ	0
ФАЗА	Регистрация
МАЩАБ	1:1000
ЛИСТ No	1/1
ДАТА	06.2025
ОРТОФОТО	11.06.2023