Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B** **DIRETTIVA 2002/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 25 giugno 2002

relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

(GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008	L 311	1	21.11.2008
►**M2**	Direttiva (UE) 2015/996 della Commissione del 19 maggio 2015	L 168	1	1.7.2015

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 5 del 10.1.2018, pag. 35 (2015/996)

▼B

DIRETTIVA 2002/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 25 giugno 2002

relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

Articolo 1

Obiettivi

1. La presente direttiva definisce un approccio comune volto ad evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale. A tal fine sono progressivamente attuate le seguenti azioni:

a) la determinazione dell'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica realizzata sulla base di metodi di determinazione comuni agli Stati membri;

b) l'informazione del pubblico in merito al rumore ambientale e ai relativi effetti;

c) l'adozione da parte degli Stati membri di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

2. La presente direttiva è inoltre destinata a fornire una base per lo sviluppo di misure comunitarie di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti, in particolare veicoli stradali e su rotaia e relative infrastrutture, aeromobili, attrezzature utilizzate all'aperto e attrezzature industriali, e macchinari mobili. A tal fine, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 18 luglio 2006, adeguate proposte legislative. Al riguardo, è necessario che si tenga conto dei risultati della relazione di cui all'articolo 10, paragrafo 1.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva riguarda il rumore ambientale cui è esposto l'essere umano in particolare nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore.

2. La presente direttiva non riguarda il rumore generato dalla persona esposta stessa, dalle attività domestiche o dal vicinato, né il rumore sul posto di lavoro o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari.

▼B

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

a) «rumore ambientale», i suoni indesiderati o nocivi in ambiente esterno prodotti dalle attività umane, compreso il rumore emesso da mezzi di trasporto, dovuto al traffico veicolare, al traffico ferroviario, al traffico aereo e proveniente da siti di attività industriali, quali quelle definite nell'allegato I della direttiva 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento ([1]);

b) «effetti nocivi», gli effetti negativi per la salute umana;

c) «fastidio», la misura in cui, in base a indagini sul campo, il rumore risulta sgradevole a una comunità di persone;

d) «descrittore acustico», la quantità fisica che descrive il rumore ambientale avente un rapporto con un effetto nocivo;

e) «determinazione», qualsiasi metodo per calcolare, predire, stimare o misurare il valore di un descrittore acustico o i relativi effetti nocivi;

f) «L_{den}» (descrittore acustico giorno-sera-notte), il descrittore acustico per il fastidio globale, ulteriormente definito nell'allegato I;

g) «L_{day}» (descrittore acustico diurno), il descrittore acustico per il fastidio durante il periodo diurno, ulteriormente definito nell'allegato I;

h) «$L_{evening}$» (descrittore acustico serale), il descrittore acustico per il fastidio durante il periodo serale, ulteriormente definito nell'allegato I;

i) «L_{night}» (descrittore acustico notturno), il descrittore acustico relativo ai disturbi del sonno, ulteriormente definito nell'allegato I;

j) «relazione dose-effetto», la relazione fra il valore di un descrittore acustico e un effetto nocivo;

k) «agglomerato», una parte di territorio, delimitata dallo Stato membro, la cui popolazione è superiore a 100 000 abitanti e la cui densità di popolazione è tale che lo Stato membro la considera un'area urbanizzata;

([1]) GU L 257 del 10.10.1996, pag. 26.

▼B

l) «zona silenziosa di un agglomerato», una zona, delimitata dalla competente autorità, che non sia esposta a valori di L_{den} o di un altro descrittore acustico appropriato provenienti da qualsiasi sorgente superiori a un determinato livello, fissato dallo Stato membro;

m) «zona silenziosa in aperta campagna», una zona, delimitata dalla competente autorità, che non risente del rumore del traffico, di attività industriali o di attività ricreative;

n) «asse stradale principale», una strada regionale, nazionale o internazionale, designata dallo Stato membro, su cui transitano ogni anno più di tre milioni di veicoli;

o) «asse ferroviario principale», una ferrovia, designata dallo Stato membro, su cui transitano ogni anno più di 30 000 treni;

p) «aeroporto principale», un aeroporto civile, designato dallo Stato membro, in cui si svolgono più di 50 000 movimenti all'anno (intendendosi per movimento un'operazione di decollo o di atterraggio), esclusi i movimenti unicamente a fini di addestramento su aeromobili leggeri;

q) «mappatura acustica», la rappresentazione di dati relativi a una situazione di rumore esistente o prevista in funzione di un descrittore acustico, che indichi il superamento di pertinenti valori limite vigenti, il numero di persone esposte in una determinata area o il numero di abitazioni esposte a determinati valori di un descrittore acustico in una certa zona;

r) «mappa acustica strategica», una mappa finalizzata alla determinazione globale dell'esposizione al rumore in una certa zona a causa di varie sorgenti di rumore, ovvero alla definizione di previsioni generali per tale zona;

s) «valore limite», un valore di L_{den} o L_{night}, e, se del caso, di L_{day} e $L_{evening}$ stabilito dallo Stato membro, il cui superamento induce le autorità competenti a esaminare o applicare provvedimenti di attenuazione del rumore; i valori limite possono variare a seconda della tipologia di rumore (rumore del traffico veicolare, ferroviario, aereo, dell'attività industriale ecc.), dell'ambiente circostante e della diversa sensibilità al rumore delle popolazioni; essi possono anche variare riguardo a situazioni esistenti o nuove (nel caso in cui cambi la sorgente di rumore o la destinazione d'uso dell'ambiente circostante);

t) «piani d'azione», i piani destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico e i relativi effetti, compresa, se necessario, la sua riduzione;

▼B

u) «pianificazione acustica», il controllo dell'inquinamento acustico futuro mediante attività di programmazione quali la pianificazione territoriale, l'ingegneria dei sistemi per il traffico, la pianificazione dei trasporti, l'attenuazione del rumore mediante tecniche di insonorizzazione e il controllo dell'emissione acustica delle sorgenti;

v) «pubblico», una o più persone fisiche o giuridiche e, secondo le legislazioni o prassi nazionali, le associazioni, organizzazioni o gruppi di tali persone.

Articolo 4

Attuazione e competenze

1. Gli Stati membri designano agli opportuni livelli le autorità e gli enti competenti per l'attuazione della presente direttiva, comprese le autorità responsabili di quanto segue:

a) elaborazione e, se del caso, adozione di mappe acustiche e piani d'azione per gli agglomerati, gli assi stradali e ferroviari principali e gli aeroporti principali;

b) raccolta delle mappe acustiche e dei piani d'azione.

2. Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione e del pubblico le informazioni di cui al paragrafo 1 entro il 18 luglio 2005.

Articolo 5

Descrittori acustici e loro applicazione

1. Gli Stati membri utilizzano i descrittori acustici L_{den} e L_{night} di cui all'allegato I per l'elaborazione e la revisione della mappatura acustica strategica a norma dell'articolo 7.

Fino al momento in cui l'elaborazione di metodi di determinazione comuni per la definizione di L_{den} e L_{night} sarà resa obbligatoria, gli Stati membri possono usare a tal fine descrittori acustici nazionali esistenti e i relativi dati, convertendoli nei descrittori suddetti. Tali dati non devono avere più di tre anni.

2. In alcuni casi particolari, quali quelli elencati nell'allegato I, punto 3, gli Stati membri possono utilizzare descrittori acustici supplementari.

3. Per la pianificazione acustica e la delimitazione delle zone acustiche gli Stati membri possono utilizzare descrittori acustici diversi da L_{den} e L_{night}.

▼B

4. Entro il 18 luglio 2005, gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sui valori limite pertinenti, espressi in L_{den} e L_{night}, in vigore o in preparazione nel loro territorio e, se del caso, i valori L_{day} e $L_{evening}$ per il rumore del traffico veicolare, ferroviario e aereo in prossimità degli aeroporti, nonché il rumore nei siti di attività industriali. Tali informazioni sono accompagnate da spiegazioni relative all'applicazione dei valori limite.

Articolo 6

Metodi di determinazione

1. I valori di L_{den} e L_{night} sono stabiliti secondo i metodi di determinazione definiti nell'allegato II.

▼M1

2. La Commissione definisce, mediante revisione dell'allegato II, i metodi comuni per la determinazione dei valori di L_{den} e L_{night}. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3. Finché tali metodi non saranno adottati, gli Stati membri possono usare metodi di determinazione adeguati ai sensi dell'allegato II e basati sui metodi autorizzati dalle loro rispettive legislazioni. In tal caso gli Stati membri devono dimostrare che tali metodi forniscono risultati equivalenti a quelli ottenuti con i metodi di cui al punto 2.2 dell'allegato II.

▼B

3. Gli effetti nocivi possono essere determinati mediante le relazioni dose-effetto di cui all'allegato III.

Articolo 7

Mappatura acustica strategica

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 giugno 2007, siano elaborate e, ove opportuno, adottate dalle autorità competenti mappe acustiche strategiche relative al precedente anno solare di tutti gli agglomerati con più di 250 000 abitanti, di tutti gli assi stradali principali su cui transitano più di sei milioni di veicoli all'anno, gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 60 000 convogli all'anno e gli aeroporti principali situati nel loro territorio.

Entro il 30 giugno 2005, e successivamente ogni cinque anni, gli Stati membri notificano alla Commissione gli assi stradali principali su cui transitano più di sei milioni di veicoli all'anno, gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 60 000 convogli all'anno, gli aeroporti principali e gli agglomerati con più di 250 000 abitanti situati nel loro territorio.

2. Gli Stati membri adottano gli opportuni provvedimenti affinché, entro il 30 giugno 2012, e successivamente ogni cinque anni, siano elaborate e, se del caso, adottate dalle autorità competenti mappe acustiche strategiche relative al precedente anno solare di tutti gli agglomerati e di tutti gli assi stradali principali e gli assi ferroviari principali situati nel loro territorio.

▼B

Entro il 31 dicembre 2008 gli Stati membri notificano alla Commissione tutti gli agglomerati, nonché tutti gli assi stradali principali e gli assi ferroviari principali situati nel loro territorio.

3. Le mappe acustiche strategiche devono soddisfare i requisiti minimi di cui all'allegato IV.

4. Per la mappatura strategica delle regioni frontaliere gli Stati membri limitrofi cooperano fra loro.

5. Le mappe acustiche strategiche sono riesaminate e rielaborate in funzione delle necessità, almeno ogni cinque anni a partire dalla prima compilazione.

Articolo 8

Piani d'azione

1. Gli Stati membri provvedono affinché entro il 18 luglio 2008 le autorità competenti mettano a punto piani destinati a gestire nei loro territori i problemi di rumore e i relativi effetti, compreso, se necessario, un contenimento del rumore, per:

a) gli assi stradali principali su cui transitano più di sei milioni di veicoli all'anno, gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 60 000 convogli all'anno e gli aeroporti principali;

b) gli agglomerati con più di 250 000 abitanti. Tali piani sono volti anche a evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose.

Le misure previste nei piani sono a discrezione delle autorità competenti, ma riguardano in particolare le priorità che possono essere individuate sulla base del superamento dei valori limite pertinenti o di altri criteri scelti dagli Stati membri e sono applicate in particolare alle zone più importanti in base alla mappatura acustica strategica.

2. Gli Stati membri provvedono affinché entro il 18 luglio 2013 le autorità competenti mettano a punto piani d'azione, relativi in particolare alle priorità che possono essere individuate sulla base del superamento dei valori limite pertinenti o di altri criteri scelti dagli Stati membri per gli agglomerati, gli assi stradali principali nonché gli assi ferroviari principali situati nel loro territorio.

3. Gli Stati membri informano la Commissione degli altri criteri pertinenti di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. I piani d'azione devono soddisfare i requisiti minimi di cui all'allegato V.

5. I piani d'azione sono riesaminati e rielaborati in funzione delle necessità, ogniqualvolta sviluppi sostanziali si ripercuotono sulla situazione acustica esistente e almeno ogni cinque anni a partire dalla prima adozione.

▼B

6. Per i piani d'azione relativi alle regioni frontaliere gli Stati membri limitrofi cooperano tra loro.

7. Gli Stati membri provvedono affinché il pubblico sia consultato riguardo alle proposte di piani d'azione, gli sia offerta la possibilità di partecipare in tempo utile ed efficacemente alla preparazione e al riesame dei piani d'azione, i risultati di tale partecipazione siano tenuti in considerazione e le decisioni adottate siano rese pubbliche. Sono previsti calendari ragionevoli in modo da garantire tempi sufficienti per ciascuna fase della partecipazione del pubblico.

Qualora l'obbligo di avviare una procedura di partecipazione del pubblico sancito dalla presente direttiva coincida con quello di un'altra normativa comunitaria, gli Stati membri possono prevedere procedure congiunte al fine di evitare sovrapposizioni.

Articolo 9

Informazione del pubblico

1. Gli Stati membri provvedono affinché le mappe acustiche strategiche da essi elaborate, e se del caso adottate, e i piani d'azione da essi messi a punto siano resi disponibili e divulgati al pubblico ai sensi della normativa comunitaria pertinente, in particolare la direttiva 90/313/CEE del Consiglio, del 7 giugno 1990, concernente la libertà di accesso all'informazione in materia di ambiente ([1]), e secondo gli allegati IV e V della presente direttiva, anche mediante le tecnologie dell'informazione disponibili.

2. Le informazioni devono essere chiare, comprensibili e accessibili. È fornita una sintesi delle stesse con i punti più importanti.

Articolo 10

Raccolta e pubblicazione dei dati da parte degli Stati membri e della Commissione

1. Entro il 18 gennaio 2004 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui si riesaminano le vigenti misure comunitarie concernenti le singole sorgenti del rumore ambientale.

2. Gli Stati membri provvedono affinché i dati risultanti dalle mappe acustiche strategiche, nonché le sintesi dei piani d'azione di cui all'allegato VI siano trasmessi alla Commissione entro sei mesi dalle date di cui rispettivamente agli articoli 7 e 8.

3. La Commissione istituisce una banca dati che riunisce le informazioni relative alle mappe acustiche strategiche al fine di facilitare la stesura della relazione di cui all'articolo 11 e altre pubblicazioni di carattere tecnico e informativo.

4. Ogni cinque anni la Commissione pubblica una relazione sintetica dei dati relativi a mappe acustiche strategiche e piani d'azione. La prima di tali relazioni è presentata entro il 18 luglio 2009.

([1]) GU L 158 del 23.6.1990, pag. 56.

▼B

Articolo 11

Riesame e relazioni

1. Entro il 18 luglio 2009 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

2. La relazione esamina in particolare la necessità di ulteriori azioni a livello comunitario in materia di rumore ambientale e, se necessario, propone strategie di attuazione su aspetti quali:

a) obiettivi a medio e lungo termine per la riduzione del numero di persone esposte agli effetti nocivi del rumore ambientale, tenendo conto in particolare delle differenze climatiche e culturali;

b) misure supplementari volte alla riduzione del rumore ambientale provocato da sorgenti specifiche, in particolare le attrezzature utilizzate all'aperto, i mezzi e le infrastrutture di trasporto e alcune categorie di attività industriali, che tengano conto delle misure già in vigore o di prossima adozione;

c) la protezione delle zone silenziose in aperta campagna.

3. La relazione comprende un esame della qualità dell'ambiente acustico nella Comunità sulla base dei dati di cui all'articolo 10 e tiene conto dei progressi tecnici e scientifici e di qualsiasi altra informazione pertinente. La riduzione degli effetti nocivi e il rapporto costi-efficacia costituiscono i principali criteri di selezione per le strategie e le misure proposte.

4. La Commissione, non appena ricevuta la prima serie di mappe acustiche strategiche, esamina:

— l'ipotesi di un punto di misura a un'altezza di 1,5 metri (cfr. allegato I, punto 1) per le zone con abitazioni a un piano,

— il limite minimo del numero stimato di persone esposte a intervalli diversi di L_{den} e L_{night} di cui all'allegato VI.

5. La relazione è riesaminata ogni cinque anni o più frequentemente se necessario. Essa contiene una valutazione dell'attuazione della presente direttiva.

6. Se del caso, la relazione è corredata di una proposta di modifica della presente direttiva.

▼M1

Articolo 12

Adeguamento al progresso tecnico e scientifico

La Commissione adegua al progresso tecnico e scientifico l'allegato I, punto 3, l'allegato II e l'allegato III della presente direttiva. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

▼B

Articolo 13

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 18 della direttiva 2000/14/CE.

▼B

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

▼M1

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼B

Articolo 14

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 luglio 2004. Essi ne informano la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 15

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 16

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B

ALLEGATO I

DESCRITTORI ACUSTICI

di cui all'articolo 5

1. **Definizione del livello giorno-sera-notte (Day-evening-night level) L_{den}**

Il livello giorno-sera-notte L_{den} in decibel (dB), è definito dalla seguente formula:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

dove

— L_{day} è il livello sonoro medio a lungo termine ponderato «A», definito alla norma ISO 1996-2: 1987, determinato sull'insieme dei periodi diurni di un anno,

— $L_{evening}$ è il livello sonoro medio a lungo termine ponderato «A», definito alla norma ISO 1996-2: 1987, determinato sull'insieme dei periodi serali di un anno,

— L_{night} è il livello sonoro medio a lungo termine ponderato «A», definito alla norma ISO 1996-2: 1987, determinato sull'insieme dei periodi notturni di un anno,

dove:

— il giorno è di 12 ore, la sera di 4 ore e la notte di 8 ore; gli Stati membri possono accorciare il periodo serale di un'ora o 2 ore e allungare il periodo diurno e/o notturno di conseguenza, a condizione che tale scelta sia la medesima per tutte le sorgenti e che essi forniscano alla Commissione informazioni sulla differenza sistematica rispetto all'opzione per difetto,

— l'orario di inizio del giorno (e di conseguenza gli orari di inizio della sera e della notte) è a discrezione dello Stato membro (e si applica indistintamente al rumore di tutte le sorgenti); le fasce orarie standard sono 07.00-19.00, 19.00-23.00 e 23.00-07.00 ora locale,

— l'anno è l'anno di osservazione per l'emissione acustica e un anno medio sotto il profilo meteorologico,

e dove

— si considera il suono incidente, e si tralascia il suono riflesso dalla facciata dell'abitazione considerata (in linea generale, ciò implica una correzione pari a 3 dB della misurazione).

Il punto di misura per la determinazione di L_{den} dipende dall'applicazione:

— nel caso del calcolo ai fini della mappatura acustica strategica in termini di esposizione al rumore all'interno e in prossimità degli edifici, i punti di misura sono ad un'altezza dal suolo di 4,0 ± 0,2 m (3,8-4,2 m) e sulla facciata più esposta; a tale scopo la facciata più esposta è il muro esterno rivolto verso la sorgente specifica e più vicino ad essa; a fini diversi da quelli suddetti possono essere operate scelte diverse,

— nel caso del rilevamento ai fini della mappatura acustica strategica in termini di esposizione al rumore all'interno e in prossimità degli edifici, possono essere scelti altri punti di misura, ma la loro altezza dal suolo non deve mai essere inferiore a 1,5 m e i risultati sono rettificati conformemente a un'altezza equivalente di 4 m,

▼B

— per altri fini, quali la pianificazione acustica e la mappatura acustica, possono essere scelti altri punti di misura, ma la loro altezza dal suolo non deve mai essere inferiore a 1,5 m, ad esempio nel caso di:

— zone rurali con case a un solo piano,

— l'elaborazione di misure locali atte a ridurre l'impatto acustico su abitazioni specifiche,

— la mappatura acustica dettagliata di un'area limitata, con rappresentazione dell'esposizione acustica di singole abitazioni.

2. **Definizione del descrittore del rumore notturno (Night-time noise indicator)**

Il descrittore del rumore notturno L_{night} è il livello sonoro medio a lungo termine ponderato «A», definito alla norma ISO 1996-2: 1987, relativo a tutti i periodi notturni di un anno

dove:

— la notte è di 8 ore come definito al punto 1 del presente allegato,

— l'anno è l'anno di osservazione per l'emissione acustica e un anno medio sotto il profilo meteorologico, come definito al paragrafo 1 del presente allegato,

— è considerato il suono incidente, come descritto al punto 1 del presente allegato,

— il punto di misura è lo stesso che per L_{den}.

3. **Descrittori acustici supplementari**

In alcuni casi, oltre a L_{den} e L_{night} e, se del caso, L_{day} e $L_{evening}$, può essere utile usare speciali descrittori acustici con relativi valori limite. Ad esempio nelle circostanze seguenti:

— la sorgente di rumore in questione è attiva solo per un tempo parziale (ad esempio meno del 20 % rispetto al totale dei periodi diurni di un anno, al totale dei periodi serali di un anno o al totale dei periodi notturni di un anno),

— in media, in uno o più periodi considerati, si verifica un numero esiguo di fenomeni sonori (ad esempio meno di uno all'ora; ove si può intendere per fenomeno sonoro un evento di durata inferiore a cinque minuti, ad esempio il passaggio di un treno o di un aeromobile),

— il rumore ha forti componenti di bassa frequenza,

— L_{amax}, o SEL (livello di esposizione a un suono) ai fini della protezione durante il periodo notturno in caso di picchi di rumore,

— protezione supplementare nei fine settimana o in particolari stagioni dell'anno,

— protezione supplementare nel periodo diurno,

— protezione supplementare nel periodo serale,

— una combinazione di rumori da diverse sorgenti,

— zone silenziose in aperta campagna,

— il rumore contiene forti componenti tonali,

— il rumore contiene forti componenti impulsive.

▼M2

ALLEGATO II

METODI DI DETERMINAZIONE DEI DESCRITTORI ACUSTICI

(Di cui all'articolo 6 della direttiva 2002/49/CE)

1. INTRODUZIONE

I valori di L_{den} e L_{night} devono essere determinati mediante calcolo nei punti di misurazione, utilizzando il metodo di cui al capitolo 2 e i dati di cui al capitolo 3. Le misurazioni possono essere eseguite secondo la procedura descritta nel capitolo 4.

2. METODI COMUNI DI DETERMINAZIONE DEL RUMORE

2.1. **Disposizioni generali — Rumore del traffico veicolare e ferroviario e dell'attività industriale**

2.1.1. *Definizioni degli indicatori, della banda e della gamma di frequenza*

Il calcolo del rumore deve essere definito nella ►C1 nelle bande di ottava della gamma di frequenze compresa tra 63 Hz e 8 kHz ◄. I risultati della banda di frequenza devono essere forniti nel corrispondente intervallo di frequenze.

I calcoli sono effettuati in bande d'ottava per il rumore generato dal traffico veicolare, dal traffico ferroviario e dall'attività industriale, ad eccezione della potenza sonora delle sorgenti di rumore ferroviario, che viene calcolata in bande in terzi d'ottava. Sulla base dei risultati in bande d'ottava, per il rumore generato dal traffico veicolare, dal traffico ferroviario e dall'attività industriale, il livello di pressione sonora media a lungo termine ponderata A per il periodo diurno, serale e notturno, di cui all'allegato I e all'articolo 5 della direttiva 2002/49/CE, viene calcolato effettuando la sommatoria su tutte le frequenze:

$$L_{Aeq,T} = 10 \times \lg \sum_{i=1} 10^{(L_{eq,T,i}+A_i)/10} \qquad (2.1.1)$$

dove

A_i è la correzione mediante la ponderazione A secondo la norma CEI 61672-1

i è l'indice della banda di frequenza

e T è il periodo, che può essere diurno, serale o notturno.

Parametri del rumore:

L_p	Livello di pressione sonora istantanea	[dB] (re. 2 10^{-5} Pa)
$L_{Aeq,LT}$	Livello sonoro a lungo termine globale L_{Aeq} dovuto a tutte le sorgenti e le sorgenti immagine nel punto R	[dB] (re. 2 10^{-5} Pa)
L_W	Livello di potenza sonora *«in situ»* di una sorgente puntiforme (in movimento o stazionaria)	[dB] (re. 10^{-12} W)
$L_{W,i,dir}$	Livello di potenza sonora *«in situ»* direzionale per la banda di frequenza *i*-esima	[dB] (re. 10^{-12} W)
$L_{W'}$	Livello medio di potenza sonora *«in situ»* per metro di linea sorgente	[dB/m] (re. 10^{-12} W)

▼M2

Altri parametri fisici:

p	Valore quadratico medio (r.m.s.) della pressione sonora istantanea	[Pa]
p_0	Pressione sonora di riferimento = 2 10^{-5} Pa	[Pa]
W_0	Potenza sonora di riferimento = 10^{-12} W	[watt]

2.1.2. *Qualità*

Precisione dei valori di immissione

Tutti i valori di immissione che incidono sul livello di emissione di una sorgente devono essere determinati con almeno una precisione corrispondente a un'incertezza pari a ± 2dB(A) nel livello di emissione della sorgente (lasciando invariati tutti gli altri parametri).

Utilizzo dei valori predefiniti

Nell'applicazione del metodo, i dati immessi devono riflettere l'utilizzo effettivo. In generale, non bisogna ricorrere a ipotesi o valori di immissione predefiniti. È consentito ricorrere a ipotesi e valori di immissione predefiniti se la raccolta di dati reali comporta costi sproporzionatamente elevati.

Qualità del software utilizzato per i calcoli

Il software utilizzato per eseguire i calcoli deve essere conforme ai metodi descritti nel presente documento e tale conformità va dimostrata mediante la certificazione dei risultati con procedure di collaudo.

2.2. **Rumore del traffico veicolare**

2.2.1. *Descrizione della sorgente*

Classificazione dei veicoli

Per determinare la sorgente di rumore del traffico veicolare è necessario combinare l'emissione di rumore di ogni singolo veicolo che forma il flusso di traffico. Tali veicoli sono raggruppati in cinque categorie distinte in base alle loro caratteristiche di emissione di rumore:

Categoria 1: veicoli a motore leggeri

Categoria 2: veicoli medio-pesanti

Categoria 3: veicoli pesanti

Categoria 4: veicoli a motore a due ruote

Categoria 5: Categoria aperta

La categoria dei veicoli a motore a due ruote è suddivisa in due sottoclassi distinte, una per i ciclomotori e una per i motocicli più potenti. Tale suddivisione è dovuta alle differenze significative che questi veicoli presentano in termini di modalità di guida e numero di unità circolanti.

Le prime quattro categorie sono obbligatorie, la quinta invece è facoltativa. È stata prevista per gli eventuali nuovi veicoli che saranno sviluppati in futuro e che potrebbero presentare differenze tali in termini di

▼M2

emissione di rumore da giustificare la definizione di una categoria supplementare. In tale categoria potrebbero rientrare ad esempio i veicoli elettrici o ibridi o qualsiasi veicolo futuro sostanzialmente diverso da quelli delle categorie da 1 a 4.

I dettagli delle diverse classi di veicoli figurano nella tabella [2.2.a].

Tabella [2.2.a]

Classi di veicoli

Categoria	Nome	Descrizione		Categoria di veicoli nel sistema CE Omologazione dei veicoli completi ([1])
1	Veicoli a motore leggeri	Autovetture, furgoni ≤ 3,5 tonnellate, SUV ([2]), MPV ([3]), inclusi rimorchi e roulotte		M1 e N1
2	Veicoli medio-pesanti	Veicoli medio-pesanti, furgoni > 3,5 tonnellate, autobus, camper, ecc. a due assi e con pneumatici accoppiati sull'asse posteriore		M2, M3 e N2, N3
3	Veicoli pesanti	Veicoli commerciali pesanti, vetture da turismo, autobus, con tre o più assi		M2 e N2 con rimorchio, M3 e N3
4	Veicoli a motore a due ruote	4a	Ciclomotori a due, tre e quattro ruote	L1, L2, L6
		4b	Motocicli con e senza sidecar, tricicli e quadricicli	L3, L4, L5, L7
5	Categoria aperta	Da definire in base alle esigenze future		n.d.

([1]) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007 (GU L 263 del 9.10.2007, p. 1), che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli
([2]) Acronimo di Sport Utility Vehicle (veicolo utilitario sportivo)
([3]) Acronimo di Multi-Purpose Vehicle (veicolo multifunzionale)

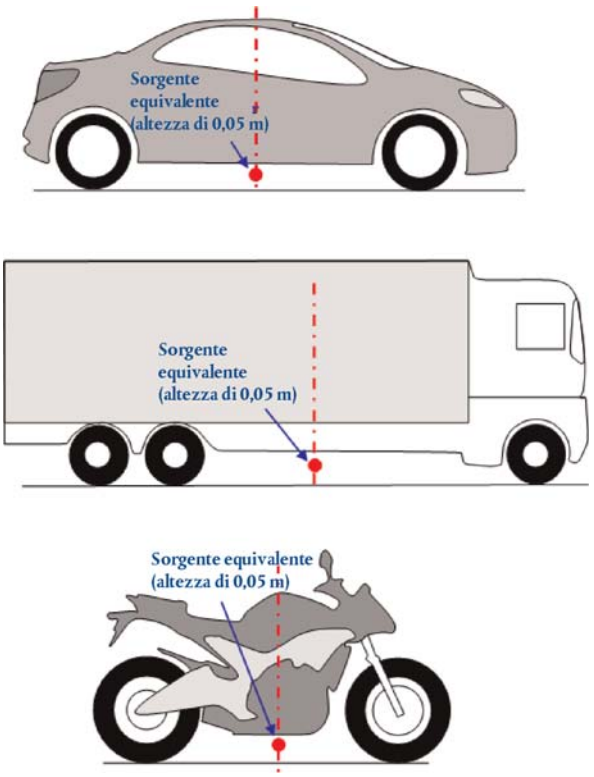
Numero e posizione delle sorgenti sonore equivalenti

In questo metodo ogni veicolo (categoria 1, 2, 3, 4 e 5) è rappresentato da una singola sorgente puntiforme con irraggiamento uniforme nel semispazio 2-π al di sopra del suolo. La prima riflessione sulla superficie stradale è trattata in modo implicito. Come illustrato nella figura [2.2.a], questa sorgente puntiforme si trova a 0,05 m al di sopra della superficie stradale.

▼M2

Figura [2.2.a]

Posizione della sorgente puntiforme equivalente sui veicoli leggeri (categoria 1), sui veicoli pesanti (categorie 2 e 3) e sui veicoli a due ruote (categoria 4)



Il flusso del traffico è rappresentato da una linea sorgente. Nella modellizzazione di una strada a più corsie, idealmente ogni corsia dovrebbe essere rappresentata da una linea sorgente posta al centro di ciascuna corsia. Tuttavia è accettabile anche modellizzare una linea sorgente al centro di una strada a doppio senso di marcia o una linea sorgente per carreggiata nella corsia esterna delle strade a più corsie.

Emissione di potenza sonora

Osservazioni generali

La potenza sonora della sorgente è definita in «campo semilibero»; essa comprende pertanto l'effetto della riflessione del suolo immediatamente al di sotto della sorgente modellizzata ove non siano presenti ostacoli nelle immediate vicinanze, ad eccezione della riflessione sulla superficie stradale che non si trova immediatamente al di sotto della sorgente modellizzata.

Flusso di traffico

L'emissione di rumore di un flusso di traffico è rappresentata da una linea sorgente caratterizzata dalla sua potenza sonora direzionale per metro e per frequenza. Essa corrisponde alla somma delle emissioni sonore dei singoli veicoli nel flusso di traffico, tenendo conto del tempo passato dai veicoli nel tratto stradale considerato. L'inserimento del singolo veicolo nel flusso richiede l'applicazione di un modello di flusso di traffico.

▼M2

Presupponendo un flusso di traffico costante di Q_m veicoli della categoria m per ora, con una velocità media v_m (in km/h), la potenza sonora direzionale per metro nella banda di frequenza i della linea sorgente $L_{W',\ eq,line,i,m}$ è definita con la seguente formula:

$$L_{W',eq,line,i,m} = L_{W,i,m} + 10 \times \lg\left(\frac{Q_m}{1\ 000 \times v_m}\right) \qquad (2.2.1)$$

dove $L_{W,i,m}$ è la potenza sonora direzionale di un singolo veicolo. $L_{W',m}$ è espresso in dB (re. 10^{-12} W/m). Questi livelli di potenza sonora sono calcolati per ►C1 ogni banda di ottava tra 63 Hz e 8 kHz ◄.

I dati del flusso di traffico Q_m sono espressi come media annuale per ora, per periodo (diurno-serale-notturno), per classe di veicoli e per linea sorgente. Bisogna utilizzare per tutte le categorie i dati di immissione del flusso di traffico risultanti dalla rilevazione del traffico o dai modelli di traffico.

La velocità v_m è una velocità rappresentativa per categoria di veicoli, che nella maggior parte dei casi corrisponde alla più bassa tra due velocità: la velocità massima consentita per il tratto stradale e la velocità massima consentita per la categoria di veicoli. Se non si dispone di dati acquisiti mediante misurazioni locali, occorre utilizzare la velocità massima consentita per la categoria di veicoli.

Singolo veicolo

Si presuppone che tutti i veicoli della categoria m nel flusso di traffico circolino alla stessa velocità, ossia v_m, la velocità media del flusso di veicoli della categoria.

Un veicolo stradale è modellizzato mediante una serie di equazioni matematiche che rappresentano le due principali sorgenti di rumore:

1. il rumore di rotolamento dovuto all'interazione tra pneumatico e strada;

2. il rumore da propulsione generato dalla trasmissione (motore, scappamento, ecc.) del veicolo.

Il rumore aerodinamico è compreso nella sorgente del rumore di rotolamento.

Per i veicoli a motore leggeri, medi e pesanti (categorie 1, 2 e 3), la potenza sonora totale corrisponde alla somma energetica del rumore di rotolamento e del rumore da propulsione. Pertanto il livello di potenza sonora totale delle linee sorgente m = 1, 2 o 3 è definito nel seguente modo:

$$L_{W,i,m}(v_m) = 10 \times \lg(10^{L_{WR,i,m}(v_m)/10} + 10^{L_{WP,i,m}(v_m)/10}) \qquad (2.2.2)$$

dove $L_{WR,i,m}$ è il livello di potenza sonora per il rumore di rotolamento e $L_{WP,i,m}$ è il livello di potenza sonora per il rumore da propulsione. Ciò vale per tutte le fasce di velocità. Per le velocità inferiori a 20 km/h, il livello di potenza sonora è quello risultante dall'applicazione della formula per v_m = 20 km/h.

Nel caso dei veicoli a due ruote (categoria 4), viene preso in considerazione soltanto il rumore da propulsione per la sorgente:

$$L_{W,i,m\ =\ 4}(v_{m\ =\ 4}) = L_{WP,i,m\ =\ 4}(v_{m\ =\ 4}) \qquad (2.2.3)$$

Ciò vale per tutte le fasce di velocità. Per le velocità inferiori a 20 km/h, il livello di potenza sonora è quello risultante dall'applicazione della formula per v_m = 20 km/h.

2.2.2. *Condizioni di riferimento*

Le equazioni e i coefficienti della sorgente sono validi per le seguenti condizioni di riferimento:

▼M2

— velocità costante del veicolo

— rettilineo

— temperatura dell'aria τ_{ref} = 20 °C

— manto stradale di riferimento virtuale, costituito da una media di conglomerato bituminoso denso 0/11 e di asfalto splittmastix 0/11, di 2-7 anni, in uno stato di manutenzione rappresentativo

— fondo stradale asciutto

— pneumatici non chiodati.

2.2.3. *Rumore di rotolamento*

Equazione generale

Il livello di potenza sonora del rumore di rotolamento nella banda di frequenza i per un veicolo della classe m = 1, 2 o 3 è definito nel seguente modo:

$$L_{WR,i,m} = A_{R,i,m} + B_{R,i,m} \times \lg\left(\frac{v_m}{v_{ref}}\right) + \Delta L_{WR,i,m} \qquad (2.2.4)$$

I coefficienti $A_{R,i,m}$ e $B_{R,i,m}$ sono indicati in bande d'ottava per ciascuna categoria di veicoli e per una velocità di riferimento v_{ref} = 70 km/h. $\Delta L_{WR,i,m}$ corrisponde alla somma dei coefficienti di correzione da applicare all'emissione del rumore di rotolamento per condizioni specifiche della strada o del veicolo che si discostano dalle condizioni di riferimento:

$$\Delta L_{WR,i,m} = \Delta L_{WR,road,i,m} + \Delta L_{studdedtyres,i,m} + \Delta L_{WR,acc,i,m} + \Delta L_{W,temp} \qquad (2.2.5)$$

$\Delta L_{WR,road,i,m}$ tiene conto dell'effetto sul rumore di rotolamento di un manto stradale con proprietà acustiche diverse da quelle della superficie di riferimento virtuale di cui al capitolo 2.2.2. Esso comprende l'effetto sia sulla propagazione che sulla generazione.

$\Delta L_{studded\ tyres,i,m}$ è un coefficiente di correzione che tiene conto del rumore di rotolamento più elevato dei veicoli leggeri con pneumatici chiodati.

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ tiene conto dell'effetto di un incrocio con semafori o di una rotonda sul rumore di rotolamento. Comprende l'effetto della variazione della velocità sul rumore.

$\Delta L_{W,temp}$ è un termine di correzione per una temperatura media τ diversa dalla temperatura di riferimento τ_{ref} = 20 °C.

Correzione per l'utilizzo di pneumatici chiodati

Nei casi in cui un numero significativo di veicoli leggeri del flusso di traffico utilizzi ogni anno pneumatici chiodati per diversi mesi, è necessario tenere conto dell'effetto indotto sul rumore di rotolamento. Per ogni veicolo della categoria m = 1 su cui sono montati pneumatici chiodati si utilizza la seguente equazione per calcolare l'aumento del rumore di rotolamento dipendente dalla velocità:

$$\Delta_{stud,i}(v) = \begin{cases} ai + bi \times \lg(50/70) \text{ per } v < 50 \text{ km/h} \\ a_i + b_i \times \lg(v/70) \text{ per } 50 \le v \le 90 \text{ km/h} \\ a_i + b_i \times \lg(90/70) \text{ per } v > 90 \text{ km/h} \end{cases} \qquad (2.2.6)$$

dove i coefficienti a_i e b_i sono indicati per ogni banda d'ottava.

▼M2

L'aumento del rumore di rotolamento deve essere attribuito unicamente in base alla proporzione di veicoli leggeri con pneumatici chiodati e durante un periodo limitato T_s (in mesi) nel corso dell'anno. Se $Q_{stud,ratio}$ è la proporzione media del volume totale di veicoli leggeri per ora dotati di pneumatici chiodati durante il periodo T_s (in mesi), la proporzione media annuale di veicoli dotati di pneumatici chiodati p_s è espressa nel seguente modo:

$$p_s = Q_{stud,ratio} \times \frac{T_s}{12} \tag{2.2.7}$$

La correzione risultante da applicare all'emissione di potenza sonora del rumore di rotolamento a causa dell'utilizzo di pneumatici chiodati per i veicoli della categoria $m = 1$ nella banda di frequenza i deve essere la seguente:

$$\Delta L_{studdedtyres,i,m=1} = 10 \times \lg\left[(1 - p_s) + p_s 10^{\frac{\Delta_{stud,i,m=1}}{10}}\right] \tag{2.2.8}$$

Per i veicoli di tutte le altre categorie non bisogna applicare alcuna correzione:

$$\Delta L_{studdedtyres,i,m \neq 1} = 0 \tag{2.2.9}$$

Correzione dovuta all'effetto della temperatura dell'aria sul rumore di rotolamento

La temperatura dell'aria influisce sull'emissione del rumore di rotolamento; il livello della potenza sonora del rotolamento diminuisce con l'aumentare della temperatura dell'aria. La correzione dovuta al manto stradale tiene conto di questo effetto. Le correzioni dovute al manto stradale sono generalmente valutate a una temperatura dell'aria di τ_{ref} = 20 °C. Se la temperatura media annuale dell'aria è diversa, il rumore associato al manto stradale deve essere corretto applicando la seguente formula:

$$\Delta L_{W,temp,m}(\tau) = K_m \times (\tau_{ref} - \tau) \tag{2.2.10}$$

Il termine di correzione è positivo (ossia, il rumore aumenta) per le temperature inferiori a 20 °C e negativo (ossia, il rumore diminuisce) per le temperature più alte. Il coefficiente K dipende dal manto stradale e dalle caratteristiche degli pneumatici e in genere presenta una certa dipendenza dalla frequenza. Per tutti i manti stradali bisogna applicare un coefficiente generico $K_{m=1}$ = 0,08 dB/°C per i veicoli leggeri (categoria 1) e $K_{m=2} = K_{m=3}$ = 0,04 dB/°C per i veicoli pesanti (categorie 2 e 3). Il coefficiente di correzione deve essere applicato allo stesso modo su tutte le bande d'ottava da 63 a 8 000 Hz.

2.2.4. *Rumore da propulsione*

Equazione generale

Al rumore da propulsione contribuiscono tutte le emissioni generate da motore, scappamento, cambio, presa d'aria, ecc. Il livello di potenza sonora del rumore da propulsione nella banda di frequenza i per un veicolo della classe m è definito nel seguente modo:

$$L_{WP,i,m} = A_{P,i,m} + B_{P,i,m} \times \frac{(v_m - v_{ref})}{v_{ref}} + \Delta L_{WP,i,m} \tag{2.2.11}$$

I coefficienti $A_{P,i,m}$ e $B_{P,i,m}$ sono indicati in bande d'ottava per ciascuna categoria di veicoli e per una velocità di riferimento v_{ref} = 70 km/h.

$\Delta L_{WP,i,m}$ corrisponde alla somma dei coefficienti di correzione da applicare all'emissione del rumore da propulsione per condizioni di guida o regionali specifiche che si discostano dalle condizioni di riferimento:

▼M2

$$\Delta L_{WP,i,m} = \Delta L_{WP,road,i,m} + \Delta L_{WP,grad,i,m} + \Delta L_{WP,acc,i,m} \quad (2.2.12)$$

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ rappresenta l'effetto del manto stradale dovuto all'assorbimento sul rumore da propulsione. Il calcolo deve essere eseguito come indicato al punto 2.2.6.

$\Delta L_{WP,acc,i,m}$ e $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ rappresentano l'effetto della pendenza della strada e dell'accelerazione e della decelerazione dei veicoli agli incroci. Devono essere calcolati come descritto rispettivamente ai punti 2.2.4 e 2.2.5.

Effetto della pendenza della strada

La pendenza della strada ha due effetti sull'emissione di rumore del veicolo: in primo luogo, incide sulla velocità del veicolo e, di conseguenza, sul suo rumore di rotolamento e da propulsione; in secondo luogo, incide sul carico del motore e sul regime del motore attraverso la scelta della marcia e quindi sul rumore da propulsione emesso dal veicolo. In questa sezione viene preso in considerazione solo l'effetto sul rumore da propulsione, ipotizzando una velocità costante.

L'effetto della pendenza della strada sul rumore da propulsione è preso in considerazione mediante un termine di correzione $\Delta L_{WP,grad,m}$ che è una funzione dell'inclinazione s (in %), della velocità del veicolo v_m (in km/h) e della classe del veicolo m. Nel caso di un flusso di traffico bidirezionale, è necessario dividere il flusso in due componenti e correggerne una metà per la salita e l'altra metà per la discesa. Il termine di correzione è attribuito allo stesso modo a tutte le bande d'ottava:

Per $m = 1$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=1}(v_m) = \begin{cases} \dfrac{Min(12\,\%; -s) - 6\,\%}{1\,\%} & per\ s < -6\,\% \\ 0 & per\ -6\,\% \le s \le 2\,\% \\ \dfrac{Min(12\,\%; s) - 2\,\%}{1{,}5\,\%} \times \dfrac{v_m}{100} & for\ s > 2\,\% \end{cases} \quad (2.2.13)$$

Per $m = 2$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=2}(v_m) = \begin{cases} \dfrac{Min(12\,\%; -s) - 4\,\%}{0{,}7\,\%} \times \dfrac{v_m - 20}{100} & per\ s < -4\,\% \\ 0 & per\ -4\,\% \le s \le 0\,\% \\ \dfrac{Min(12\,\%; s)}{1\,\%} \times \dfrac{v_m}{100} & for\ s > 0\,\% \end{cases} \quad (2.2.14)$$

Per $m = 3$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=3}(v_m) = \begin{cases} \dfrac{Min(12\,\%; -s) - 4\,\%}{0{,}5\,\%} \times \dfrac{v_m - 10}{100} & per\ s < -4\,\% \\ 0 & per\ -4\,\% \le s \le 0\,\% \\ \dfrac{Min(12\,\%; s)}{0{,}8\,\%} \times \dfrac{v_m}{100} & for\ s > 0\,\% \end{cases} \quad (2.2.15)$$

Per $m = 4$

$$\Delta L_{WP,grad,i,m=4} = 0 \quad (2.2.16)$$

La correzione $\Delta L_{WP,grad,m}$ comprende implicitamente l'effetto dell'inclinazione sulla velocità.

▼M2

2.2.5. *Effetto dell'accelerazione e della decelerazione dei veicoli*

Prima e dopo gli incroci con semafori e le rotonde è necessario tenere conto dell'effetto dell'accelerazione e della decelerazione applicando la correzione descritta di seguito.

Il termine di correzione per il rumore di rotolamento, $\Delta L_{WR,acc,m,k}$, e quello per il rumore da propulsione, $\Delta L_{WP,acc,m,k}$, sono funzioni lineari della distanza x (in m) della sorgente puntiforme dall'intersezione più vicina della corrispondente linea sorgente con un'altra linea sorgente. Essi sono attribuiti allo stesso modo a tutte le bande d'ottava:

$$\Delta L_{WR,acc,m,k} = C_{R,m,k} \times \mathrm{Max}\left(1 - \frac{|x|}{100}; 0\right) \qquad (2.2.17)$$

$$\Delta L_{WP,acc,m,k} = C_{P,m,k} \times \mathrm{Max}\left(1 - \frac{|x|}{100}; 0\right) \qquad (2.2.18)$$

I coefficienti $C_{R,m,k}$ e $C_{P,m,k}$ dipendono dal tipo di incrocio k (k = 1 per un incrocio con semafori; k = 2 per una rotonda) e sono indicati per ogni categoria di veicoli. La correzione comprende l'effetto della variazione di velocità quando il veicolo si avvicina a un incrocio o a una rotonda o quando se ne allontana.

Si noti che a una distanza $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. *Effetto del tipo di manto stradale*

Principi generali

Per i manti stradali con proprietà acustiche diverse da quelle del manto di riferimento, è necessario applicare un termine di correzione spettrale sia per il rumore di rotolamento sia per il rumore da propulsione.

Il termine di correzione per l'effetto del manto stradale da applicare al rumore di rotolamento è il seguente:

$$\Delta L_{WR,road,i,m} = \alpha_{i,m} + \beta_m \times \lg\left(\frac{v_m}{v_{ref}}\right) \qquad (2.2.19)$$

dove

$\alpha_{i,m}$ è la correzione spettrale in dB alla velocità di riferimento v_{ref} per la categoria m (1, 2 o 3) e la banda spettrale i.

β_m è l'effetto della velocità sulla riduzione del rumore di rotolamento per la categoria m (1, 2 o 3) ed è identico per tutte le bande di frequenza.

Il termine di correzione per l'effetto del manto stradale da applicare al rumore da propulsione è il seguente:

$$\Delta L_{WP,road,i,m} = \min\{\alpha_{i,m}; 0\} \qquad (2.2.20)$$

I manti stradali assorbenti riducono il rumore da propulsione e quelli non assorbenti non lo aumentano.

Effetto dell'età sulle proprietà acustiche del manto stradale

Le proprietà acustiche dei manti stradali variano in base all'età e al livello di manutenzione e il rumore tende a diventare più forte con il passare del tempo. Nel presente metodo, i parametri relativi al manto stradale sono stabiliti in modo da essere rappresentativi delle prestazioni acustiche del tipo di manto stradale, considerando valori medi calcolati in base al suo ciclo di vita rappresentativo e ipotizzando una manutenzione adeguata.

▼M2

2.3. **Rumore ferroviario**

2.3.1. *Descrizione della sorgente*

Classificazione dei veicoli

Definizione di veicolo e treno

Ai fini del presente metodo di calcolo del rumore, un veicolo è inteso come ogni singola sottounità ferroviaria di un treno (in genere una locomotiva, una carrozza semovente, una carrozza rimorchiata o un carro merci) che può essere spostata in modo indipendente e separata dal resto del treno. In alcune circostanze specifiche è possibile che le sottounità di un treno facciano parte di un insieme non separabile, ad esempio quando condividono un carrello ferroviario. Ai fini del presente metodo di calcolo, tutte queste sottounità sono raggruppate in un unico veicolo.

Ai fini del presente metodo di calcolo, un treno è costituito da una serie di veicoli agganciati.

La tabella [2.3.a] definisce un linguaggio comune per descrivere i tipi di veicoli che figurano nella banca dati delle sorgenti. Nella tabella sono indicati i descrittori pertinenti da utilizzare per classificare i veicoli in modo esaustivo. Questi descrittori corrispondono alle proprietà del veicolo, che influiscono sulla potenza sonora direzionale per metro di lunghezza della linea sorgente equivalente utilizzata come modello.

È necessario determinare il numero di veicoli di ciascun tipo per ogni tratto di binario per ognuno dei periodi presi in considerazione nel calcolo del rumore. Per ottenere tale valore, espresso come numero medio di veicoli per ora, bisogna dividere il numero totale di veicoli in circolazione in un dato intervallo di tempo per la durata in ore di tale intervallo (ad esempio, 24 veicoli in 4 ore corrispondono a 6 veicoli all'ora). È necessario considerare tutti i tipi di veicoli che transitano su ciascun tratto di binario.

Tabella [2.3.a]

Classificazione e descrittori per i veicoli ferroviari

Cifra	**1**	**2**	**3**	**4**
Descrittore	**Tipo di veicolo**	**Numero di assi per veicolo**	**Tipo di freno**	**Misura a livello di ruota**
Spiegazione del descrittore	Una lettera che descrive il tipo di veicolo	Il numero effettivo di assi	Una lettera che descrive il tipo di freno	Una lettera che descrive il tipo di misura di riduzione del rumore
Possibili descrittori	**h** veicolo ad alta velocità (> 200 km/h)	**1**	**c** a ceppi in ghisa	**n** nessuna misura
	m carrozze passeggeri semoventi	**2**	**k** a ceppi in materiali compositi o in metallo agglomerato	**d** ammortizzatori

▼M2

Cifra	1	2	3	4
Descrittore	**Tipo di veicolo**	**Numero di assi per veicolo**	**Tipo di freno**	**Misura a livello di ruota**
Spiegazione del descrittore	Una lettera che descrive il tipo di veicolo	Il numero effettivo di assi	Una lettera che descrive il tipo di freno	Una lettera che descrive il tipo di misura di riduzione del rumore
	p carrozze passeggeri rimorchiate	**3**	**n** freni non a ceppi, come i freni a disco, a tamburo e magnetici	**s** schermi
	c tram o metropolitana leggera carrozza semovente e non semovente	**4**		**o** altro
	d locomotiva diesel	ecc.		
	e locomotiva elettrica			
	a qualsiasi veicolo per il trasporto merci generico			
	o altro (veicoli per la manutenzione, ecc.)			

Classificazione dei binari e della struttura di supporto

I binari esistenti possono differire a causa di numerosi elementi che contribuiscono a determinare le loro proprietà acustiche. I tipi di binari utilizzati nel presente metodo sono elencati nella tabella [2.3.b] qui di seguito. Alcuni elementi incidono in larga misura sulle proprietà acustiche, mentre altri hanno solo effetti secondari. In generale, gli elementi che influiscono maggiormente sul rumore ferroviario sono i seguenti: rugosità del fungo della rotaia, rigidità delle solette, base del binario, giunti di rotaia e raggio di curvatura del binario. In alternativa, è possibile definire le proprietà generali del binario, nel qual caso i due parametri acustici essenziali sono la rugosità del fungo della rotaia e il *track decay rate* (tasso di decadimento) secondo la norma ISO 3095, oltre al raggio di curvatura del binario.

Un tratto di binario è definito come una parte di un singolo binario, su una linea ferroviaria, in una stazione o in un deposito ferroviario, sul quale le proprietà fisiche e i componenti di base non cambiano.

La tabella [2.3.b] definisce un linguaggio comune per descrivere i tipi di binario che figurano nella banca dati delle sorgenti.

▼**M2**

Tabella [2.3.b]

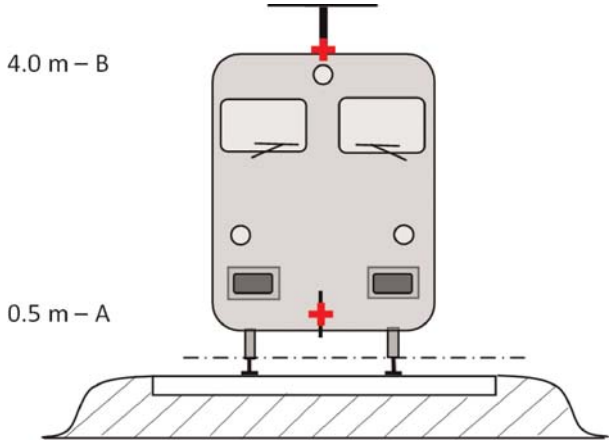
Cifra	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Descrittore	**Base del binario**	**Rugosità del fungo della rotaia**	**Tipo di solette**	**Misure supplementari**	**Giunti di rotaia**	**Curvatura**
Spiegazione del descrittore	Tipo di base del binario	Indicatore di rugosità	Rappresenta un'indicazione della rigidità «acustica»	Una lettera che descrive il dispositivo acustico	Presenza di giunti e spaziature	Indicare il raggio di curvatura in m
Codici ammessi	**B** Ballast	**E** In buono stato di manutenzione e molto liscio	**S** Debole (150-250 MN/m)	**N** Nessuna	**N** Nessuno	**N** Binario rettilineo
	S Binario posato su traversa di cemento	**M** Manutenzione normale	**M** Media (da 250 a 800 MN/m)	**D** Ammortizzatore ferroviario	**S** Singolo giunto o singolo scambio	**L** Ridotta (1 000-500 m)
	L Ponte con massicciata	**N** Cattiva manutenzione	**H** Elevata (800-1 000 MN/m)	**B** Barriera bassa	**D** Due giunti o scambi ogni 100 m	**M** Media (inferiore a 500 m e superiore a 300 m)
	N Ponte senza massicciata	**B** Assenza di manutenzione e cattivo stato		**A** Piastra assorbente su binario posato su traversa in cemento	**M** Più di due giunti o scambi ogni 100 m	**H** Elevata (inferiore a 300 m)
	T Binario annegato			**E** Rotaia annegata		
	O Altro			**O** Altro		

▼M2

Numero e posizione delle sorgenti di rumore equivalenti

Figura [2.3.a]

Posizione delle sorgenti di rumore equivalenti



Le differenti sorgenti di rumore lineari equivalenti sono poste a diverse altezze e al centro del binario. Tutte le altezze si riferiscono al piano tangente alle due superfici superiori delle due rotaie.

Le sorgenti equivalenti comprendono diverse sorgenti fisiche (indice p). Tali sorgenti fisiche, divise in categorie differenti a seconda del meccanismo di generazione, sono: 1) il rumore di rotolamento (che comprende non soltanto la vibrazione delle rotaie e della base del binario ma anche, ove presente, il rumore della sovrastruttura dei veicoli per il trasporto merci); 2) il rumore di trazione; 3) il rumore aerodinamico; 4) il rumore d'impatto (dovuto a incroci, scambi e giunti); 5) il rumore da stridio e 6) il rumore dovuto a ulteriori effetti come ponti e viadotti.

1) Il rumore di rotolamento è causato dalla rugosità delle ruote e dei funghi della rotaia, attraverso tre vie di trasmissione alle superfici emittenti (rotaie, ruote e sovrastruttura). A tale rumore è attribuito il valore h = 0,5 m (superfici emittenti A) per rappresentare il contributo al rumore apportato dal binario, compresi gli effetti della superficie dei binari, soprattutto di quelli posati su traversa in cemento (conformemente alla parte di propagazione), dalle ruote e dalla sovrastruttura del veicolo (nei treni merci).

2) Le altezze delle sorgenti equivalenti per il rumore di trazione vanno da 0,5 m (sorgente A) a 4,0 m (sorgente B), in base alla posizione fisica del componente interessato. Le sorgenti quali le trasmissioni a ingranaggi e i motori elettrici si trovano spesso a un'altezza all'asse di 0,5 m (sorgente A). Le feritoie di ventilazione e le uscite dell'aria di raffreddamento possono trovarsi a varie altezze; gli scappamenti dei motori sui veicoli a diesel si trovano spesso a un'altezza del tetto di 4,0 m (sorgente B). Le altre sorgenti di rumore di trazione come i ventilatori o i blocchi motore diesel possono trovarsi a un'altezza di 0,5 m (sorgente A) o di 4,0 m (sorgente B). Se l'altezza esatta della sorgente è intermedia rispetto alle altezze prese come modello, l'energia sonora è distribuita in modo proporzionale sulle altezze delle sorgenti adiacenti più vicine.

Per questa ragione, il metodo prevede due altezze per le sorgenti: 0,5 m (sorgente A) e 4,0 m (sorgente B); la potenza sonora equivalente associata a ciascuna di esse è distribuita tra le due altezze in base alla configurazione specifica delle sorgenti sul tipo di unità.

▼M2

3) Gli effetti del rumore aerodinamico sono associati alla sorgente a 0,5 m (che rappresenta le protezioni e gli schermi, sorgente A) e alla sorgente a 4,0 m (che include nella modellizzazione tutte le attrezzature presenti sul tetto e il pantografo, sorgente B). La scelta di un'altezza di 4,0 m per gli effetti associati al pantografo rappresenta notoriamente un modello semplice e deve essere valutata con cautela se ci si prefigge l'obiettivo di scegliere un'altezza appropriata per la barriera antirumore.

4) Il rumore d'impatto è associato alla sorgente a 0,5 m (sorgente A).

5) Il rumore da stridio è associato alla sorgente a 0,5 m (sorgente A).

6) Il rumore dei ponti è associato alla sorgente a 0,5 m (sorgente A).

2.3.2. *Emissione di potenza sonora*

Equazioni generali

Singolo veicolo

Il modello utilizzato per il rumore del traffico ferroviario, analogamente a quello utilizzato per il rumore del traffico veicolare, descrive l'emissione di potenza sonora del rumore prodotto da una specifica combinazione di tipo di veicolo e tipo di binario che soddisfa una serie di requisiti descritti nella classificazione dei veicoli e dei binari, in funzione delle potenze sonore per ciascun veicolo ($L_{W,0}$).

Flusso di traffico

L'emissione di rumore di un flusso di traffico su ciascun binario deve essere rappresentata da una serie di 2 linee sorgenti caratterizzata dalla sua potenza sonora direzionale per metro e per banda di frequenza. Essa corrisponde alla somma delle emissioni sonore dei singoli veicoli che circolano nel flusso di traffico, tenendo conto, nel caso specifico dei veicoli fermi, del tempo passato dai veicoli nel tratto ferroviario considerato.

La potenza sonora direzionale per metro e per banda di frequenza, dovuta a tutti i veicoli che transitano in ciascun tratto di binario sul tipo di binario (j), è definita:

— per ogni banda di frequenza (i),

— per ciascuna altezza di sorgente considerata (h) (per le sorgenti a 0,5 m h = 1 e a 4,0 m h = 2),

ed è la somma dell'energia di tutti gli apporti di tutti i veicoli che transitano sul tratto di binario j-esimo considerato. Tali apporti:

— provengono da tutti i tipi di veicoli (t)

— sono calcolati in considerazione delle loro diverse velocità (s)

— sono considerati tenendo conto delle particolari condizioni di circolazione (velocità costante) (c)

— riguardano ciascun tipo di sorgente fisica (sorgenti di rumore di rotolamento, d'impatto, da stridio, di trazione, aerodinamico e sorgenti di ulteriori effetti, ad esempio il rumore causato dai ponti) (p).

Per calcolare la potenza sonora direzionale per metro (apporto alla parte di propagazione) dovuta alla combinazione media di traffico sul tratto di binario j-esimo, si utilizza la seguente formula:

▼M2

$$L_{W',eq,T,dir,i} = 10 \cdot \lg\left(\sum_{x=1}^{X} 10^{L_{w',eq,line,x}/10}\right) \qquad (2.3.1)$$

dove

T_{ref} = periodo di riferimento per il quale è considerato il traffico medio

x = numero totale di combinazioni esistente di i, t, s, c, p per ogni tratto di binario j-esimo

t = indice per i tipi di veicoli sul tratto di binario *j*-esimo

s = indice per la velocità del treno: il numero di indici è pari al numero delle diverse velocità medie dei treni sul tratto di binario *j*-esimo

c = indice per le condizioni di circolazione: 1 (velocità costante), 2 (marcia al minimo)

p = indice per il tipo di sorgente fisica: 1 (rumore di rotolamento e d'impatto), 2 (stridio in curva), 3 (rumore di trazione), 4 (rumore aerodinamico), 5 (effetti aggiuntivi)

$L_{W',eq,line,x}$ = potenza sonora direzionale *x*-esima per metro per una linea sorgente di una combinazione di *t, s, r, p* su ciascun tratto di binario *j*-esimo

Ipotizzando un flusso costante di Q veicoli all'ora, a una velocità media v, il numero medio di veicoli per unità di lunghezza della tratta ferroviaria in ciascun momento sarà dato da Q/v. L'emissione di rumore del flusso di veicoli in termini di potenza sonora direzionale per metro $L_{W',eq,line}$ [espressa in dB/m (re. 10^{-12} W)] è integrata nel seguente modo:

$$L_{W',eq,line,i}(\psi,\varphi) = L_{W,0,dir,i}(\psi,\varphi) + 10 \times \lg\left(\frac{Q}{1\,000v}\right) (\text{per } c{=}1) \quad (2.3.2)$$

dove

— Q è il numero medio di veicoli all'ora sul tratto di binario *j*-esimo per il tipo di veicolo t, con una velocità media del treno s e condizioni di circolazione c

— v è la loro velocità sul tratto di binario *j*-esimo per il tipo di veicolo **t** e una velocità media del treno s

— $L_{W,0,dir}$ è il livello di potenza sonora direzionale del rumore specifico (rotolamento, impatto, stridio, frenata, trazione, rumore aerodinamico, altri effetti) di un singolo veicolo nelle direzioni ψ, φ definite rispetto alla direzione in cui si muove il veicolo (cfr. figura [2.3.b]).

Nel caso di una sorgente fissa, ad esempio durante la marcia al minimo, si presuppone che il veicolo resti per un periodo complessivo T_{idle} in una posizione situata su un tratto di binario avente lunghezza L. Pertanto, considerando T_{ref} come periodo di riferimento per la determinazione del rumore (ad esempio 12 ore, 4 ore, 8 ore), la potenza sonora direzionale per unità di lunghezza su tale tratto di binario è data dalla seguente formula:

▼M2

$$L_{W',eq,line,i}(\psi,\varphi) = L_{W,0,dir,i}(\psi,\varphi) + 10 \times \lg\left(\frac{T_{idle}}{T_{ref}L}\right) (\text{per c=2}) \quad (2.3.4)$$

In generale, per ottenere la potenza sonora direzionale per ciascuna sorgente specifica si utilizza la seguente formula:

$$L_{W,0,dir,i}(\psi,\varphi) = L_{W,0,i} + \Delta L_{W,dir,vert,i} + \Delta L_{W,dir,hor,i} \quad (2.3.5)$$

dove

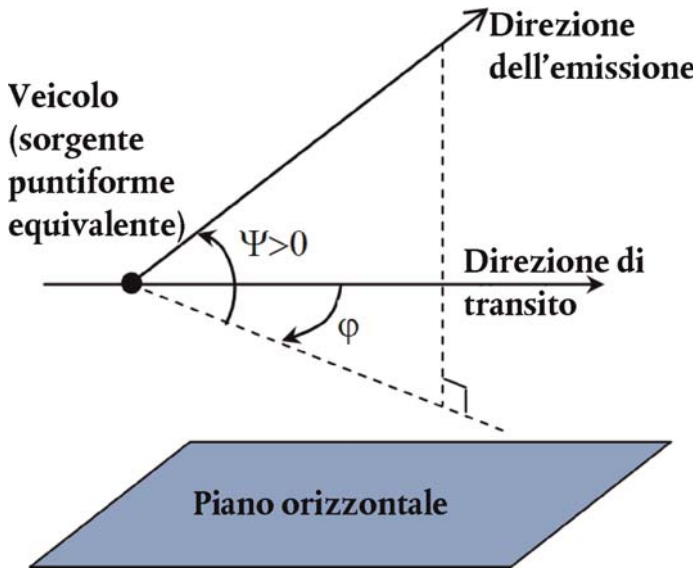
— $\Delta L_{W,dir,vert,i}$ è la funzione (adimensionale) di correzione verticale di ψ (figura [2.3.b])

— $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ è la funzione (adimensionale) di correzione orizzontale di φ (figura [2.3.b]).

$L_{W,0,dir,i(\psi,\varphi),}$ una volta ottenuto in bande in terzi d'ottava, deve essere espresso in bande d'ottava sommando, in termini energetici, le pertinenti bande in terzi d'ottava nella corrispondente banda d'ottava.

Figura [2.3.b]

Definizione geometrica



Ai fini dei calcoli, l'intensità della sorgente viene quindi espressa in termini di potenza sonora direzionale per 1 m di lunghezza del binario, $L_{W',tot,dir,i,}$ per tenere conto della direttività delle sorgenti nelle corrispondenti direzioni verticale e orizzontale, mediante correzioni aggiuntive.

Sono presi in considerazione più $L_{W,0,dir,i}(\psi,\varphi)$ per ogni combinazione veicolo-binario-velocità-condizioni di circolazione

— per una banda di frequenza in terzi d'ottava (***i***)

— per ciascun tratto di binario (***j***)

— altezza della sorgente (***h***) (per le sorgenti a 0,5 m h = 1 e a 4,0 m h = 2)

— direttività (***d***) della sorgente

▼M2

Viene considerata una serie di $L_{W,0,dir,i}(\psi,\varphi)$ per ogni combinazione veicolo-binario-velocità-condizioni di circolazione, ogni tratto di binario, le altezze corrispondenti a $h = 1$ e $h = 2$ e la direttività.

Rumore di rotolamento

Il contributo del veicolo e il contributo del binario al rumore di rotolamento sono suddivisi in quattro elementi essenziali: rugosità della ruota, rugosità della rotaia, funzione di trasferimento del veicolo alle ruote e alla sovrastruttura (cassa del veicolo) e funzione di trasferimento del binario. La rugosità della ruota e la rugosità della rotaia sono la causa dell'eccitazione della vibrazione nel punto di contatto tra la rotaia e la ruota; le funzioni di trasferimento sono due funzioni empiriche o modellizzate che rappresentano l'intero fenomeno complesso della vibrazione meccanica e della generazione del suono sulle superfici della ruota, del binario, della traversa e della sottostruttura del binario. Tale suddivisione corrisponde a ciò che avviene nella realtà, ossia al fatto che la rugosità di un binario può provocare la vibrazione del binario ma anche quella della ruota e viceversa. L'esclusione di uno di questi quattro parametri impedirebbe di separare la classificazione dei binari da quella dei treni.

Rugosità della ruota e del binario

Il rumore di rotolamento è provocato principalmente dalla rugosità del binario e della ruota nell'intervallo di lunghezze d'onda compreso tra 5 e 500 mm.

Definizione

Il livello di rugosità L_r è definito come pari a 10 volte il logaritmo in base 10 del quadrato del valore quadratico medio r^2 della rugosità della superficie di contatto di un binario o di una ruota nella direzione del movimento (livello longitudinale), con misurazione effettuata in μm su una determinata lunghezza del binario o sull'intero diametro della ruota, diviso per il quadrato del valore di riferimento r_0^2:

$$L_r = 10 \times \lg\left(\frac{r}{r_0}\right)^2 \text{ dB} \qquad (2.3.6)$$

dove

$r_0 = 1$ μm

r = valore quadratico medio della differenza, in termini di spostamento verticale, tra la superficie di contatto e il livello medio

Il livello di rugosità L_r si ottiene in genere come spettro della lunghezza d'onda λ e deve essere convertito in uno spettro di frequenza $f = v/\lambda$, dove f è la frequenza di centro banda di una data banda in terzi d'ottava in Hz, λ è la lunghezza d'onda in m ►C1 e v è la velocità del treno in m/s ◄. Lo spettro di rugosità come funzione della frequenza si sposta lungo l'asse della frequenza per velocità differenti. Come regola generale, dopo la conversione nello spettro di frequenza per mezzo della velocità, è necessario ottenere nuovi valori spettrali per bande in terzi d'ottava calcolando la media tra due bande in terzi d'ottava corrispondenti nel dominio delle lunghezze d'onda. Per stimare lo spettro di frequenza della rugosità effettiva totale corrispondente alla velocità adeguata del treno, è necessario calcolare la media, in termini energetici e proporzionali, delle due bande in terzi d'ottava corrispondenti definite nel dominio delle lunghezze d'onda.

Il livello di rugosità del binario (rugosità lato binario) per la banda i-esima del numero d'onda è definito come $L_{r,TR,i}$

▼M2

Per analogia, ***il livello di rugosità della ruota*** (rugosità lato veicolo) per la banda *i*-esima del numero d'onda è definito come $L_{r,VEH,i}$.

Il livello di rugosità effettiva totale, espresso in dB, per la banda del numero d'onda *i* ($L_{R,tot,i}$) è definito come la somma energetica dei livelli di rugosità del binario e della ruota, più il filtro di contatto ►C1 $A_3(\lambda)$ ◄, per tenere conto dell'effetto filtrante della zona di contatto tra il binario e la ruota:

$$L_{R,TOT,i} = 10 \cdot \lg(10^{L_{r,TR,i}/10} + 10^{L_{r,VEH,i}/10}) + A_{3,i} \qquad (2.3.7)$$

quando espresso come una funzione della banda *i*-esima del numero d'onda corrispondente alla lunghezza d'onda λ.

Il filtro di contatto dipende dal tipo di ruota e di rotaia e dal carico.

Con questo metodo è necessario utilizzare la rugosità effettiva totale per il tratto di binario *j*-esimo e ciascun tipo di veicolo *t*-esimo, alla rispettiva velocità *v*.

Funzione di trasferimento del veicolo, del binario e della sovrastruttura

Si definiscono tre funzioni di trasferimento indipendenti dalla velocità, $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ e $L_{H,VEH,SUP,i}$: la prima per ogni tratto di binario *j*-esimo e le altre due per ogni tipo di veicolo *t*-esimo. Tali funzioni mettono in relazione il livello di rugosità effettiva totale con la potenza sonora rispettivamente del binario, delle ruote e della sovrastruttura.

Si tiene conto del contributo della sovrastruttura solo per i carri merci e quindi unicamente per il tipo di veicolo «o».

Per quanto riguarda il rumore di rotolamento, pertanto, i contributi del binario e del veicolo sono descritti in modo completo da tali funzioni di trasferimento e dal livello di rugosità effettiva totale. Con la marcia al minimo è necessario escludere il rumore di rotolamento.

Per quanto riguarda la potenza sonora per veicolo, il rumore di rotolamento è calcolato all'altezza all'asse utilizzando come dati di immissione il livello di rugosità effettiva totale $L_{R,TOT,i}$ come funzione della velocità del veicolo *v*, le funzioni di trasferimento del binario, del veicolo e della sovrastruttura $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ e $L_{H,VEH,SUP,i}$ e il numero totale di assi N_a:

per $h = 1$:

$$L_{W,0,TR,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,TR,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.8)$$

$$L_{W,0,VEH,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEH,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.9)$$

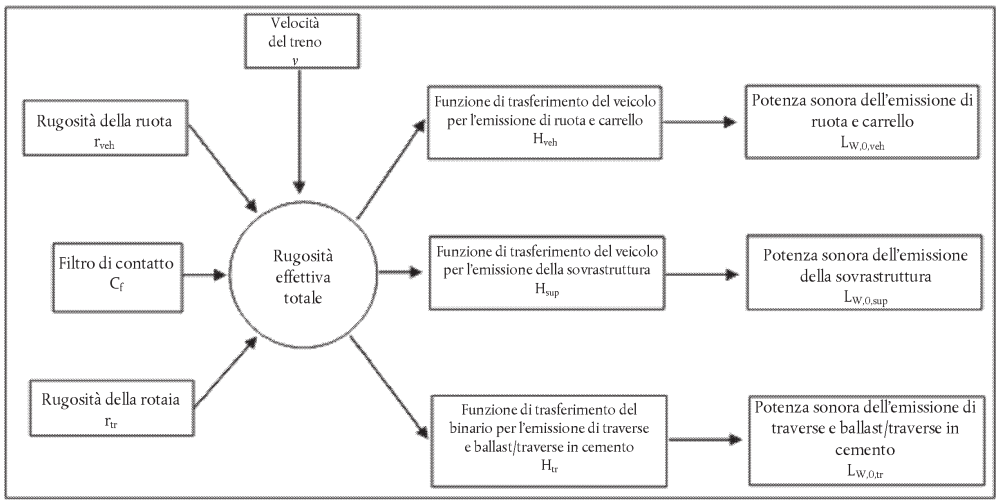
$$L_{W,0,VEHSUP,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.10)$$

dove N_a è il numero di assi per veicolo per il tipo di veicolo *t*-esimo.

▼M2

Figura [2.3.c]

Schema di utilizzo delle diverse definizioni della rugosità e delle funzioni di trasferimento



È necessario utilizzare una velocità minima di 50 km/h (30 km/h solo per i tram e la metropolitana leggera) per determinare la rugosità effettiva totale e quindi la potenza sonora dei veicoli (tale velocità non influisce sul calcolo del flusso di traffico) per compensare l'errore potenziale introdotto dalla semplificazione della definizione del rumore di rotolamento, dalla definizione del rumore di frenata e dalla definizione del rumore d'impatto dovuto a incroci e scambi.

Rumore d'impatto (dovuto a incroci, scambi e giunti)

Il rumore d'impatto può essere causato da incroci, scambi e giunti di rotaia o punti specifici. La sua intensità può variare ed essere superiore a quella del rumore di rotolamento. Il rumore d'impatto deve essere preso in considerazione per i binari giuntati. La modellizzazione va evitata per il rumore d'impatto dovuto a scambi, incroci e giunti nei tratti di binario con una velocità inferiore a 50 km/h (30 km/h solo per i tram e la metropolitana leggera), dato che si utilizza la velocità minima di 50 km/h (30 km/h solo per i tram e la metropolitana leggera) per includere ulteriori effetti secondo la descrizione fornita nel capitolo sul rumore di rotolamento. La modellizzazione del rumore d'impatto deve essere evitata anche nelle condizioni di circolazione $c = 2$ (marcia al minimo).

Il rumore d'impatto è incluso nel termine relativo al rumore di rotolamento aggiungendo (in termini energetici) un livello di rugosità d'impatto fittizio supplementare al livello di rugosità effettiva totale su ciascun tratto di binario j-esimo interessato da tale rumore. In tal caso è necessario utilizzare un nuovo $L_{R,TOT\ +\ IMPACT,i}$ al posto di $L_{R,TOT,i}$, ottenendo quindi la seguente equazione:

$$L_{R,TOT+IMPACT,i} = 10 \times lg(10^{L_{R,TOT,i}/10} + 10^{L_{R,IMPACT,i}/10}) \quad \text{dB} \qquad (2.3.11)$$

$L_{R,IMPACT,i}$ è uno spettro di bande in terzi d'ottava (una funzione della frequenza). Per ottenere questo spettro di frequenza, uno spettro è dato come funzione della lunghezza d'onda λ e deve essere convertito nello spettro richiesto come funzione della frequenza utilizzando la relazione $\lambda = v/f$, dove f è la frequenza centrale delle bande in terzi d'ottava in Hz ►**C1** e v è la velocità s-esima del tipo di veicolo t-esimo in m/s ◄.

Il rumore d'impatto dipende dall'intensità e dal numero di impatti per unità di lunghezza o dalla densità dei giunti. Di conseguenza, in caso di più impatti, il livello di rugosità dell'impatto da utilizzare nell'equazione di cui sopra sarà calcolato nel seguente modo:

▼M2

$$L_{R,IMPACT,i} = L_{R,\ IMPACT-SINGLE,i} + 10 \times \lg\left(\frac{n_l}{0{,}01}\right) \quad \text{dB} \qquad (2.3.12)$$

dove $L_{R,IMPACT–SINGLE,i}$ è il livello di rugosità dell'impatto corrispondente a un singolo impatto e n_l è la densità dei giunti.

Il livello di rugosità dell'impatto predefinito corrisponde a una densità dei giunti n_l = 0,01 m $^{-1}$, ossia un giunto ogni 100 m di binario. Nelle situazioni in cui il numero di giunti è diverso, è necessario procedere a un'approssimazione regolando la densità dei giunti n_l. Va notato che nella modellizzazione della disposizione e della segmentazione dei binari occorre tenere conto della densità dei giunti della rotaia; in altre parole, potrebbe essere necessario considerare un segmento sorgente distinto per un tratto ferroviario con più giunti. Il valore $L_{W,0}$ del contributo di binario, ruota/carrello e sovrastruttura sono incrementati per mezzo di $L_{R,IMPACT,i}$ in misura corrispondente a +/– 50 m prima e dopo il giunto della rotaia. In presenza di una serie di giunti, tale incremento è esteso a un valore compreso tra – 50 m prima del primo giunto e + 50 m dopo l'ultimo giunto.

L'applicabilità di questi spettri di potenza sonora generalmente deve essere verificata sul posto.

Per i binari giuntati bisogna utilizzare per n_l un valore predefinito pari a 0,01.

Stridio

Lo stridio in curva è una sorgente di rumore speciale che riguarda unicamente le curve ed è pertanto circoscritto. Poiché può essere significativo, è necessaria una descrizione adeguata. Lo stridio in curva dipende generalmente dalla curvatura, dalle condizioni di attrito, dalla velocità del treno e dalla geometria e dalla dinamica binario-ruota. Il livello di emissione da utilizzare è determinato per le curve aventi un raggio inferiore o uguale a 500 m e per le curve più strette e le diramazioni dei punti con raggio inferiore a 300 m. L'emissione di rumore dovrebbe essere specifica per ogni tipo di materiale rotabile, dal momento che alcuni tipi di ruota e di carrello possono essere molto meno soggetti allo stridio rispetto ad altri.

L'applicabilità di questi spettri di potenza sonora generalmente deve essere verificata sul posto, soprattutto per i tram.

Secondo un approccio semplice, il rumore da stridio deve essere considerato aggiungendo 8 dB per R < 300 m e 5 dB per 300 m < R < 500 m agli spettri di potenza sonora del rumore di rotolamento per tutte le frequenze. Il contributo dello stridio deve essere applicato ai tratti ferroviari dove il raggio è compreso negli intervalli sopra citati per almeno 50 m di lunghezza del binario.

Rumore di trazione

Sebbene il rumore di trazione sia generalmente specifico per ciascuna condizione di transito particolare (velocità costante, decelerazione, accelerazione e marcia al minimo), le uniche due condizioni modellizzate sono la velocità costante (valida anche quando il treno decelera o quando accelera) e la marcia al minimo. L'intensità della sorgente modellizzata corrisponde unicamente alle condizioni di carico massimo, il che fa sì che la quantità $L_{W,0,const,i}$ sia uguale alla quantità $L_{W,0,idling,i}$. Inoltre, $L_{W,0,idling,i}$ corrisponde al contributo di tutte le sorgenti fisiche di un dato veicolo attribuibili a una determinata altezza, come descritto al punto 2.3.1.

▼M2

$L_{W,0,idling,i}$ è espresso come sorgente di rumore statica in posizione di «minimo», per la durata della marcia al minimo, e deve essere utilizzato nella modellizzazione come sorgente puntiforme fissa, come spiegato nel capitolo successivo sul rumore industriale. Deve essere preso in considerazione solo se la durata della marcia al minimo è superiore a 0,5 ore.

Queste quantità possono essere ottenute effettuando misurazioni per tutte le sorgenti in ciascuna condizione di transito oppure è possibile caratterizzare individualmente le sorgenti parziali, determinando la loro dipendenza dai parametri e la loro forza relativa. A tal fine, si possono effettuare misurazioni su un veicolo fermo, variando la velocità dell'albero dell'equipaggiamento di trazione, conformemente alla norma ISO 3095:2005. Se necessario, bisogna caratterizzare più sorgenti di rumore di trazione che potrebbero non dipendere in tutti i casi direttamente dalla velocità del treno:

— rumore del gruppo propulsore, come i motori diesel (compresi aspirazione, scappamento e gruppo motore), la trasmissione a ingranaggi e i generatori elettrici, che dipende essenzialmente dal regime del motore in giri al minuto (giri/min), e rumore delle sorgenti di energia elettrica come i convertitori, che può dipendere soprattutto dal carico;

— rumore delle ventole e dei sistemi di raffreddamento, che dipende dalla velocità della ventola in giri al minuto; in alcuni casi le ventole possono essere direttamente accoppiate alla trasmissione;

— le sorgenti intermittenti come i compressori, le valvole e altri dispositivi con una durata di funzionamento caratteristica e una correzione corrispondente per il ciclo di funzionamento per l'emissione di rumore.

Dal momento che ognuna di queste sorgenti può avere un comportamento diverso a seconda della condizione di funzionamento, il rumore di trazione deve essere specificato di conseguenza. L'intensità della sorgente è ottenuta mediante misurazioni effettuate in condizioni controllate. In generale, le locomotive tendono a presentare maggiori variazioni del carico, dato che il numero di veicoli trainati e quindi la potenza generata possono variare in misura significativa, mentre i treni a composizione bloccata come le unità a motore elettrico (EMU), le unità a motore diesel (DMU) e i treni ad alta velocità hanno un carico meglio definito.

La potenza sonora della sorgente non è attribuita a priori in base all'altezza della fonte; la scelta dipende dal rumore specifico e dal veicolo valutato. La modellizzazione deve essere effettuata per la sorgente A (h = 1) e la sorgente B (h = 2).

Rumore aerodinamico

Il rumore aerodinamico è pertinente solo a velocità elevate, superiori a 200 km/h, e pertanto è opportuno verificare in primo luogo se sia effettivamente necessario ai fini dell'applicazione. Se la rugosità del rumore di rotolamento e le funzioni di trasferimento sono noti, può essere estrapolato a velocità superiori ed è possibile effettuare un confronto con i dati relativi all'alta velocità disponibili al fine di verificare se il rumore aerodinamico produce livelli acustici più elevati. Se la velocità dei treni su una rete è superiore a 200 km/h, ma non va oltre i 250 km/h, in alcuni casi potrebbe non essere necessario includere il rumore aerodinamico, a seconda della progettazione del veicolo.

Il contributo del rumore aerodinamico è calcolato in funzione della velocità:

$$L_{W,0,i} = L_{W,0,1,i}(v_0) + \alpha_{1,i} \times \lg\left(\frac{v}{v_0}\right) \quad \text{dB} \quad \text{Per h=1} \qquad (2.3.13)$$

▼M2

$$L_{W,0,i} = L_{W,0,2,i}(v_0) + \alpha_{2,i} \times \lg\left(\frac{v}{v_0}\right) \quad \text{dB} \quad \text{Per h=2} \qquad (2.3.14)$$

dove

v_0 è una velocità alla quale il rumore aerodinamico è dominante ed è fissata a 300 km/h

$L_{W,0,1,i}$ è una potenza sonora di riferimento determinata a partire da due o più punti di misurazione, per sorgenti situate a un'altezza nota, per esempio il primo carrello

$L_{W,0,2,i}$ è una potenza sonora di riferimento determinata a partire da due o più punti di misurazione, per sorgenti situate a un'altezza nota, per esempio le altezze del vano del pantografo

$\alpha_{1,i}$ è un coefficiente determinato a partire da due o più punti di misurazione, per sorgenti situate a un'altezza nota, per esempio il primo carrello

$\alpha_{2,i}$ è un coefficiente determinato a partire da due o più punti di misurazione, per sorgenti situate a un'altezza nota, per esempio le altezze del vano del pantografo.

Direttività della sorgente

La direttività orizzontale $\Delta L_{W,dir,hor,i}$, espressa in dB, è data sul piano orizzontale e può essere considerata per impostazione predefinita un dipolo per il rotolamento, l'impatto (giunti di rotaia, ecc.), lo stridio, la frenata, le ventole e gli effetti aerodinamici, calcolato per ogni banda di frequenza *i*-esima con la seguente formula:

$$\Delta L_{W,dir,hor,i} = 10 \times \lg(0{,}01 + 0{,}99 \cdot \sin^2\varphi) \qquad (2.3.15)$$

La direttività verticale $\Delta L_{W,dir,ver,i}$, espressa in dB, è data sul piano verticale, per la sorgente A (h = 1), come funzione della frequenza di centro banda $f_{c,i}$ di ogni banda di frequenza *i*-esima ed è calcolata per $-\pi/2 < \psi < \pi/2$ con la seguente formula:

$$\Delta L_{W,dir,ver,i} = \left(\left|\frac{40}{3} \times \left[\frac{2}{3} \times \sin(2 \cdot \psi) - \sin\psi\right] \times \lg\left[\frac{f_{c,i} + 600}{200}\right]\right|\right) \qquad (2.3.16)$$

Per la sorgente B (h = 2) per l'effetto aerodinamico:

$$\Delta L_{W,dir,ver,i} = 10 \times \lg(\cos^2\psi) \qquad \text{Per } \psi<0 \qquad (2.3.17)$$

$\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$ per qualsiasi altro punto

La direttività $\Delta L_{dir,ver,i}$ non è considerata per la sorgente B (h = 2) per gli altri effetti, in quanto per queste sorgenti in questa posizione è ipotizzata l'omnidirezionalità.

2.3.3. *Effetti aggiuntivi*

Correzione per l'emissione strutturale (ponti e viadotti)

Se il tratto di binario si trova su un ponte, è necessario prendere in considerazione il rumore aggiuntivo generato dalla vibrazione del ponte conseguente all'eccitazione causata dalla presenza del treno. Poiché non è semplice modellizzare l'emissione del ponte come sorgente aggiuntiva, a causa delle forme complesse dei ponti, si ricorre a un aumento del rumore di rotolamento per tenere conto del rumore provocato dal ponte. Tale aumento deve essere modellizzato esclusivamente aggiungendo un incremento fisso alla potenza sonora del rumore per ogni banda in terzi

▼M2

d'ottava. Nel considerare la correzione, si modifica la potenza sonora soltanto per il rumore di rotolamento e si utilizza il nuovo $L_{W,0,rolling–and–bridge,i}$ al posto di $L_{W,0,rolling\text{-}only,i}$:

$$L_{W,0,rolling–and–bridge,i} = L_{W,0,rolling–only,i} + C_{bridge} \quad \text{dB} \qquad (2.3.18)$$

dove C_{bridge} è una costante che dipende dal tipo di ponte e $L_{W,0,rolling–only,i}$ è la potenza sonora del rumore di rotolamento sul ponte considerato che dipende unicamente dalle proprietà del veicolo e del binario.

Correzione per altre sorgenti di rumore correlate alle ferrovie

Possono essere presenti varie sorgenti di rumore associate al rumore ferroviario: depositi, zone di carico/scarico, stazioni, avvisi sonori, altoparlanti e così via. Tali sorgenti devono essere considerate sorgenti di rumore industriale (sorgenti di rumore fisse) e devono essere modellizzate, se necessario, seguendo le indicazioni fornite nel seguente capitolo sul rumore industriale.

2.4. **Rumore industriale**

2.4.1. *Descrizione della sorgente*

Classificazione dei tipi di sorgente (puntiforme, lineare, areale)

Le sorgenti di rumore industriale possono avere le dimensioni più varie. Possono essere grandi impianti industriali oppure piccole sorgenti concentrate come utensili o macchine di dimensioni ridotte utilizzati in fabbrica. È pertanto necessario utilizzare una tecnica di modellizzazione appropriata per la sorgente specifica valutata. A seconda delle dimensioni e del modo in cui più sorgenti singole, tutte appartenenti allo stesso sito industriale, si estendono su un'area, esse possono essere modellizzate come sorgenti puntiformi, lineari o areali. In pratica, per calcolare l'effetto del rumore si utilizzano sempre sorgenti puntiformi, ma è possibile utilizzare più sorgenti puntiformi per rappresentare una sorgente veramente complessa, che solitamente si estende lungo una linea o occupa una superficie.

Numero e posizione delle sorgenti sonore equivalenti

Le sorgenti sonore reali sono modellizzate mediante sorgenti sonore equivalenti rappresentate da una o più sorgenti puntuali, in modo che la potenza sonora totale della sorgente reale corrisponda alla somma delle singole potenze sonore attribuite alle differenti sorgenti puntuali.

Le regole generali da applicare per definire il numero di sorgenti puntuali da utilizzare sono le seguenti:

— le sorgenti lineari o areali per le quali la dimensione maggiore è inferiore alla metà della distanza tra la sorgente e il ricettore possono essere modellizzate come singole sorgenti puntiformi;

— le sorgenti per le quali la dimensione maggiore è superiore alla metà della distanza tra la sorgente e il ricettore devono essere modellizzate come una serie di sorgenti puntiformi incoerenti su una linea oppure come una serie di sorgenti puntiformi incoerenti su un'area, in modo tale che per ognuna di tali sorgenti sia soddisfatta la condizione relativa alla metà della distanza. La distribuzione su un'area può includere la distribuzione verticale delle sorgenti puntiformi;

— per le sorgenti per le quali la dimensione maggiore in altezza è superiore a 2 m o in prossimità del suolo, occorre prestare particolare attenzione per quanto riguarda l'altezza della sorgente. Raddoppiare il

▼M2

numero di sorgenti, attraverso la ridistribuzione delle stesse unicamente nella componente z, potrebbe non portare a un risultato nettamente migliore;

— per qualsiasi sorgente, raddoppiare il numero di sorgenti sulla superficie occupata dalla sorgente (in tutte le dimensioni) potrebbe non portare a un risultato nettamente migliore.

La posizione delle sorgenti sonore equivalenti non può essere fissa, dato il numero elevato di configurazioni che un sito industriale può avere. Solitamente si applicano le migliori pratiche.

Emissione di potenza sonora

Aspetti generali

Di seguito è riportata la serie completa di dati di immissione per il calcolo della propagazione sonora e sono descritti i metodi da utilizzare per la mappatura acustica:

— spettro, in bande d'ottava, del livello di potenza sonora emessa;

— ore di funzionamento (giorno, sera, notte, come media annuale);

— posizione (coordinate x, y) e altitudine (z) della sorgente di rumore;

— tipo di sorgente (puntiforme, lineare, areale);

— dimensioni e orientamento;

— condizioni di funzionamento della sorgente;

— direttività della sorgente.

La potenza sonora della sorgente puntiforme, lineare e areale deve essere definita nel seguente modo:

— per una sorgente puntiforme, attraverso la potenza sonora L_W e la direttività in funzione delle tre coordinate ortogonali (x, y, z);

— per i due tipi di linee sorgente che è possibile definire:

— per le linee sorgente che rappresentano nastri trasportatori, condutture, ecc., attraverso la potenza sonora per metro di lunghezza $L_{W'}$ e la direttività in funzione delle due coordinate ortogonali rispetto all'asse della linea sorgente;

— per le linee sorgente che rappresentano veicoli in movimento, associando ciascuna di esse alla potenza sonora L_W e alla direttività in funzione delle due coordinate ortogonali rispetto all'asse della linea sorgente e alla potenza sonora per metro $L_{W'}$, ottenuta a partire dalla velocità e dal numero di veicoli che transitano sulla linea durante il giorno, la sera e la notte. La correzione per le ore di funzionamento (C_W, espressa in dB), da aggiungere alla potenza sonora della sorgente per definire la potenza sonora corretta da utilizzare nei calcoli per ogni periodo di tempo, è calcolata nel seguente modo:

▼M2

$$C_W = -10\lg\left(\frac{l \times n}{1\,000 \times V \times T_0}\right) \qquad (2.4.1)$$

dove:

V Velocità del veicolo [km/h];

n Numero di passaggi di veicoli per ciascun periodo [–];

l Lunghezza totale della sorgente [m];

— per una sorgente aerale, attraverso la potenza sonora per metro quadrato $L_{W/m2}$ e senza la direttività (orizzontale o verticale).

Le ore di funzionamento sono un dato essenziale per il calcolo dei livelli di rumore. È necessario disporre delle ore di funzionamento per il periodo diurno, serale e notturno; se per la propagazione si utilizzano classi meteorologiche differenti definite per ognuno dei periodi diurno, serale e notturno, bisogna disporre di una distribuzione più precisa delle ore di funzionamento in sottoperiodi corrispondenti alla distribuzione delle classi meteorologiche. Tali informazioni devono essere basate su una media annuale.

La correzione per le ore di funzionamento (C_W, espressa in dB), da aggiungere alla potenza sonora della sorgente per definire la potenza sonora corretta da utilizzare nei calcoli per ogni periodo di tempo, è calcolata nel seguente modo:

$$C_W = 10 \times \lg\left(\frac{T}{T_{ref}}\right) \qquad (2.4.2)$$

dove

T è il tempo di funzionamento della sorgente, espresso in ore, per periodo in termini di media annuale;

T_{ref} è il periodo di riferimento, espresso in ore (ad esempio, il periodo diurno corrisponde a 12 ore, il periodo serale a 4 ore, il periodo notturno a 8 ore).

Per le sorgenti predominanti, la correzione dovuta alla media annuale delle ore di funzionamento deve essere stimata almeno con una tolleranza di 0,5 dB per ottenere una precisione accettabile (equivalente a un'incertezza pari a meno del 10 % nella definizione del periodo di funzionamento della sorgente).

Direttività della sorgente

La direttività della sorgente dipende fortemente dalla posizione della sorgente sonora equivalente in relazione alle superfici vicine. Poiché il metodo di propagazione tiene conto della riflessione della superficie vicina e del suo assorbimento acustico, è necessario considerare attentamente la posizione delle superfici vicine. In generale, si effettua sempre una distinzione tra i due casi riportati di seguito:

— la potenza sonora e la direttività di una sorgente sono determinate ed espresse in relazione a una data sorgente reale quando questa si trova in campo libero (escludendo l'effetto del terreno). Tutto ciò corrisponde alle definizioni che riguardano la propagazione, se si presuppone l'assenza di superfici vicine a meno di 0,01 m dalla sorgente e si includono nel calcolo della propagazione le superfici che si trovano a una distanza dalla sorgente di 0,01 m o superiore;

— la potenza sonora e la direttività di una sorgente sono determinate ed espresse in relazione a una data sorgente reale quando questa si trova in una posizione specifica; di conseguenza, la potenza sonora e la direttività della sorgente sono di fatto di tipo «equivalente» poiché includono la modellizzazione dell'effetto delle superfici vicine. Questa definizione è effettuata in «campo semilibero», secondo le definizioni relative alla propagazione. In questo caso, le superfici vicine modellizzate devono essere escluse dal calcolo della propagazione.

▼M2

La direttività deve essere espressa nel calcolo come un fattore $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) da aggiungere alla potenza sonora per ottenere la giusta potenza sonora direzionale di una sorgente sonora di riferimento, quale osservata dalla propagazione sonora nella direzione data. Tale fattore può essere dato in funzione del vettore di direzione definito da (x,y,z) con $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Questa direttività può essere espressa anche mediante altri sistemi di coordinate, come i sistemi di coordinate angolari.

2.5. **Calcolo della propagazione del rumore per le sorgenti veicolari, ferroviarie e industriali.**

2.5.1. *Ambito di applicazione e applicabilità del metodo*

Nel presente documento viene descritto un metodo per calcolare l'attenuazione del rumore durante la sua propagazione in ambiente esterno. Se si conoscono le caratteristiche della sorgente, questo metodo consente di prevedere il livello continuo equivalente di pressione sonora in un punto ricettore corrispondente a due tipi particolari di condizioni atmosferiche:

— condizioni di propagazione per rifrazione verso il basso (gradiente verticale positivo della velocità effettiva del suono) dalla sorgente al ricettore;

— condizioni atmosferiche omogenee (gradiente verticale nullo della velocità effettiva del suono) su tutta l'area di propagazione.

Il metodo di calcolo descritto nel presente documento si applica alle infrastrutture industriali e alle infrastrutture di trasporto terrestre. Esso si applica pertanto in modo particolare alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Il trasporto aereo rientra nell'ambito di applicazione del metodo unicamente per il rumore generato durante le operazioni a terra, non per quello generato in fase di decollo e atterraggio.

Le infrastrutture industriali che emettono un forte rumore impulsivo o un forte rumore con componenti tonali, quali descritti nella norma ISO 1996-2:2007, non rientrano nell'ambito di applicazione di questo metodo.

Questo metodo di calcolo non fornisce risultati in condizioni di propagazione per rifrazione verso l'alto (gradiente verticale negativo della velocità effettiva del suono), ma tali condizioni sono approssimate per mezzo di condizioni omogenee quando si calcola L_{den}.

Per calcolare l'attenuazione dovuta all'assorbimento atmosferico nel caso delle infrastrutture di trasporto, le condizioni relative alla temperatura e all'umidità sono calcolate secondo le prescrizioni della norma ISO 9613-1:1996.

Il metodo fornisce i risultati per banda d'ottava, da 63 Hz a 8 000 Hz. I calcoli sono effettuati per ognuna delle frequenze centrali.

Non rientrano nell'ambito di applicazione di questo metodo di calcolo le coperture parziali e gli ostacoli che, una volta modellizzati, presentano un'inclinazione di oltre 15° in relazione alla linea verticale.

Uno schermo unico è calcolato come singola diffrazione; per due o più schermi lungo una singola traiettoria, considerati come una serie di singole diffrazioni successive, si applica la procedura descritta di seguito.

2.5.2. *Definizioni utilizzate*

Tutte le distanze, le altezze, le dimensioni e le altitudini utilizzate nel presente documento sono espresse in metri (m).

▼**M2**

La notazione *MN* indica la distanza tridimensionale (3D) tra i punti *M* e *N*, misurata considerando la linea retta che li unisce.

La notazione $\hat{M}$N indica la lunghezza del percorso curvilineo tra i punti *M* e *N*, in condizioni favorevoli.

Per consuetudine, le altezze reali vengono misurate verticalmente in direzione perpendicolare rispetto al piano orizzontale. Le altezze dei punti al di sopra del suolo locale sono indicate con h, le altezze assolute dei punti e l'altezza assoluta del suolo devono essere indicate con la lettera H.

Per tenere conto del rilievo reale della superficie terrestre lungo un percorso di propagazione è introdotta la nozione di «altezza equivalente», indicata con la lettera z. Essa sostituisce le altezze reali nelle equazioni dell'effetto suolo.

I livelli sonori, indicati con la lettera maiuscola *L*, sono espressi in decibel (dB) per banda di frequenza quando l'indice A è omesso. Ai livelli sonori in decibel dB(A) è attribuito l'indice A.

La somma dei livelli sonori dovuti a sorgenti tra loro incoerenti è indicata con il simbolo $\oplus$, conformemente alla seguente definizione:

$$L_1 \oplus L_2 = 10 \cdot \lg\left[10^{L_1/10} + 10^{L_2/10}\right] \qquad (2.5.1)$$

2.5.3. *Considerazioni geometriche*

Segmentazione delle sorgenti

Le sorgenti reali sono descritte attraverso una serie di sorgenti puntiformi o, nel caso del traffico ferroviario o veicolare, attraverso linee sorgente incoerenti. Il metodo di propagazione presuppone che le sorgenti lineari o areali siano state in precedenza scomposte per essere rappresentate come una serie di sorgenti puntiformi equivalenti. Tale scomposizione può aver luogo al momento della preelaborazione dei dati relativi alle sorgenti o nel componente di individuazione del percorso (*pathfinder*) del software di calcolo. Il modo in cui tale operazione viene eseguita non rientra nell'ambito di applicazione della metodologia descritta nel presente allegato.

Percorsi di propagazione

Il metodo utilizza un modello geometrico costituito da una serie di superfici del suolo e degli ostacoli collegate. Viene definito un percorso di propagazione verticale su uno o più piani verticali rispetto al piano orizzontale. Per le traiettorie che includono riflessioni su superfici verticali non ortogonali al piano di incidenza, viene successivamente considerato un altro piano di incidenza che include la parte riflessa del percorso di propagazione. In questi casi, quando si utilizzano più piani verticali per descrivere l'intera traiettoria dalla sorgente al ricettore, i piani verticali vengono appiattiti, come un paravento cinese pieghevole.

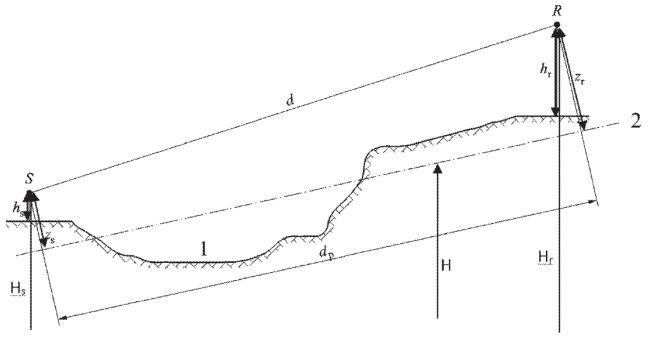
Altezze significative rispetto al suolo

Le altezze equivalenti sono ottenute a partire dal piano medio del suolo tra la sorgente e il ricettore. Il suolo reale è sostituito da un piano fittizio che rappresenta il profilo medio del terreno.

▼M2

Figura 2.5.a

Altezze equivalenti in relazione al suolo



1: rilievo reale

2: piano medio

L'altezza equivalente di un punto è la sua altezza ortogonale in relazione al piano medio del suolo. È possibile quindi definire l'altezza equivalente della sorgente z_s e l'altezza equivalente del ricettore z_r. La distanza tra la sorgente e il ricettore in proiezione al di sopra del piano medio del suolo è indicata con d_p.

Se l'altezza equivalente di un punto diventa negativa, ossia se il punto si trova al di sotto del piano medio del suolo, l'altezza viene considerata nulla e il punto equivalente è quindi identico alla sua eventuale immagine.

Calcolo del piano medio

Sul piano del percorso, la topografia (compresi il terreno, le collinette, i terrapieni e altri ostacoli artificiali, gli edifici, ecc.) può essere descritta mediante una serie ordinata di punti discreti (x_k, H_k); $k \in \{1,\ldots,n\}$. Questa serie di punti definisce una polilinea o, il che è lo stesso, una sequenza di segmenti diritti $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1,\ldots n\}$, dove:

$$\begin{cases} a_k = (H_{k+1} - H_k)/(x_{k+1} - x_k) \\ b_k = (H_k \cdot x_{k+1} - H_{k+1} \cdot x_k)/(x_{k+1} - x_k) \end{cases} \quad (2.5.2)$$

Il piano medio è rappresentato dalla linea retta $Z = ax+b$; $x \in [x_1, x_n]$, che è adattata alla polilinea mediante l'approssimazione dei minimi quadrati. L'equazione della linea mediana può essere risolta in modo analitico.

Utilizzando:

$$\begin{cases} A = \frac{2}{3}\sum_{k=1}^{n-1} a_k(x_{k+1}^3 - x_k^3) + \sum_{k=1}^{n-1} b_k(x_{k+1}^2 - x_k^2) \\ B = \sum_{k=1}^{n-1} a_k(x_{k+1}^2 - x_k^2) + 2\sum_{k=1}^{n-1} b_k(x_{k+1} - x_k) \end{cases} \quad (2.5.3)$$

I coefficienti della linea retta sono dati da:

$$\begin{cases} a = \frac{3(2A - B(x_n + x_1))}{(x_n - x_1)^3} \\ b = \frac{2(x_n^3 - x_1^3)}{(x_n - x_1)^4} B - \frac{3(x_n + x_1)}{(x_n - x_1)^3} A \end{cases} \quad (2.5.4)$$

▼M2

Dove i segmenti con $x_{k+1} = x_k$ sono ignorati al momento della valutazione dell'equazione 2.5.3.

Riflessioni dovute alle facciate degli edifici e ad altri ostacoli verticali

Il contributo delle riflessioni è preso in considerazione introducendo sorgenti immagine nel modo indicato di seguito.

2.5.4. *Modello di propagazione sonora*

Per un ricettore *R* i calcoli sono effettuati in base ai seguenti passaggi:

1) su ciascun percorso di propagazione:

   — calcolo dell'attenuazione in condizioni favorevoli;

   — calcolo dell'attenuazione in condizioni omogenee;

   — calcolo del livello sonoro a lungo termine per ciascun percorso;

2) accumulo dei livelli sonori a lungo termine per tutti i percorsi che interessano un ricettore specifico, che permette di calcolare il livello sonoro totale nel punto ricettore.

Occorre notare che solo le attenuazioni dovute all'effetto suolo (A_{ground}) e alla diffrazione (A_{dif}) sono interessate dalle condizioni meteorologiche.

2.5.5. *Processo di calcolo*

Per una sorgente puntiforme *S* avente una potenza sonora direzionale $L_{w,0,dir}$ e per una data banda di frequenza, il livello continuo equivalente di pressione sonora nel punto ricettore *R* in determinate condizioni atmosferiche è ottenuto utilizzando le equazioni qui di seguito.

Livello sonoro in condizioni favorevoli (LF) per un percorso (S,R)

$$L_F = L_{W,0,dir} - A_F \qquad (2.5.5)$$

Il termine A_F rappresenta l'attenuazione totale lungo il percorso di propagazione in condizioni favorevoli ed è dato da:

$$L_F = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,F} \qquad (2.5.6)$$

dove

A_{div} è l'attenuazione dovuta alla divergenza geometrica;

A_{atm} è l'attenuazione dovuta all'assorbimento atmosferico;

$A_{boundary,F}$ è l'attenuazione dovuta ai confini del mezzo di propagazione in condizioni favorevoli. Può contenere i seguenti termini:

$A_{ground,F}$ ossia l'attenuazione dovuta al suolo in condizioni favorevoli;

$A_{dif,F}$ ossia l'attenuazione dovuta alla diffrazione in condizioni favorevoli.

Per un dato percorso e una data banda di frequenza, sono possibili i due scenari seguenti:

▼M2

— viene calcolato il valore $A_{ground,F}$ senza alcuna diffrazione ($A_{dif,F}$ = 0 dB) e $A_{boundary,F} = A_{ground,F}$;

— oppure viene calcolato il valore $A_{dif,F}$ L'effetto suolo è preso in considerazione nell'equazione relativa a $A_{dif,F}$ ($A_{ground,F}$ = 0 dB). Di conseguenza $A_{boundary,F} = A_{dif,F}$.

Livello sonoro in condizioni omogenee (L_H) per un percorso (S,R)

La procedura è esattamente identica a quella descritta per le condizioni favorevoli nella sezione precedente.

$$L_H = L_{W,0,dir} - A_H \quad (2.5.7)$$

Il termine A_H rappresenta l'attenuazione totale lungo il percorso di propagazione in condizioni omogenee ed è dato da:

$$A_H = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,H} \quad (2.5.8)$$

dove

A_{div} è l'attenuazione dovuta alla divergenza geometrica;

A_{atm} è l'attenuazione dovuta all'assorbimento atmosferico;

$A_{boundary,H}$ è l'attenuazione dovuta ai confini del mezzo di propagazione in condizioni omogenee. Può contenere i seguenti termini:

$A_{ground,H}$ ossia l'attenuazione dovuta al suolo in condizioni omogenee;

$A_{dif,H}$ ossia l'attenuazione dovuta alla diffrazione in condizioni omogenee.

Per un dato percorso e una data banda di frequenza, sono possibili i due scenari seguenti:

— viene calcolato il valore $A_{ground,H}$ ($A_{dif,H}$ = 0 dB) senza alcuna diffrazione e $A_{boundary,H} = A_{ground,H}$;

— oppure viene calcolato il valore $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H}$ = 0 dB). L'effetto suolo è preso in considerazione nell'equazione relativa a $A_{dif,H}$. Di conseguenza $A_{boundary,H} = A_{dif,H}$

Approccio statistico nelle aree urbane per un percorso (S,R)

Nelle aree urbane è consentito anche un approccio statistico al calcolo della propagazione sonora dietro la prima fila di edifici, a condizione che il metodo utilizzato sia debitamente documentato, anche con informazioni pertinenti sulla qualità del metodo. Tale metodo può sostituire il calcolo di $A_{boundary,H}$ e $A_{boundary,F}$ con un'approssimazione dell'attenuazione totale per il percorso diretto e tutte le riflessioni. Il calcolo si basa sulla densità media degli edifici e l'altezza media di tutti gli edifici presenti nell'area.

Livello sonoro a lungo termine per un percorso (S,R)

Il livello sonoro «a lungo termine» lungo un percorso che inizia da una data sorgente puntiforme è ottenuto dalla somma logaritmica dell'energia sonora ponderata in condizioni omogenee e dell'energia sonora in condizioni favorevoli.

▼M2

Questi livelli sonori sono ponderati in base all'occorrenza media p delle condizioni favorevoli nella direzione del percorso (S,R):

$$L_{LT} = 10 \times \lg\left(p \cdot 10^{\frac{L_F}{10}} + (1-p) \cdot 10^{\frac{L_H}{10}}\right) \qquad (2.5.9)$$

NB: i valori dell'occorrenza per p sono espressi in percentuale. Di conseguenza, se il valore dell'occorrenza è pari all'82 %, nell'equazione *(2.5.9)* p sarà uguale a 0,82.

Livello sonoro a lungo termine nel punto R per tutti i percorsi

Il livello sonoro a lungo termine totale presso il ricettore per una banda di frequenza si ottiene sommando, in termini energetici, i contributi di tutti i percorsi N, tutti i tipi inclusi:

$$L_{tot,LT} = 10 \times \lg\left(\sum_n 10^{\frac{L_{n,LT}}{10}}\right) \qquad (2.5.10)$$

dove

n è l'indice dei percorsi tra S e R.

Di seguito viene descritto come tenere conto delle riflessioni mediante il ricorso a sorgenti immagine. La percentuale di occorrenze delle condizioni favorevoli nel caso di un percorso riflesso su un ostacolo verticale è ritenuta identica all'occorrenza del percorso diretto.

Se S' è la sorgente immagine di S, l'occorrenza p' del percorso (S',R) è ritenuta uguale all'occorrenza p del percorso (S_i,R).

Livello sonoro a lungo termine nel punto R in decibel A (dBA)

Il livello sonoro totale in decibel A (dBA) si ottiene sommando i livelli in ciascuna banda di frequenza:

$$L_{Aeq,LT} = 10 \times \lg \sum_i 10^{(L_{tot,LT,i} + AWC_{f,i})/10} \qquad (2.5.11)$$

dove i è l'indice della banda di frequenza. AWC è la correzione secondo la curva di ponderazione A conformemente alla norma internazionale CEI 61672-1:2003.

Questo livello $L_{Aeq,LT}$ è il risultato finale, ossia il livello di pressione sonora ponderata A a lungo termine nel punto ricettore in un determinato intervallo di tempo di riferimento (ad esempio, giorno, sera o notte o un periodo più breve del giorno, della sera o della notte).

2.5.6. *Calcolo della propagazione del rumore per le sorgenti veicolari, ferroviarie e industriali.*

Divergenza geometrica

L'attenuazione dovuta alla divergenza geometrica, A_{div}, corrisponde a una riduzione del livello sonoro imputabile alla distanza di propagazione. Per una sorgente sonora puntiforme in campo libero, l'attenuazione in dB è data da:

$$A_{div} = 20 \times \lg(d) + 11 \qquad (2.5.12)$$

▼M2

dove d è la distanza inclinata diretta in 3D tra la sorgente e il ricettore.

Assorbimento atmosferico

L'attenuazione dovuta all'assorbimento atmosferico A_{atm}, espressa in dB, durante la propagazione su una distanza d è data dalla seguente equazione:

$$A_{atm} = \alpha_{atm} \cdot d/1\,000 \qquad (2.5.13)$$

dove

d è la distanza inclinata diretta in 3D, espressa in metri (m), tra la sorgente e il ricettore.

α_{atm} è il coefficiente di attenuazione atmosferica, in dB/km, alla frequenza centrale nominale per ciascuna banda di frequenza, conformemente alla norma ISO 9613-1.

I valori del coefficiente α_{atm} sono dati per una temperatura di 15 °C, un'umidità relativa del 70 % e una pressione atmosferica di 101 325 Pa. Essi sono calcolati con le frequenze centrali esatte della banda di frequenza e sono conformi alla norma ISO 9613-1. Se sono disponibili i dati meteorologici, è necessario utilizzare la media meteorologica a lungo termine.

Effetto suolo

L'attenuazione dovuta all'effetto suolo è principalmente il risultato dell'interferenza tra il suono riflesso e il suono propagato direttamente dalla sorgente al ricettore. Essa è collegata direttamente all'assorbimento acustico del suolo al di sopra del quale si propaga l'onda sonora. Tuttavia, dipende anche in larga misura dalle condizioni atmosferiche presenti durante la propagazione, poiché la curvatura dei raggi modifica l'altezza del percorso al di sopra del suolo, rendendo più o meno significativi l'effetto suolo e la zona situata in prossimità della sorgente.

Se la propagazione tra la sorgente e il ricettore è influenzata dalla presenza di ostacoli nel piano di propagazione, l'effetto suolo va calcolato separatamente per la sorgente e il ricettore. In questo caso, z_s e z_r fanno riferimento alla posizione della sorgente equivalente e/o del ricettore, come indicato più avanti nella descrizione del calcolo della diffrazione A_{dif}.

Caratterizzazione acustica del suolo

Le proprietà di assorbimento acustico del suolo sono legate soprattutto alla sua porosità. Un suolo compatto è generalmente riflettente, mentre un suolo poroso è assorbente.

Per esigenze operative di calcolo, l'assorbimento acustico di un suolo è rappresentato da un coefficiente adimensionale G, compreso tra 0 e 1. G è indipendente dalla frequenza. Nella tabella 2.5.a sono riportati i valori di G per il suolo in ambiente esterno. In generale, la media del coefficiente G su un percorso varia da 0 a 1.

▼M2

Tabella 2.5.a

Valori di G per i diversi tipi di suolo

Descrizione	Tipo	(kPa·s/m^2)	*Valore* G
Molto soffice (come la neve o la schiuma)	A	12,5	1
Suolo forestale soffice (come un tappeto fitto e basso di erica o uno spesso tappeto di muschio)	B	31,5	1
Suolo instabile, non compatto (terreno erboso e instabile)	C	80	1
Suolo normale non compatto (suolo forestale, terreni da pascolo)	D	200	1
Campi e strade sterrate compatti (prato rasato compatto, aree di parco)	E	500	0,7
Suolo denso compatto (strada ghiaiosa, parcheggio per automobili)	F	2 000	0,3
Superfici dure (la maggior parte delle superfici asfaltate e cementificate)	G	20 000	0
Superfici molto dure e dense (asfalto denso, calcestruzzo, acqua)	H	200 000	0

G_{path} è definito come frazione del suolo assorbente presente sull'intero percorso coperto.

Quando la sorgente e il ricettore sono vicini in modo tale che $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, la differenza tra il tipo di suolo prossimo alla sorgente e il tipo di suolo prossimo al ricettore è trascurabile. Per tenere conto di questa osservazione, il fattore suolo G_{path} è pertanto corretto alla fine nel seguente modo:

$$G'_{path} = \begin{cases} G_{path}\dfrac{d_p}{30(z_s+z_r)} + G_s\left(1 - \dfrac{d_p}{30(z_s+z_r)}\right) & se\ d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{path} & altrimenti \end{cases} \quad (2.5.14)$$

dove G_s è il fattore suolo dell'area della sorgente. $G_s = 0$ per le piattaforme stradali [1] e i binari posati su traversa in cemento. $G_s = 1$ per i binari ferroviari su ballast. Non c'è una risposta generale per le sorgenti di rumore industriale e per gli impianti industriali.

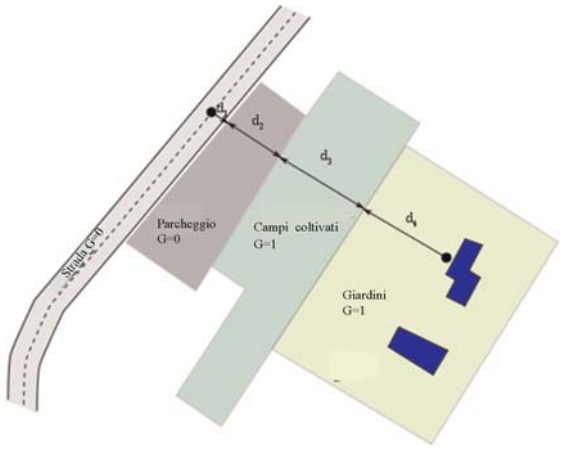
G può essere collegato alla resistività al flusso d'aria.

[1] Il modello di emissione tiene conto dell'assorbimento della pavimentazione stradale porosa.

▼M2

Figura 2.5.b

Determinazione del coefficiente del suolo G_{path} su un percorso di propagazione



$$d_p = d_1 + d_2 + d_3 + d_4$$

$$G_{path} = \left(0 \cdot d_1 + 0 \cdot d_2 + 1 \cdot d_3 + 1 \cdot d_4\right) \Big/ d_p = \left(d_3 + d_4\right) \Big/ d_p$$

Le due sottosezioni riportate di seguito sui calcoli nelle condizioni omogenee e favorevoli introducono le notazioni generiche $\overline{G}_w$ e $\overline{G}_m$ per l'assorbimento del suolo. Nella tabella 2.5.b è indicata la corrispondenza tra queste notazioni e le variabili G_{path} e G'_{path}.

Tabella 2.5.b

Corrispondenza tra $\overline{G}_w$ e $\overline{G}_m$ e (G_{path}, G'_{path})

	Condizioni omogenee			Condizioni favorevoli		
	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$
$\overline{G}_w$	G'_{path}		G_{path}			
$\overline{G}_m$	G'_{path}		G_{path}	G'_{path}		G_{path}

Calcoli in condizioni omogenee

L'attenuazione dovuta all'effetto suolo in condizioni omogenee è calcolato con le seguenti equazioni:

se $G_{path} \neq 0$

$$A_{ground,H} = \max\left(-10 \times \lg\left[4\frac{k^2}{d_p^2}\left(z_s^2 - \sqrt{\frac{2C_f}{k}}z_s + \frac{C_f}{k}\right)\left(z_r^2 - \sqrt{\frac{2C_f}{k}}z_r + \frac{C_f}{k}\right)\right], A_{ground,H,min}\right) \quad (2.5.15)$$

dove

$$k = 2\pi f_m \Big/ c$$

▼M2

f_m è la frequenza centrale nominale della banda di frequenza considerata, in Hz, c è la velocità del suono nell'aria, considerata pari a 340 m/s, e C_f è definito nel seguente modo:

$$C_f = \mathrm{d}_p \frac{1 + 3wd_p e^{-\sqrt{wd_p}}}{1 + wd_p} \tag{2.5.16}$$

dove i valori di w sono dati dalla seguente equazione:

$$w = 0{,}0185 \frac{f_m^{2.5} \overline{G_w}^{2.6}}{f_m^{1.5} \overline{G_w}^{2.6} + 1{,}3 \cdot 10^3 f_m^{0.75} \overline{G_w}^{1.3} + 1{,}16 \cdot 10^6} \tag{2.5.17}$$

$\overline{G}_{\mathrm{w}}$ può essere uguale a G_{path} oppure a G'_{path} a seconda che l'effetto suolo venga calcolato con o senza diffrazione, e in relazione alla natura del suolo sottostante la sorgente (sorgente reale o diffratta). Le sottosezioni che seguono chiariscono questo punto, sintetizzato nella tabella 2.5.b.

$$A_{ground,H,\min} = -3(1 - \overline{G_m}) \tag{2.5.18}$$

è il limite inferiore di $A_{ground,H}$.

Per un percorso (S_{i},R) in condizioni omogenee senza diffrazione:

$\overline{G}_w = G'_{path}$

$\overline{G}_m = G'_{path}$

In presenza di diffrazione, fare riferimento alla sezione sulla diffrazione per le definizioni di $\overline{G}_w$ e $\overline{G}_m$.

se $G_{path} = 0$: $A_{ground,H} = -3$ dB

Il termine $-3(1 - \overline{G}_m)$ tiene conto del fatto che, quando la sorgente e il ricettore sono lontani, la prima riflessione sul lato della sorgente non è più sulla piattaforma ma sul terreno naturale.

Calcolo in condizioni favorevoli

L'effetto suolo in condizioni favorevoli è calcolato con l'equazione $A_{ground,H}$, a patto che vengano apportate le seguenti modifiche:

Se $G_{path} \neq 0$

a) nell'equazione $A_{ground,H}$, le altezze z_{s} e z_{r} sono sostituite rispettivamente da $z_{\mathrm{s}} + \delta z_{\mathrm{s}} + \delta z_{\mathrm{T}}$ e $z_{\mathrm{r}} + \delta z_{\mathrm{r}} + \delta z_{\mathrm{T}}$ dove

$$\begin{cases} \delta z_s = a_0 \left(\dfrac{z_s}{z_s + z_r} \right)^2 \dfrac{d_p^2}{2} \\ \delta z_r = a_0 \left(\dfrac{z_r}{z_s + z_r} \right)^2 \dfrac{d_p^2}{2} \end{cases} \tag{2.5.19}$$

$a_{\mathrm{o}} = 2 \times 10^{-4}\ \mathrm{m}^{-1}$ è l'inverso del raggio di curvatura

$$\delta z_T = 6 \cdot 10^{-3} \frac{d_p}{z_s + z_r}$$

b) il limite inferiore di $A_{ground,F}$ dipende dalla geometria del percorso:

▼M2

►C1 $$A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3\left(1 - \overline{G_m}\right) & se \quad d_p \le 30\left(z_s + z_r\right) \\ -3\left(1 - \overline{G_m}\right) \cdot \left(1 + 2\left(1 - 30\left(z_s + z_r\right)/d_p\right)\right) & altrimenti \end{cases}$$ ◄ (2.5.20)

se $G_{path} = 0$:

$A_{\text{ground,F}} = A_{ground,F,min}$

Le correzioni delle altezze δz_s e δz_r traducono l'effetto della curvatura del raggio sonoro. δz_T contabilizza l'effetto della turbolenza.

$\overline{G}_m$ può anche essere uguale a G_{path} oppure G'_{path} a seconda che l'effetto suolo venga calcolato con o senza diffrazione, e in relazione alla natura del suolo sottostante la sorgente (sorgente reale o diffratta). Ciò è spiegato nelle sottosezioni seguenti.

Per un percorso (S_i,R) in condizioni favorevoli senza diffrazione:

$\overline{G}_w = G_{path}$ nell'Equazione *(2.5.17)*;

$\overline{G}_m = G'_{path}$.

In presenza di diffrazione, vedere le definizioni riportate nella sezione successiva per $\overline{G}_w$ e $\overline{G}_m$.

D i f f r a z i o n e

Come regola generale, è necessario studiare la diffrazione nella parte superiore di ogni ostacolo situato sul percorso di propagazione. Se il percorso passa «sufficientemente in alto» al di sopra dello spigolo di diffrazione, è possibile porre $A_{dif} = 0$ e calcolare una vista diretta, in particolare determinando A_{ground}.

In pratica, per ogni frequenza centrale della banda di frequenza, la differenza di percorso, δ, va comparata con la quantità – $\lambda/20$. Se un ostacolo non produce diffrazione, dopo averlo determinato ad esempio in base al criterio di Rayleigh, non è necessario calcolare A_{dif} per la banda di frequenza in questione. In altre parole, in questo caso $A_{dif} = 0$. In caso contrario, A_{dif} viene calcolato come descritto nel resto della presente sezione. Questa regola si applica sia in condizioni favorevoli che omogenee, per diffrazione singola e multipla.

Se, per una determinata banda di frequenza, viene effettuato un calcolo secondo il procedimento di cui alla presente sezione, si pone A_{ground} pari a 0 dB nel calcolo dell'attenuazione totale. L'effetto suolo è preso in considerazione direttamente nell'equazione generale per il calcolo della diffrazione.

Le equazioni proposte nel presente documento sono utilizzate per trattare la diffrazione su schermi sottili, schermi spessi, edifici, rilevati sia naturali che artificiali e anche sugli spigoli di banchine, trincee e viadotti.

In presenza di vari ostacoli che generano diffrazione sul percorso di propagazione, essi sono trattati come una diffrazione multipla applicando il procedimento descritto nella sezione sottostante dedicata al calcolo della differenza di percorso.

▼M2

Le procedure qui illustrate sono utilizzate per calcolare le attenuazioni sia in condizioni omogenee che favorevoli. L'effetto della curvatura dei raggi è preso in considerazione ai fini del calcolo della differenza di percorso e per calcolare gli effetti del suolo prima e dopo la diffrazione.

Principi generali

La figura 2.5.c illustra il metodo generale di calcolo dell'attenuazione dovuta a diffrazione. Il metodo si basa sulla scomposizione del percorso di propagazione in due parti: il percorso «lato sorgente», tra la sorgente e il punto di diffrazione, e il percorso «lato ricettore» tra il punto di diffrazione e il ricettore.

Si calcolano i seguenti:

— l'effetto suolo, lato sorgente, $\Delta_{ground(S,O)}$

— l'effetto suolo, lato ricettore, $\Delta_{ground(O,R)}$

— e tre diffrazioni:

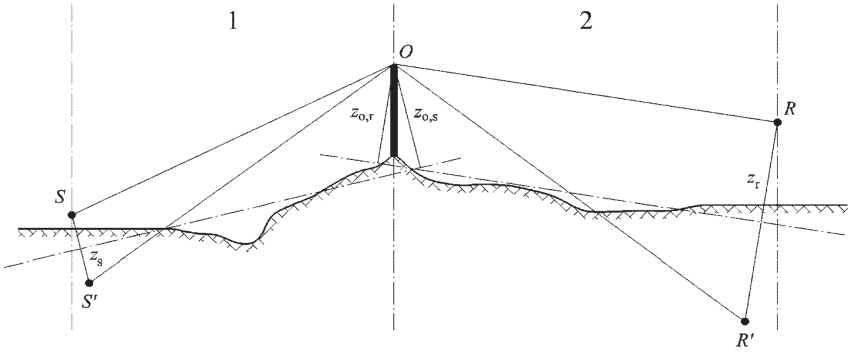
  — tra la sorgente S e il ricettore R: $\Delta_{dif(S,R)}$

  — tra la sorgente immagine S' e R: $\Delta_{dif(S',R)}$

  — tra S e il ricettore immagine R': $\Delta_{dif(S,R')}$.

Figura 2.5.c

Geometria di un calcolo dell'attenuazione dovuta a diffrazione



1: lato sorgente

2: lato ricettore

dove

S è la sorgente;

R è il ricettore;

S' è la sorgente immagine in rapporto al piano medio del suolo, lato sorgente;

R' è il ricettore immagine in relazione al piano medio del suolo, lato ricettore;

O è il punto di diffrazione;

▼M2

z_s è l'altezza equivalente della sorgente *S* in rapporto al piano medio del suolo, lato sorgente;

$z_{o,s}$ è l'altezza equivalente del punto di diffrazione *O* in rapporto al piano medio del suolo, lato sorgente;

z_r è l'altezza equivalente del ricettore *R* in rapporto al piano medio del suolo, lato ricettore;

$z_{o,r}$ è l'altezza equivalente del punto di diffrazione *O* in rapporto al piano medio del suolo, lato ricettore.

L'irregolarità del suolo tra la sorgente e il punto di diffrazione, e fra il punto di diffrazione e il ricettore, è presa in considerazione mediante altezze equivalenti calcolate in relazione al piano medio del suolo, lato sorgente in primis e poi lato ricettore (due piani medi del suolo), secondo il metodo descritto nella sottosezione concernente le altezze notevoli al di sopra del suolo.

Diffrazione pura

Per la diffrazione pura, senza alcun effetto suolo, l'attenuazione è data da:

$$\Delta_{dif} = \begin{cases} 10C_h \cdot lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} C''\delta\right) & se\ \frac{40}{\lambda} C''\delta \geq -2 \\ 0 & altrimenti \end{cases} \quad (2.5.21)$$

dove

$$C_h = 1 \quad (2.5.22)$$

λ è la lunghezza d'onda della frequenza centrale nominale della banda di frequenze considerata;

δ è la differenza di percorso tra il percorso diffratto e il percorso diretto (vedere la sottosezione successiva sul calcolo della differenza di percorso);

C″ è il coefficiente utilizzato per prendere in considerazione diffrazioni multiple;

C″ = 1 per diffrazione singola.

In caso di diffrazione multipla, essendo *e* la distanza totale lungo il percorso, da O1 a O2 + da O2 a O3 + da O3 a O4 da «metodo dell'elastico» (vedi figure 2.5.d e 2.5.f), e se *e* supera i 0,3 m (altrimenti C″ = 1), questo coefficiente è così definito:

$$C'' = \frac{1 + \left(5\lambda/e\right)^2}{1/3 + \left(5\lambda/e\right)^2} \quad (2.5.23)$$

I valori di Δ_{dif} sono così limitati:

— se $\Delta_{dif} < 0$: $\Delta_{dif} = 0$ dB

— se $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB in caso di diffrazione sullo spigolo orizzontale e solo sul termine Δ_{dif} figurante nel calcolo di A_{dif}. Questo limite superiore non può essere applicato nei termini Δ_{dif} che intervengono nel calcolo di Δ_{ground}, né per la diffrazione su uno spigolo verticale (diffrazione laterale) nel caso di mappatura di rumore generato da attività industriale.

▼**M2**

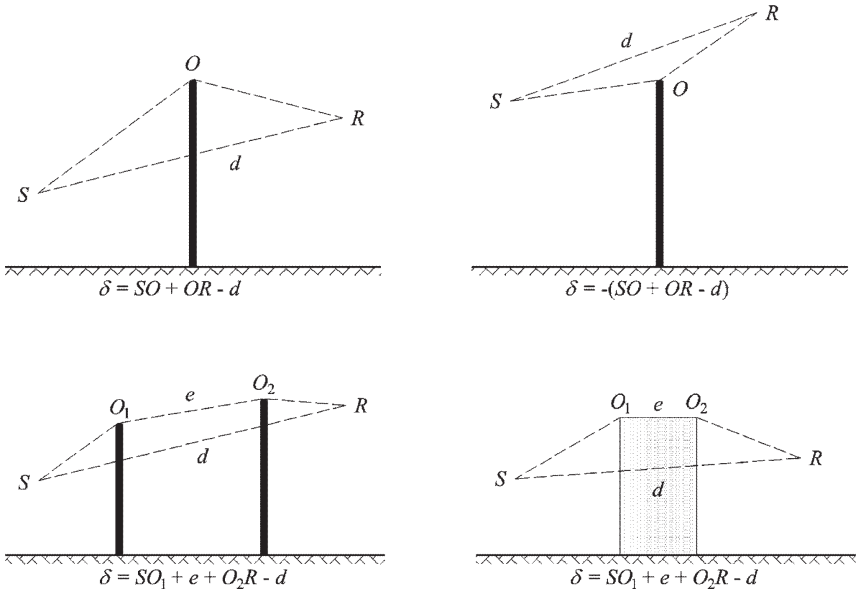
Calcolo della differenza di percorso

La differenza di percorso, δ, è calcolata su un piano verticale contenente la sorgente e il ricettore. Si tratta di un'approssimazione in relazione al principio di Fermat. L'approssimazione è applicabile nei casi in appresso (linee sorgente). La differenza di percorso, δ, è calcolata come indicato nelle figure seguenti, che si basano sulle situazioni incontrate.

Condizioni omogenee

Figura 2.5.d

Calcolo della differenza di percorso in condizioni omogenee. O, O_1 e O_2 sono i punti di diffrazione

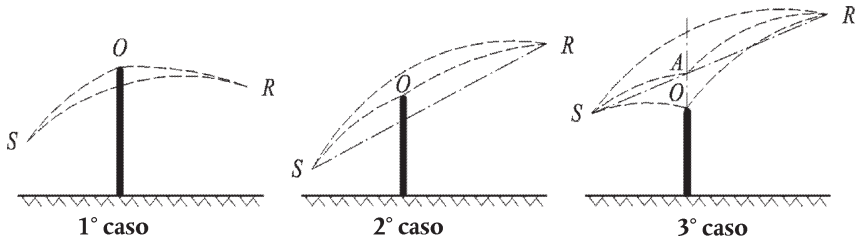


Nota: Per ciascuna configurazione, è posta l'espressione di δ.

Condizioni favorevoli

Figura 2.5.e

Calcolo della differenza di percorso in condizioni favorevoli (diffrazione semplice)



In condizioni favorevoli, si ritiene che i tre raggi sonori curvi ►**C1** $\overset{\frown}{SO}$, $\overset{\frown}{OR}$ e $\overset{\frown}{SR}$ ◄, abbiano lo stesso raggio di curvatura Γ, definito da:

$$\Gamma = \max(1\,000, 8d) \qquad (2.5.24)$$

In condizioni favorevoli, la lunghezza della curvatura del raggio sonoro MN è espressa come $\overset{\frown}{MN}$. Tale lunghezza è pari a:

▼**M2**

$$\hat{MN} = 2\Gamma \arcsin\left(\frac{MN}{2\Gamma}\right) \tag{2.5.25}$$

In linea di principio, andrebbero presi in considerazione tre scenari nel calcolo della differenza di percorso in condizioni favorevoli, δ_F (cfr. figura 2.5.e). In pratica, sono sufficienti due equazioni:

— se la propagazione del raggio sonoro rettilineo, *SR*, è impedita da un ostacolo (primo e secondo caso, figura 2.5.e):

$$\delta_F = \hat{SO} + \hat{OR} - \hat{SR} \tag{2.5.26}$$

— se la propagazione del raggio sonoro rettilineo, *SR*, non è impedita da un ostacolo (terzo caso, figura 2.5.e):

$$\delta_F = 2\hat{SA} + 2\hat{AR} - \hat{SO} - \hat{OR} - \hat{SR} \tag{2.5.27}$$

dove *A* è l'intersezione tra il raggio sonoro rettilineo *SR* con il prolungamento dell'ostacolo che genera la diffrazione.

In caso di diffrazioni multiple in condizioni favorevoli:

— determinare l'inviluppo convesso definito dai vari spigoli di diffrazione potenziali;

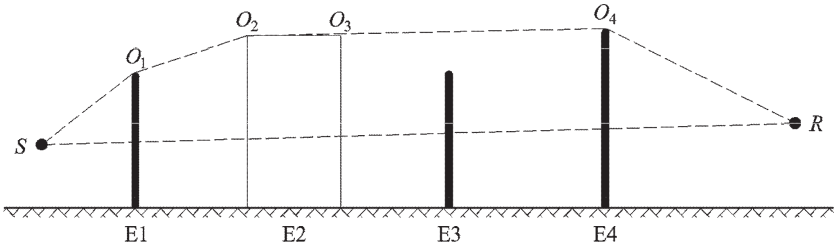
— eliminare gli spigoli di diffrazione che non si trovano lungo il margine dell'inviluppo convesso;

— calcolare δ_F basandosi sulla lunghezza del raggio sonoro curvo, suddividendo il percorso diffratto nei segmenti curvi necessari (cfr. figura 2.5.f)

$$\delta_F = \hat{SO}_1 + \sum_{i=1}^{i=n-1} O_i\hat{O}_{i+1} + \hat{O}_n R - \hat{SR} \tag{2.5.28}$$

Figura 2.5.f

Esempio di calcolo della differenza di percorso in condizioni favorevoli, in caso di diffrazioni multiple



Nello scenario presentato in figura 2.5.f, la differenza di percorso è la seguente:

$$\delta_F = \hat{SO}_1 + O_1\hat{O}_2 + O_2\hat{O}_3 + O_3\hat{O}_4 + \hat{O}_4 R - \hat{SR} \tag{2.5.29}$$

Calcolo dell'attenuazione A_{dif}

Per calcolare l'attenuazione dovuta a diffrazione, tenendo conto degli effetti del suolo sul lato sorgente e sul lato ricettore, vengono utilizzate le seguenti formule:

▼M2

$$A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)} + \Delta_{ground(S,O)} + \Delta_{ground(O_n,R)} \qquad (2.5.30)$$

dove

— $\Delta_{dif\ (S,R)}$ è l'attenuazione dovuta alla diffrazione tra la sorgente *S* e il ricettore *R*;

— $\Delta_{ground(S,O)}$ è l'attenuazione dovuta all'effetto del suolo lato sorgente, ponderata dalla diffrazione lato sorgente; si intende che, in caso di diffrazioni multiple come nella figura 2.5.f, O = O_1;

— $\Delta_{ground(O,R)}$ è l'attenuazione dovuta all'effetto del suolo lato ricettore, ponderata dalla diffrazione lato ricettore (cfr. il calcolo del termine $\Delta_{ground(O,R)}$, nella sottosezione seguente).

Calcolo del termine $\Delta_{ground(S,O)}$

$$\Delta_{ground(S,O)} = -20 \times \lg\left(1 + \left(10^{-A_{ground(S,O)}/20} - 1\right) \cdot 10^{-\left(\Delta_{dif(S',R)} - \Delta_{dif(S,R)}\right)/20}\right) \qquad (2.5.31)$$

dove

— $A_{ground(S,O)}$ è l'attenuazione dovuta all'effetto del suolo tra la sorgente *S* e il punto di diffrazione *O*. Questo termine si calcola come indicato nella precedente sottosezione sui calcoli in condizioni omogenee e nella precedente sottosezione sui calcoli in condizioni favorevoli, ponendo le seguenti ipotesi:

$z_r = z_{o,s}$;

— G_{path} viene calcolato tra *S* e *O;*

— In condizioni omogenee:$\overline{G}_w = G'_{path}$ nell'equazione (2.5.17), $\overline{G}_m = G'_{path}$ nell'equazione (2.5.18)*;*

— In condizioni favorevoli: $\overline{G}_w = G_{path}$ nell'equazione (2.5.17), $\overline{G}_m = G'_{path}$ nell'equazione (2.5.20);

— $\Delta_{dif(S',R)}$ è l'attenuazione dovuta alla diffrazione tra la sorgente immagine *S'* e *R*, calcolata come descritto nella sottosezione precedente sulla diffrazione pura;

— $\Delta_{dif(S,R)}$ è l'attenuazione dovuta alla diffrazione tra *S* e *R*, calcolata come descritto nella sottosezione VI.4.4.b.

Calcolo del termine $\Delta_{ground(O,R)}$

$$\Delta_{ground(O,R)} = -20 \times \lg\left(1 + \left(10^{-A_{ground(O,R)}/20} - 1\right) \cdot 10^{-\left(\Delta_{dif(S,R')} - \Delta_{dif(S,R)}\right)/20}\right) \qquad (2.5.32)$$

dove

— $A_{ground(O,R)}$ è l'attenuazione dovuta all'effetto del suolo tra il punto di diffrazione *O e il ricettore R*. Questo termine si calcola come indicato nella precedente sottosezione sui calcoli in condizioni omogenee e nella precedente sottosezione sui calcoli in condizioni favorevoli, ponendo le seguenti ipotesi:

$z_s = z_{o,r}$

— G_{path} viene calcolato tra *O* e *R*.

Dato che la sorgente considerata è il punto di diffrazione, non è necessario prendere in conto la correzione G'_{path}. Pertanto, si utilizzerà G_{path} nel calcolo degli effetti del suolo, incluso per il termine del limite inferiore dell'equazione, che diventa -3(1- G_{path}).

▼M2

— In condizioni omogenee: $\overline{G}_w = G_{path}$ nell'equazione (2.5.17) e $\overline{G}_m = G_{path}$ nell'equazione (2.5.18);

— In condizioni favorevoli, $\overline{G}_w = G_{path}$ nell'equazione (2.5.17) e $\overline{G}_m = G_{path}$ nell'equazione (2.5.20);

— $\Delta_{dif(S,R')}$ è l'attenuazione dovuta alla diffrazione tra S e il ricettore immagine, R', calcolata come descritto alla sezione precedente sulla diffrazione pura;

— $\Delta_{dif(S,R)}$ è l'attenuazione dovuta alla diffrazione tra S e R, calcolata come descritto nella sottosezione precedente sulla diffrazione pura.

Scenari di spigoli verticali

È possibile utilizzare l'equazione (2.5.21) per calcolare le diffrazioni sugli spigoli verticali (diffrazioni laterali) in caso di rumori generati da attività industriali. Per fare ciò, si pone $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ e si mantiene il termine A_{ground}. Inoltre, A_{atm} e A_{ground} saranno calcolati a partire dalla lunghezza totale del percorso di propagazione. A_{div} continua a essere calcolato a partire dalla distanza diretta d. Le equazioni (2.5.8) e (2.5.6) diventano, rispettivamente:

$$A_H = A_{div} + A_{atm}^{path} + A_{ground,H}^{path} + \Delta_{dif,H(S,R)} \quad (2.5.33)$$

$$A_F = A_{div} + A_{atm}^{path} + A_{ground,F}^{path} + \Delta_{dif,H(S,R)} \quad (2.5.34)$$

Δ_{dif} è effettivamente utilizzato in condizioni omogenee nell'equazione (2.5.34).

Riflessioni sugli ostacoli verticali

Attenuazione attraverso assorbimento

Le riflessioni sugli ostacoli verticali sono trattate mediante sorgenti immagine. Le riflessioni sulle facciate di edifici e sulle barriere antirumore sono quindi trattate in questo modo.

Un ostacolo è considerato verticale qualora la sua inclinazione rispetto alla verticale sia inferiore a 15°.

Per le riflessioni su oggetti, non si considerano quelli per i quali l'inclinazione rispetto alla verticale sia superiore o pari a 15°.

Eccetto in caso di configurazioni speciali, nel calcolo delle riflessioni vengono ignorati gli ostacoli per i quali almeno una delle dimensioni sia inferiore a 0,5 m. ([1])

Si segnala che le riflessioni sul suolo non vengono esaminate in questa sottosezione, ma sono prese in considerazione nei calcoli dell'attenuazione dovuta al margine (suolo, diffrazione).

Se L_{WS} è il livello di potenza della fonte S e α_r è il coefficiente di assorbimento della superficie dell'ostacolo, come definito dalla norma EN 1793-1:2013, il livello di potenza della sorgente immagine S' è il seguente:

$$L_{WS'} = L_{WS} + 10 \cdot \lg(1 - \alpha_r) = L_{WS} + A_{refl} \quad (2.5.35)$$

dove $0 \leq \alpha_r < 1$

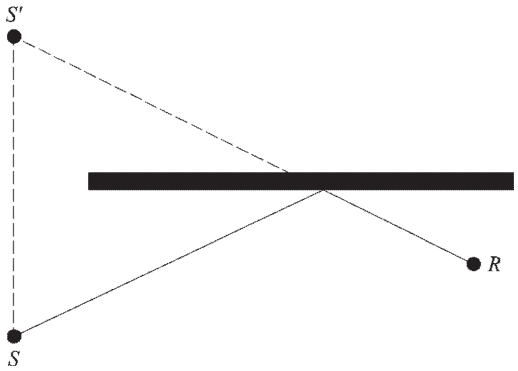
([1]) Una rete di ostacoli di piccole dimensioni a intervalli regolari su un piano, costituisce un esempio di configurazione speciale.

▼M2

A questo percorso (sorgente immagine, ricettore) si applicano le attenuazioni della propagazione descritte sopra, come per un percorso diretto.

Figura 2.5.g

Riflessione speculare su un ostacolo trattata con il metodo della sorgente immagine (S: sorgente, S′: sorgente immagine, R: ricettore)



Attenuazione attraverso retrodiffrazione

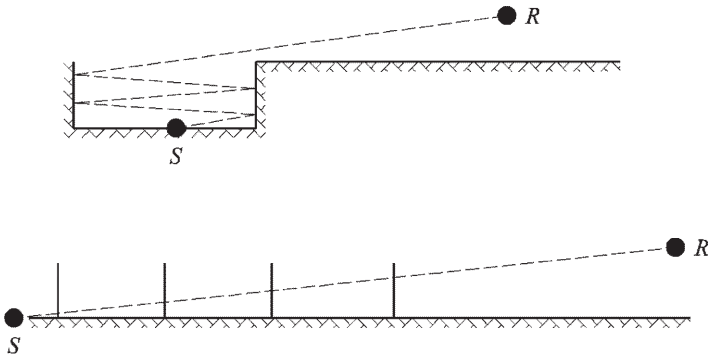
Nello studio geometrico dei percorsi sonori che si riflettono su un ostacolo verticale (barriera, edificio), la posizione dell'impatto del raggio in relazione allo spigolo superiore dell'ostacolo in questione determina quale proporzione, più o meno significativa, di energia viene effettivamente riflessa. Questa perdita di energia acustica, che avviene quando il raggio viene riflesso, è detta attenuazione mediante retrodiffrazione.

In caso di potenziali riflessioni multiple tra due pareti verticali, occorre prendere in considerazione almeno la prima riflessione.

Nel caso di una trincea (cfr., per esempio, la figura 2.5.h), l'attenuazione mediante retrodiffrazione si applica a ogni riflessione sui muri di sostegno.

Figura 2.5.h

Raggio sonoro riflesso al quarto ordine in un percorso in trincea: sezione trasversale effettiva (in alto), sezione trasversale allineata (in basso)



Nell'illustrazione, il raggio sonoro raggiunge il ricettore «attraversando successivamente» i muri di sostegno della trincea, che possono quindi essere equiparati ad aperture.

Quando si calcola la propagazione attraverso un'apertura, il campo sonoro del ricettore risulta dalla somma del campo diretto e del campo diffratto dagli spigoli dell'apertura. Questo campo diffratto assicura la continuità di transizione tra la zona chiara e quella in ombra. Quando

▼M2

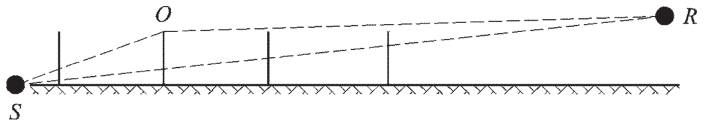
il raggio si approssima allo spigolo dell'apertura, il campo diretto viene attenuato. Il calcolo è identico a quello dell'attenuazione tramite barriera nella zona chiara.

La differenza di percorso δ' associata a ogni retrodiffrazione costituisce l'opposto della differenza di percorso tra *S* e *R* relativamente a ciascuno spigolo superiore *O*, in una vista a sezione trasversale allineata (cfr. la figura 2.5.i).

$$\delta' = -(SO + OR - SR) \tag{2.5.36}$$

Figura 2.5.i

Differenza di percorso per la seconda riflessione



Il segno «meno» nell'equazione *(2.5.36)* significa che si pone il ricettore nella zona chiara.

L'attenuazione mediante retrodiffrazione, Δ_{retrodif}, si ottiene attraverso l'equazione *(2.5.37)*, che è simile all'equazione *(2.5.21)*, con notazioni adattate.

$$\Delta_{retrodif} = \begin{cases} 10C_h \cdot \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda}\delta'\right) & se\ \frac{40}{\lambda}\delta' \geq -2 \\ 0 & altrimenti \end{cases} \tag{2.5.37}$$

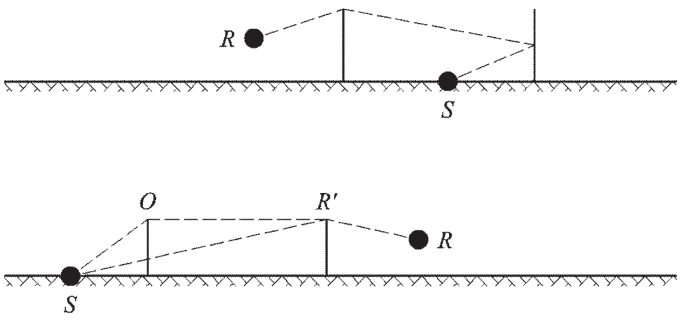
Questa attenuazione viene applicata al raggio diretto ogni volta che «attraversa» (è riflesso da) una parete o edificio. Il livello di potenza della sorgente immagine, *S'*, diventa pertanto:

$$L_{W'} = L_W + 10 \times \lg(1 - \alpha_r) - \Delta_{retrodif} \tag{2.5.38}$$

In configurazioni di propagazioni complesse, possono esistere diffrazioni tra riflessioni, o tra il ricettore e le riflessioni. In questo caso, la retrodiffrazione dovuta alle pareti viene stimata tenendo conto del percorso tra la sorgente e il primo punto di diffrazione, R′ [pertanto considerato il ricettore nell'equazione *(2.5.36)*]. Questo principio è illustrato nella figura 2.5.j.

Figura 2.5.j

Differenza di percorso in presenza di diffrazione: sezione trasversale effettiva (in alto), sezione trasversale sviluppata (in basso)



In caso di riflessioni multiple, si sommano le riflessioni corrispondenti a ciascuna riflessione.

▼M2

2.6. **Disposizioni generali — Rumore prodotto da aeromobili**

2.6.1. *Definizioni e simboli*

In questa sede vengono definiti alcuni *termini* importanti sulla base del significato generale loro attribuito nel presente documento. L'elenco non è esaustivo; sono stati inclusi solo gli acronimi e le espressioni ricorrenti. Altri termini vengono definiti alla loro prima occorrenza nel testo.

I *simboli* matematici (elencati dopo i termini) sono i più importanti tra quelli utilizzati nelle equazioni contenute nel testo principale. Altri simboli, usati localmente sia nel testo che nelle appendici, vengono definiti là dove si presentano.

Si ricorda periodicamente al lettore l'intercambiabilità, nel presente documento, delle parole *suono* e *rumore*. Sebbene la parola *rumore* abbia connotazioni soggettive (i tecnici competenti in acustica definiscono solitamente il *rumore* come «suono non desiderato») nel campo del controllo del rumore prodotto da aeromobili è comunemente inteso semplicemente come «suono» — energia trasmessa dal movimento delle onde acustiche nell'aria. Il simbolo → rimanda ad altri termini presenti nell'elenco.

T e r m i n i

AIP	Pubblicazioni di informazione aeronautica
Altezza	Distanza verticale tra l'aeromobile e il → *piano del suolo*
Altitudine	Altezza sopra il livello medio del mare.
Atmosfera di riferimento	Classificazione dei tassi di assorbimento del suono utilizzati per normalizzare i dati NPD (cfr. **appendice D**).
Attenuazione del suono	La diminuzione dell'intensità del suono in funzione della distanza, lungo un percorso di propagazione. Per il rumore degli aeromobili, l'attenuazione è dovuta, tra l'altro, alla propagazione sferica delle onde, all'assorbimento atmosferico e → *all'attenuazione laterale.*
Attenuazione laterale	Attenuazione eccessiva del suono con la distanza, riconducibile, direttamente o indirettamente, alla presenza della superficie del suolo. È significativa a bassi angoli di elevazione (dell'aeromobile al di sopra del piano del suolo).

▼**M2**

Banca dati ANP	Banca dati *Aircraft Noise and Performance,* sul rumore e sulle prestazioni degli aeromobili, di cui all'appendice I.
Configurazione dell'aeromobile	Posizione di *slat* (alule), *flap* (ipersostentatori) e carrello di atterraggio.
Configurazione di volo	= → *Configurazione dell'aeromobile* + → *Parametri di volo*
Curva isolivello	Linea che unisce i punti in cui il livello o l'indice di rumore cumulativo di un aeromobile intorno a un aeroporto è costante.
Dati sul rumore e sulle prestazioni dell'aeromobile	Dati descrittivi delle caratteristiche acustiche e delle prestazioni dei diversi tipi di velivoli necessari al processo di modellizzazione. Comprendono le → *relazioni NPD (Noise Power Distance, Rumore Potenza Distanza)* e le informazioni che permettono di calcolare la spinta/potenza del motore in funzione della → *configurazione di volo*. I dati sono abitualmente forniti dai costruttori di aeromobili sebbene, quando ciò non sia possibile, possono essere ottenuti da altre fonti. Se non è disponibile alcun dato, è normale rappresentare l'aeromobile in questione adeguando i dati di un aeromobile sufficientemente simile — secondo un processo detto di *sostituzione*.
Dati/relazioni di rumore-potenza-distanza (NPD, *Noise-Power-Distance*)	Livelli degli eventi di rumore, specificati per diversi → *regimi del motore,* e repertoriati in funzione delle distanze sottostanti un velivolo per un volo stabilizzato, a velocità di riferimento, in atmosfera di riferimento. I dati tengono conto degli effetti di attenuazione del suono dovuti alla propagazione sferica delle onde (legge dell'inverso del quadrato della distanza) e all'assorbimento atmosferico. La distanza è stabilita in perpendicolare alla traiettoria di volo degli aeromobili e all'asse delle ali (ossia, misurazione verticale al di sotto dell'aeromobile per un volo non in virata).
Distanza di scalo	Distanza fino alla prima destinazione di un aeromobile in fase di decollo; costituisce un indicatore del peso dell'aeromobile.
Durata di riferimento	Un intervallo di tempo nominale utilizzato per normalizzare le misurazioni del livello di esposizione sonora di un singolo evento; pari a 1 secondo nel caso di → *SEL*.
Esposizione sonora	Misura dell'immissione dell'energia sonora totale in un determinato arco di tempo.

▼M2

Fasi della procedura	Prescrizioni di volo per un dato profilo, che includono variazioni della velocità e/o dell'altitudine.
Frazione di energia, *F*	Rapporto tra energia sonora ricevuta in provenienza dal segmento ed energia in provenienza da un'infinita traiettoria di volo.
Giorno di riferimento	Una serie di condizioni atmosferiche sulla base delle quali vengono normalizzati i dati ANP.
Impatto del rumore	L'effetto o gli effetti indesiderati del rumore sugli individui che lo percepiscono; è importante notare che le metodologie di misura del rumore sono, implicitamente, indicatori dell'impatto del rumore.
Indice del rumore	Misura il suono cumulativo o a lungo termine e lo mette in relazione con gli effetti prodotti sugli individui (la misura è considerata un predittore di tali effetti). Può tenere parzialmente conto di fattori che vanno al di là dell'entità del suono (in particolare l'ora del giorno). Un esempio è il livello giorno-sera-notte L_{DEN}.
Inizio del rullaggio, SOR (*Start of roll)*	Punto sulla pista a partire dal quale un aeromobile in partenza inizia la corsa di decollo. Denominato anche «Rilascio freni».
Intensità sonora	Intensità di un'immissione sonora in un determinato punto — è in relazione all'energia acustica ed è indicata dai livelli sonori misurati.
ISA	Atmosfera standard internazionale (*International Standard Atmosphere*) — definita dall'ICAO. Definisce le variazioni di temperatura, pressione e densità dell'aria ad altezza situata sopra il livello medio del mare. Utilizzata per normalizzare i risultati dei calcoli di progettazione degli aeromobili e per l'analisi dei dati dei controlli.
Livello base di un evento di rumore	Livello dell'evento di rumore, letto a partire da una banca dati NPD.
Livello di esposizione al rumore (SEL), L_{AE}	Un parametro metrologico normalizzato nella norma ISO 1996-1 o ISO 3891; corrisponde al livello di esposizione sonora di un singolo evento ponderato A, riferito a 1 secondo.

▼M2

Livello di esposizione sonora per un singolo evento.	Il livello sonoro prodotto da un evento se tutta la sua energia sonora fosse compressa in modo uniforme in un determinato intervallo di tempo denominato → *durata di riferimento.*
Livello di rumore	Misura del suono in decibel, su una scala che ne indica l'intensità o il grado di rumore. Per il rumore ambientale degli aeromobili, vengono generalmente utilizzate due scale: livello sonoro ponderato A e livello di rumore percepito (PNL). Le scale applicano ponderazioni diverse a suoni di frequenza diversa — per simulare la percezione umana.
Livello medio del mare	Elevazione standard della superficie terrestre alla quale fa riferimento → l'*atmosfera standard internazionale* (ISA).
Livello sonoro	Misura, in unità decibel, dell'energia sonora. Il suono ricevuto viene misurato con o senza «ponderazione in funzione della frequenza»; i livelli misurati con ponderazione vengono spesso definiti → *livelli di rumore*
Livello sonoro (continuo) equivalente, L_{eq}	Misurazione sonora a lungo termine. Livello di un ipotetico rumore costante che, in un determinato periodo di tempo, contiene la stessa energia totale del suono variabile reale.
Livello sonoro equivalente ponderato, $L_{eq,W}$	Versione modificata di L_{eq} in cui ponderazioni diverse sono assegnate al rumore generato in periodi diversi della giornata (generalmente: giorno-sera-notte)
Livello sonoro integrato	Indicato anche come → *livello di esposizione sonora per singolo evento*.
Livello sonoro ponderato A, L_A	Scala del livello di suono/rumore principale, utilizzata per la misurazione del rumore ambientale, incluso quello generato da aeromobili, e sulla quale si basa la maggior parte delle metodologie di misura delle curve isolivello.
Livello sonoro/del rumore massimo	Livello sonoro massimo raggiunto nel corso di un evento.
Livello sonoro/di rumore cumulativo	Misura, in decibel, del rumore ricevuto nell'arco di un determinato periodo di tempo, in un determinato punto in prossimità di un aeroporto, proveniente dal traffico di aeromobili in condizioni di esercizio e con traiettorie di volo normali. Viene calcolata cumulando i livelli sonori/di rumore degli eventi che si verificano in quel punto.

▼**M2**

Livello sonoro/di rumore di un evento	Misura, in decibel, della quantità finita di suono (o di rumore) ricevuta al passaggio di un velivolo → *livello di esposizione al suono*
Metodologia di misura del rumore	Espressione utilizzata per descrivere qualsiasi misura di quantità di rumore in posizione ricevente, sia che si tratti di un evento unico sia che si tratti di un accumulo di rumore nel lungo periodo. Sono due le misure usate più comunemente per un singolo evento di rumore: il *livello massimo* raggiunto durante l'evento, oppure il *livello di esposizione a un suono* associato all'evento, che misura l'energia sonora totale dell'evento determinata dall'integrazione del tempo.
Movimento dell'aeromobile	Arrivo, partenza o qualunque altra azione dell'aeromobile che incide sull'esposizione al rumore nell'intorno di un aeroporto.
Osservatore	→ *Ricettore*
Parametri di volo	Regime del motore, velocità, angolo di inclinazione laterale e peso.
Parametro di potenza legato al rumore	Parametro che descrive o indica lo sforzo propulsivo generato dal motore di un aeromobile, al quale può essere logicamente associata un'emissione di potenza acustica; considerato normalmente come la → *spinta netta corretta.* Liberamente denominato «potenza» o «regime del motore» nel testo.
Piano del suolo	(o piano nominale del suolo) Superficie orizzontale del suolo, al punto di riferimento dell'aeroporto, a partire dal quale vengono abitualmente calcolate le curve isolivello.

▼**M2**

Procedura di volo	La sequenza delle fasi operative seguite dall'equipaggio dell'aeromobile o dal sistema di gestione del volo: esprime le variazioni della configurazione di volo in funzione della distanza lungo la traccia al suolo.
Profilo di volo	Variazione dell'altezza del velivolo lungo la traccia al suolo (a volte include anche modifiche della → *configurazione di volo*) — è descritta da una serie di → *punti del profilo*
Punto di profilo	Altezza dell'estremità di un segmento della traiettoria di volo — nel piano verticale al di sopra della traccia al suolo.
Regime del motore	Valore del →*parametro di potenza legato al rumore* utilizzato per determinare l'emissione di rumore a partire dalla banca dati NPD.
Ricettore	Ricettore di un rumore proveniente da una sorgente; primariamente in un punto sulla superficie del suolo o in prossimità di quest'ultima.
Rilascio freni	→ *Inizio del rullaggio*
Rumore	Il rumore è definito come un suono non desiderato. Tuttavia, metodologie di misura quali il *livello sonoro ponderato A* (L_A) e il *livello effettivo di rumore percepito* (EPNL, *effective perceived noise level*) convertono efficacemente i livelli sonori in livelli di rumore. Nonostante la mancanza di rigore che ne deriva, i termini suono e rumore sono talvolta utilizzati in maniera intercambiabile nel presente documento, come altrove, in particolare quando associati alla parola *livello*.
Segmento di traiettoria di volo	Parte di una traiettoria di volo di un aeromobile rappresentata, a fini di modellizzazione del rumore, da una retta di lunghezza finita.
SEL	→ *Sound Exposure Level* (livello di esposizione sonora)
Significatività del rumore	Il contributo di un segmento di traiettoria di volo è «significativo del rumore» se incide considerevolmente sul livello dell'evento di rumore. Il fatto di non tener conto dei segmenti non caratterizzati da significatività del rumore consente considerevoli risparmi nell'elaborazione informatica.

▼M2

Somma, o media, dei decibel	Definite altrove, a volte, come valori «di energia» o «logaritmici» (al contrario, cioè, di aritmetici). Viene utilizzata quando è necessario sommare o calcolare la media delle quantità soggiacenti correlate all'energia; ad esempio *somma dei decibel* $= 10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$
Spinta netta	Forza propulsiva esercitata da un motore sulla cellula dell'aeromobile.
Spinta netta corretta	A un dato regime del motore (es. *EPR* o N_1) la spinta netta diminuisce in funzione della densità dell'aria e, quindi, della maggior altitudine dell'aeromobile; la spinta netta corretta è il valore al livello del mare.
Suolo soffice	Suolo «soffice» dal punto di vista acustico (in genere un suolo erboso) che circonda la maggior parte degli aeroporti. Le superfici «dure» dal punto di vista acustico, cioè altamente riflettenti, comprendono il cemento e l'acqua. La metodologia delle curve isolivello qui descritta si applica ai suoli soffici.
Suono	Energia trasmessa nell'aria tramite moto ondulatorio (longitudinale) e percepita dall'orecchio.
Traccia al suolo	Proiezione verticale della traiettoria di volo sul piano del suolo.
Traccia centrale al suolo	Traccia al suolo, rappresentativa o nominale, che definisce il centro di una fascia di tracce.
Traiettoria di volo	La traiettoria tridimensionale di un velivolo attraverso lo spazio, solitamente riferita a un'origine che coincide con l'inizio del rullaggio al decollo o della soglia pista.
Velocità al suolo	Velocità dell'aeromobile rispetto a un punto fisso sul suolo.
Velocità di riferimento	Velocità al suolo del velivolo sulla base della quale vengono normalizzati i dati *NPD → SEL*.

▼**M2**

Velocità vera rispetto all'aria	Velocità effettiva dell'aeromobile rispetto all'aria (= velocità al suolo in aria calma).

Simboli:

d	Distanza minima tra un punto di osservazione e un segmento di traiettoria di volo
d_p	Distanza perpendicolare tra un punto di osservazione e la traiettoria di volo (distanza obliqua)
d_λ	Distanza normalizzata
F_n	Spinta netta effettiva per motore
F_n/δ	Spinta netta corretta per motore
h	Altitudine dell'aeromobile (sopra il livello medio del mare)
L	Livello dell'evento di rumore (scala non definita)
$L(t)$	Livello sonoro al tempo t (scala non definita)
L_A, $L_A(t)$	Livello di pressione sonora ponderata A (al tempo t) — misurata sulla scala *slow* del fonometro
L_{AE}	Livello di esposizione sonora (SEL, *Sound Exposure Level*)
L_{Amax}	Valore massimo di $L_A(t)$ durante un evento
L_E	Livello di esposizione sonora per un singolo evento
$L_{E\infty}$	Livello di esposizione sonora per un singolo evento determinato a partire da una banca dati NPD
L_{EPN}	Livello effettivo di rumore percepito
L_{eq}	Livello sonoro (continuo) equivalente
L_{max}	Valore massimo di $L(t)$ durante un evento
$L_{max,seg}$	Livello massimo generato da un segmento
ℓ	Distanza perpendicolare tra un punto di osservazione e la traccia al suolo
lg	Logaritmo in base 10
N	Numero di segmenti o sottosegmenti
NAT	Numero di eventi in cui L_{max} eccede una determinata soglia
P	Parametro di potenza nella variabile $L(P,d)$ dell'NPD
P_{seg}	Parametro di potenza rilevante per un determinato segmento
q	Distanza dall'inizio del segmento al più vicino punto di approccio
R	Raggio di virata
S	Deviazione standard

▼**M2**

s	Distanza lungo la traccia al suolo
s_{RWY}	Lunghezza della pista
t	Tempo
t_e	Durata effettiva del singolo evento sonoro
t_0	Tempo di riferimento per un livello sonoro integrato
V	Velocità al suolo
V_{seg}	Segmento di velocità al suolo equivalente
V_{ref}	Velocità di riferimento al suolo, attraverso la quale vengono definiti i dati NPD
x,y,z	Coordinate locali
x',y',z'	Coordinate dell'aeromobile
X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}	Posizione del punto di riferimento dell'aeroporto secondo le coordinate geografiche
z	Altezza dell'aeromobile al di sopra del piano del suolo/del punto di riferimento dell'aeroporto
α	Parametro utilizzato per il calcolo della correzione del segmento finito Δ_F
β	Angolo di elevazione dell'aeromobile rispetto al piano del suolo
ε	Angolo di inclinazione laterale dell'aeromobile
γ	Angolo di salita/discesa
φ	Angolo di depressione (parametro di direttività laterale)
λ	Lunghezza totale del segmento
ψ	Angolo tra la direzione del movimento dell'aeromobile e la direzione verso l'osservatore
ξ	Rotta dell'aeromobile, misurata in senso orario dal nord magnetico
$\Lambda\ (\beta,\ell)$	Attenuazione laterale aria-terra
$\Lambda(\beta)$	Attenuazione laterale aria-terra a lungo raggio
$\Gamma(\ell)$	Fattore di distanza dell'attenuazione laterale
Δ	Modifica del valore di una quantità. o correzione (come indicato nel testo)
Δ_F	Correzione del segmento finito
Δ_I	Correzione relativa all'installazione del motore
Δ_i	Ponderazione per il tempo i-esimo di una giornata, in dB
Δ_{rev}	Inversione di spinta

▼**M2**

Δ_{SOR}	Correzione a inizio rullaggio
Δ_V	Correzione della durata (velocità)

Indici

1, 2	Indici indicativi dei valori iniziale e finale di un intervallo o segmento
E	Esposizione
i	Indice della sommatoria del tipo/categoria di aeromobili
j	Indice della sommatoria del tipo di traccia/sottotraccia al suolo
k	Indice della sommatoria dei segmenti
max	Massimo
ref	Valore di riferimento
seg	Valore specifico del segmento
SOR	Riferito all'inizio del rullaggio
TO	Decollo

2.6.2. *Qualità*

Precisione dei valori in entrata

Tutti i valori in entrata che incidono sul livello di emissione di una sorgente, compresa la posizione della sorgente stessa, devono essere determinati con una precisione corrispondente almeno a un'incertezza pari a ± 2dB(A) nel livello di emissione della sorgente (lasciando invariati tutti gli altri parametri).

Utilizzo di valori predefiniti

Nell'applicazione del metodo, i dati in entrata devono riflettere l'utilizzo effettivo. In generale, non bisogna ricorrere a ipotesi o valori in entrata predefiniti. In particolare, per derivare le traiettorie di volo si devono usare i dati radar ogniqualvolta esistano e siano di sufficiente qualità. Per modellizzare le rotte sono ad esempio accettabili ipotesi e valori in entrata predefiniti invece di traiettorie di volo definite a partire da dati radar, se la raccolta di dati reali implica costi eccessivamente elevati.

Qualità del software utilizzato per i calcoli

Il software utilizzato per eseguire i calcoli deve essere conforme ai metodi descritti nel presente documento e tale conformità va dimostrata mediante la certificazione dei risultati con procedure di collaudo.

▼M2

2.7. **Rumore dell'aeromobile**

2.7.1. *Scopo e ambito di applicazione del documento*

Per indicare la portata e l'entità dell'impatto del rumore prodotto dagli aeromobili nell'intorno degli aeroporti vengono utilizzate carte delle curve isolivello; l'impatto viene rappresentato da valori appartenenti a un determinato indice o metodologia di misura del rumore. Una curva isolivello è una linea lungo la quale il valore dell'indice è costante. Il valore dell'indice aggrega, in qualche modo, tutti i singoli eventi di rumore prodotti dagli aeromobili che si verificano durante un determinato periodo di tempo, normalmente giorni o mesi.

La percezione, nei punti al suolo, del rumore proveniente da aeromobili in fase di decollo o atterraggio in un aeroporto in prossimità dipende da molti fattori; i principali sono i tipi di velivolo e di motopropulsore; le procedure di gestione della potenza, dei flap e della velocità in aria dei velivoli; le distanze fra i punti interessati e le varie traiettorie di volo; la morfologia locale e le condizioni meteorologiche. Il traffico aeroportuale comprende generalmente vari tipi di velivoli, procedure di volo e carichi operativi.

Le curve isolivello sono generate attraverso il calcolo matematico delle superfici dei valori locali degli indici di rumore. Il presente documento illustra in modo dettagliato le modalità di calcolo, in un punto di osservazione, dei livelli dei singoli eventi di rumore generati dai velivoli, per ciascun volo o tipo di volo corrispondente, per i quali viene successivamente calcolata, in qualche modo, una media o che vengono *cumulati* per ottenere i valori degli indici nel punto in causa. La superficie richiesta per i valori degli indici viene generata semplicemente ripetendo i calcoli per i vari movimenti degli aeromobili, finché necessario — massimizzando l'efficienza attraverso l'esclusione di eventi non caratterizzati da «significatività di rumore» (ossia, che non contribuiscono in modo significativo al totale).

Possono essere escluse le attività generatrici di rumore associate al traffico aereo se esse non contribuiscono materialmente all'esposizione complessiva della popolazione al rumore prodotto dai velivoli e alle curve isolivello associate. Tali attività includono: elicotteri, rullaggio, prove motore e utilizzo di gruppi motopropulsori ausiliari. Ciò non significa necessariamente che il loro impatto sia trascurabile e, se tali circostanze si verificano, è possibile procedere a una valutazione delle sorgenti ai sensi dei paragrafi 2.7.21 e 2.7.22.

2.7.2. *Struttura del documento*

Il processo di generazione della curva isolivello è illustrato nella **figura 2.7.a**. Le curve sono prodotte a diversi fini, che normalmente incidono sugli obblighi applicabili alle fonti e alla preelaborazione dei dati in entrata. È possibile generare le curve descrittive dell'impatto storico del rumore a partire da registrazioni reali del traffico aereo — movimenti, pesi, traiettorie di volo misurate da radar, ecc.. Inevitabilmente, le curve isolivello utilizzate per la pianificazione futura devono invece fare maggiore affidamento sulle previsioni circa traffico e tracce di volo, e circa prestazioni e rumore degli aeromobili di prossima generazione.

▼M2

Figura 2.7.a

Processo di generazione delle curve isolivello



A prescindere dalla fonte dei dati di volo, ogni diverso movimento dell'aeromobile, in arrivo o in partenza, è definito dalla geometria della sua traiettoria di volo e dalle sue emissioni di rumore mentre percorre la traiettoria (i movimenti che sono sostanzialmente gli stessi in termini di rumore e traiettoria sono contabilizzati per semplice moltiplicazione). L'emissione di rumore dipende dalle caratteristiche dell'aeromobile — principalmente dalla potenza generata dai motori. La metodologia raccomandata comporta la divisione della traiettoria di volo in segmenti. Le **sezioni da 2.7.3 a 2.7.6** illustrano gli elementi della metodologia e spiegano il principio della segmentazione su cui essa si basa, vale a dire che il livello di rumore di un evento osservato risulta dall'insieme dei contributi di tutti i segmenti caratterizzati da «significatività di rumore» nella traiettoria di volo, ciascuno dei quali può essere calcolato indipendentemente. Le **sezioni da 2.7.3 a 2.7.6** illustrano inoltre i requisiti in materia di dati in entrata per la produzione di una serie di curve isolivello. L'**appendice A** contiene specifiche dettagliate relative ai dati operativi necessari.

Le **sezioni da 2.7.7 a 2.7.13** descrivono come procedere al calcolo dei segmenti di volo a partire da dati in entrata preelaborati. Il calcolo comprende il ricorso all'analisi delle prestazioni di volo di un aeromobile, le cui equazioni sono riportate nell'**appendice B.** Le traiettorie di volo sono soggette a grande variabilità: la rotta seguita da un aeromobile può essere dispersa su una fascia a causa degli effetti dovuti alle condizioni atmosferiche, al peso dell'aeromobile e alle procedure operative, alle restrizioni imposte dal traffico aereo, ecc.. La variabilità viene presa in conto descrivendo ciascuna traiettoria di volo in modo statistico, ossia una traiettoria di volo centrale («*backbone*») e una serie di traiettorie disperse. Anche questo è spiegato nelle **sezioni da 2.7.7 a 2.7.13** che fanno riferimento a informazioni supplementari contenute nell'**appendice C**.

Le **sezioni da 2.7.14 a 2.7.19** stabiliscono le fasi da seguire per calcolare il livello di rumore di un unico evento, ossia il rumore generato in un punto al suolo da un movimento di un aeromobile. L'**appendice D** riguarda il ricalcolo dei dati NPD per condizioni diverse da quelle di riferimento. L'**appendice E** spiega la sorgente acustica a dipolo utilizzata nel modello per definire l'irradiazione sonora proveniente da segmenti di traiettoria di volo di lunghezza finita.

Le applicazioni delle relazioni di modellizzazione di cui ai capitoli 3 e 4 richiedono, oltre alle pertinenti traiettorie di volo, dati adeguati sul rumore e sulle prestazioni dell'aeromobile in questione.

Il calcolo fondamentale è incentrato sulla determinazione del livello dell'evento corrispondente a un singolo movimento di un aeromobile in un singolo punto di osservazione; occorre ripeterlo per tutti i movimenti dell'aeromobile in ciascuno dei punti di una definita matrice di punti che copre l'estensione stimata delle curve isolivello. In ogni punto, i livelli dell'evento vengono aggregati o se ne calcola in qualche modo la media, per giungere ad un «livello cumulativo» o a un valore dell'indice di rumore. Questa parte del processo è descritta nelle **sezioni 2.7.20 e da 2.7.23 a 2.7.25**.

▼M2

Le **sezioni da 2.7.26 a 2.7.28** espongono in sintesi le opzioni e i requisiti per adattare le curve isolivello alle matrici di valori di rumore indicizzati. Offrono inoltre indicazioni sulla generazione delle curve e sulla postelaborazione.

2.7.3. *Il concetto di segmentazione*

La banca dati contiene relazioni NPD di riferimento per qualunque aeromobile. Queste relazioni definiscono i livelli sonori, sia massimi sia integrati nel tempo, degli eventi sonori ricevuti direttamente al di sotto dell'aeromobile ([1]) in funzione della distanza, per un volo rettilineo costante a una *velocità di riferimento*, in *condizioni atmosferiche di riferimento* specifiche e in una configurazione di volo specifica. A fini della modellizzazione del rumore, la potenza propulsiva (o regime del motore, di fondamentale importanza) è rappresentata da un *parametro di potenza legato al rumore*; il parametro generalmente utilizzato è quello della *spinta netta corretta*. I livelli di riferimento degli eventi, determinati a partire dalla banca dati, vengono corretti in modo da prendere in considerazione prima di tutto le differenze tra le condizioni atmosferiche effettive (vale a dire modellate) e quelle di riferimento e (nel caso dei livelli di esposizione sonora) la velocità degli aeromobili, nonché, in secondo luogo e per i punti di ricezione che non si trovano direttamente al di sotto dell'aeromobile, le differenze tra rumore radiato lateralmente e verso il basso. Quest'ultima differenza è dovuta alla *direttività laterale* (effetti di installazione del motore) e all'*attenuazione laterale*. In ogni caso, i livelli così corretti si applicano solo al rumore totale proveniente dall'aeromobile in volo stabilizzato.

La *segmentazione* è il processo mediante il quale il modello di curva isolivello raccomandato adatta i dati NPD e laterali corrispondenti a una traiettoria infinita per calcolare il rumore che arriva a un ricettore da una traiettoria di volo non uniforme, vale a dire lungo la quale la configurazione di volo di un aeromobile varia. Ai fini del calcolo del livello sonoro di un evento associato a un movimento di un aeromobile, la traiettoria di volo è rappresentata da una serie di segmenti di retta contigui, ciascuno dei quali può essere considerato come una parte finita di una traiettoria infinita per la quale sono noti la relazione NPD e gli adeguamenti laterali. Il livello massimo dell'evento corrisponde semplicemente al maggiore dei valori dei singoli segmenti. Il livello integrato nel tempo dell'intero evento di rumore è calcolato sommando il rumore ricevuto emesso da un sufficiente numero di segmenti, ossia quelli il cui contributo al rumore totale degli eventi è significativo.

Il metodo di stima del contributo, in termini di rumore, di un segmento finito al livello integrato dell'evento è puramente empirico. La *frazione energetica F* — il rumore emesso dal segmento in quanto proporzione del rumore totale della traiettoria infinita — viene descritta da un'espressione relativamente semplice che tiene conto della direttività longitudinale del rumore degli aeromobili e della «vista» del segmento da parte del ricettore. Uno dei motivi per cui un semplice metodo empirico è generalmente adeguato è che, in linea di principio, la maggior parte del rumore proviene dal segmento più vicino, di solito adiacente: di conseguenza, il *punto più vicino di approccio* (CPA, *closest point of approach*) al ricettore si trova all'interno del segmento (e non a una delle estremità). Ciò significa che le stime del rumore emesso dai segmenti non adiacenti possono essere sempre più approssimative man mano che aumenta la distanza dal ricettore, senza per questo compromettere l'accuratezza in modo significativo.

([1]) In realtà, al di sotto dell'aeromobile, perpendicolarmente all'asse delle ali e alla direzione di volo; corrisponde alla proiezione verticale al di sotto di un aeromobile in un volo non in virata.

▼M2

2.7.4. *Traiettorie di volo: tracce e profili*

Nel contesto della modellizzazione, la *traiettoria di volo* è una descrizione completa del movimento degli aeromobili nello spazio e nel tempo ([1]). Insieme alla spinta propulsiva (o ad altro parametro di potenza legato al rumore) fornisce le informazioni necessarie al calcolo del rumore generato. La *traccia al suolo* è la proiezione verticale della traiettoria di volo sul piano del suolo; viene combinata con il *profilo di volo* verticale per elaborare una traiettoria di volo tridimensionale. Il modello di segmentazione esige la descrizione della traiettoria di volo di ciascun movimento di un aeromobile attraverso una serie di segmenti di retta contigui. Il modo in cui si effettua la segmentazione è dettato dalla necessità di conciliare accuratezza ed efficienza: è necessario ottenere un'approssimazione sufficientemente prossima della curva reale della traiettoria di volo minimizzando, nel contempo, l'onere di calcolo e i requisiti in materia di dati. Ogni segmento deve essere definito dalle coordinate geometriche delle sue estremità, dalla velocità associata e dai parametri del regime del motore dell'aeromobile (da cui dipendono le emissioni sonore). Le traiettorie di volo e il regime del motore possono essere determinati in vari modi: i principali implicano (a) la sintesi di una serie di fasi della procedura, e (b) l'analisi dei dati del profilo di volo misurati.

La *sintesi* della traiettoria di volo (a) richiede la conoscenza (o la stima) delle tracce al suolo e delle loro dispersioni laterali, del peso dell'aeromobile, della posizione dei flap e delle procedure di gestione della spinta, dell'elevazione dell'aeroporto, e della temperatura del vento e dell'aria. Le equazioni relative al calcolo del profilo di volo a partire dai parametri propulsivi e aerodinamici richiesti sono riportate nell'**appendice B.** Ogni equazione contiene dei coefficienti (e/o delle costanti) basate su dati empirici per ciascun tipo di aeromobile. Le equazioni sulle prestazioni aerodinamiche cui all'**appendice B** permettono di tener conto di qualunque combinazione ragionevole tra carico operativo dell'aeromobile e procedure di volo, comprese le operazioni per diversi pesi lordi al decollo.

L'*analisi* dei dati misurati (b), ad esempio dai registratori dei dati di volo, dai radar o da altre attrezzature di monitoraggio degli aerei, comporta un processo di «retroingegneria», vale a dire un processo inverso a quello di sintesi (a). Invece di stimare lo stato dell'aeromobile e del motopropulsore alle estremità dei segmenti di volo integrando gli effetti della spinta e delle forze aerodinamiche esercitate sulla cellula, le forze vengono stimate attraverso la differenziazione delle variazioni di altezza e velocità della cellula. Le procedure per l'elaborazione delle informazioni sulla traiettoria di volo sono descritte nella sezione 2.7.12.

Secondo una recente applicazione per la modellizzazione del rumore, ogni singolo volo potrebbe, in teoria, essere rappresentato in modo indipendente; questo garantirebbe una contabilizzazione rigorosa della dispersione spaziale delle traiettorie di volo, che può essere molto significativa. Tuttavia, per mantenere entro limiti ragionevoli la preparazione dei dati e il tempo di elaborazione informatica, è prassi consueta rappresentare le fasce delle traiettorie di volo attraverso un numero contenuto di «sottotracce» disperse lateralmente. (Solitamente la dispersione verticale è rappresentata in modo soddisfacente contabilizzando gli effetti delle variazioni del peso degli aeromobili sui profili verticali.)

([1]) Il tempo è contabilizzato attraverso la velocità degli aeromobili.

▼M2

2.7.5. *Rumore e prestazioni dell'aeromobile*

La banca dati ANP di cui all'allegato I copre la maggior parte degli aeromobili esistenti. I tipi o le varianti di aeromobili i cui dati non sono attualmente contemplati possono essere rappresentati dai dati corrispondenti ad altri aeromobili, normalmente simili, che figurano invece nella banca dati.

La banca dati ANP comprende delle «fasi della procedura» predefinite che consentono di creare profili di volo per almeno una procedura comune per l'abbattimento del rumore alla partenza. I dati più recentemente immessi nella banca dati riguardano due diverse procedure per l'abbattimento del rumore alla partenza.

2.7.6. *Operazioni aeroportuali e aeree*

I dati, relativi a casi concreti, in base ai quali calcolare le curve isolivello per un determinato scenario aeroportuale comprendono quelli indicati di seguito.

Dati aeroportuali generali

— Il punto di riferimento dell'aeroporto (necessario per localizzarlo con un sistema adeguato di coordinate geografiche). Costituisce l'origine del sistema locale delle coordinate cartesiane utilizzato nella procedura di calcolo.

— L'altitudine di riferimento dell'aeroporto (= altitudine del punto di riferimento dell'aeroporto). Corrisponde all'altitudine del piano del suolo nominale sul quale, in assenza di correzioni topografiche, vengono definite le curve isolivello.

— Parametri meteorologici medi a livello, o in prossimità, del punto di riferimento dell'aeroporto (temperatura, umidità relativa, velocità media e direzione del vento).

Dati sulle piste

Per ogni pista:

— Designazione della pista

— Punto di riferimento della pista (centro della pista, espresso in coordinate locali)

— Lunghezza, direzione e pendenza media della pista

— Localizzazione dell'inizio del rullaggio e della soglia pista ([1]).

Dati relativi alle tracce al suolo

Le tracce al suolo degli aeromobili sono definite da una serie di coordinate a livello del piano del suolo (orizzontale). La fonte dei dati relativi alle tracce al suolo dipende dalla disponibilità di dati radar pertinenti. Qualora siano disponibili è possibile stabilire, attraverso la loro analisi statistica, una traccia centrale affidabile e sottotracce (disperse) associate e adattate. In caso contrario, le tracce centrali vengono generalmente stabilite a partire da informazioni procedurali appropriate, ricorrendo ad esempio a procedure strumentali standard di partenza contenute in pubblicazioni AIP. Tale descrizione convenzionale comprende le informazioni seguenti:

— denominazione della pista d'origine della traccia

— descrizione dell'origine della traccia (inizio del rullaggio, soglia pista)

([1]) Le soglie spostate possono essere prese in considerazione stabilendo piste supplementari.

▼M2

— lunghezza dei segmenti (per virate, raggio e cambiamento di direzione)

Si tratta delle informazioni minime necessarie per definire la traccia (centrale) principale. Tuttavia, i livelli di rumore medio calcolati a partire dal presupposto che gli aeromobili seguano esattamente le rotte nominali possono dar luogo a errori localizzati di svariati decibel. Occorre quindi rappresentare la dispersione laterale, e sono necessarie le informazioni supplementari elencate di seguito:

— larghezza della fascia (o altra statistica di dispersione) all'estremità di ogni segmento.

— numero di sottotracce

— distribuzione dei movimenti perpendicolarmente alla traccia centrale

Dati sul traffico aereo

I dati sul traffico aereo comprendono

— il periodo di tempo coperto dai dati

— il numero di movimenti (arrivi o partenze) di ciascun tipo di aeromobile su ciascuna traccia di volo, suddiviso per (1) l'ora del giorno che meglio risponde ai descrittori di rumore specificati, (2) i carichi operativi o le lunghezze delle tappe, per le partenze, e (3) le procedure operative, se del caso.

La maggior parte dei descrittori di rumore richiedono che gli eventi (cioè i movimenti degli aeromobili) siano definiti come valori medi giornalieri durante determinati periodi della giornata (per esempio: periodo diurno, serale e notturno) — cfr. **sezioni da 2.7.23 a 2.7.25**.

Dati topografici

Il terreno intorno alla maggior parte degli aeroporti è relativamente piatto. Tuttavia, ciò non è sempre vero e a volte può essere necessario tener conto di variazioni nell'elevazione del terreno rispetto all'elevazione di riferimento dell'aeroporto. L'effetto dell'elevazione del terreno può essere particolarmente importante in prossimità delle tracce di avvicinamento, quando l'aeromobile opera ad altitudini relativamente basse.

Normalmente, i dati sull'elevazione del terreno sono forniti come un insieme di coordinate (*x, y, z*) per una griglia rettangolare con maglie di una determinata dimensione. Tuttavia, i parametri della griglia relativa all'elevazione saranno con tutta probabilità diversi da quelli della griglia utilizzata per il calcolo del rumore; in tal caso, è possibile ricorrere a un'interpolazione lineare per stimare le coordinate *z* appropriate di quest'ultima.

Un'analisi esaustiva degli effetti di un suolo con nette variazioni di livello sulla propagazione del suono è materia complessa che trascende l'ambito di applicazione del presente metodo. Variazioni moderate del livello possono essere contabilizzate considerando il suolo come «pseudo-livellato», vale a dire innalzando o abbassando il livello del piano del suolo fino all'elevazione locale del suolo (rispetto al piano del suolo di riferimento) in ciascun punto ricettore (cfr. sezione 2.7.4).

▼M2

Condizioni di riferimento

I dati internazionali sul rumore e sulle prestazioni degli aeromobili (ANP, *aircraft noise and performance*) vengono normalizzati in funzione delle condizioni di riferimento ampiamente utilizzate per gli studi sul rumore negli aeroporti (cfr. **appendice D**).

Condizioni di riferimento per i dati NPD

1) Pressione atmosferica: 101,325 kPa (1 013,25 mb)

2) Assorbimento atmosferico: tassi di attenuazione elencati nella **tabella D-1** dell'**appendice D**

3) Precipitazioni: nessuna

4) Velocità del vento: inferiore a 8m/s (15 nodi)

5) Velocità al suolo: 160 nodi

6) Terreno locale: piatto, suolo soffice libero da strutture di grandi dimensioni o da altri oggetti riflettenti nel raggio di diversi chilometri dalle tracce al suolo degli aeromobili.

Le misurazioni standardizzate del livello sonoro degli aeromobili vengono effettuate 1,2 m al di sopra della superficie del suolo. Tuttavia, non è necessario tener conto di queste condizioni in quanto, a fini di modellizzazione, è possibile presumere che i livelli degli eventi siano relativamente insensibili all'altezza del ricettore ([1]).

Il confronto tra livelli stimati e livelli misurati del rumore aeroportuale indica che i dati NPD possono essere considerati applicabili quando le condizioni medie vicine alla superficie corrispondono alla combinazione seguente:

— temperatura dell'aria inferiore a 30 °C

— prodotto della temperatura dell'aria (°C) e dell'umidità relativa (%) superiore a 500

— velocità del vento inferiori a 8 metri al secondo (15 nodi)

Si ritiene che questa combinazione comprenda le condizioni incontrate nella maggior parte dei principali aeroporti di tutto il mondo. L'**appendice D** fornisce un metodo per convertire i dati NPD nelle condizioni medie locali che non vi rientrano; tuttavia, in casi estremi, è auspicabile contattare il fabbricante del velivolo.

Condizioni di riferimento dei dati aerodinamici e del motore dei velivoli

1) Elevazione della pista: livello medio del mare

2) Temperatura ambiente: 15 °C

3) Peso lordo al decollo: definito nella banca dati ANP come una funzione della distanza di scalo;

([1]) A volte è necessario calcolare i livelli a una altezza di 4 m o superiore. Il raffronto tra le misure a 1,2 m e a 10 m e il calcolo teorico degli effetti del suolo mostrano che il livello di esposizione sonora ponderato A è relativamente insensibile all'altezza del ricettore. Le variazioni riscontrate sono in generale inferiori a 1 decibel, salvo quando l'angolo massimo di incidenza sonora sia inferiore a 10° e lo spettro ponderato A al ricettore si situi, al suo massimo, nell'intervallo tra 200 e 500 Hz. Questi spettri dominati dalle basse frequenze possono verificarsi, ad esempio, sulle lunghe distanze, per motori a basso rapporto di diluizione o per motori ad elica caratterizzati da toni distinti in bassa frequenza.

▼M2

4) Peso lordo all'atterraggio: 90 % del peso lordo massimo all'atterraggio

5) Motori che forniscono la spinta: tutti

Sebbene i dati ANP aerodinamici e propulsivi si basino su queste condizioni, è possibile utilizzarli così come sono contenuti nelle tabelle per le altitudini delle piste non referenziate e le temperature negli Stati ECAC, senza alterare in modo significativo l'esattezza del calcolo delle curve del livello sonoro medio cumulativo. (cfr. **appendice B**)

La banca dati ANP raccoglie in tabelle i dati aerodinamici per i pesi lordi al decollo e all'atterraggio indicati alle voci 3 e 4 supra. Sebbene, per i calcoli del rumore cumulativo, non sia necessario correggere i dati aerodinamici in funzione di altri pesi lordi, il calcolo dei profili di volo al decollo e alla salita iniziali, conformemente alle procedure descritte nell'**appendice B**, deve essere basato sugli appropriati pesi lordi operativi al decollo.

2.7.7. *Descrizione della traiettoria di volo*

Il modello del rumore necessita che ogni singolo movimento dell'aeromobile venga descritto attraverso la sua traiettoria di volo in uno spazio tridimensionale, e attraverso la variazione del regime del motore e della velocità lungo la traiettoria. Di norma, un modello di circolazione rappresenta un sottoinsieme del traffico aeroportuale complessivo, ad esempio un numero di movimenti (presunti) identici, con lo stesso tipo di aeromobile, peso e procedura operativa, su una singola traccia suolo. La traccia può essere a sua volta una delle diverse «sottotracce» disperse utilizzate per modellizzare ciò che, in realtà, è una fascia di tracce che segue una determinata rotta. Le fasce delle tracce al suolo, i profili verticali e i parametri operativi dell'aeromobile vengono determinati a partire dai dati in entrata corrispondenti allo scenario preso in considerazione — congiuntamente ai dati degli aeromobili provenienti dalla banca dati ANP.

I dati rumore-potenza-distanza (nella banca dati ANP) definiscono il rumore prodotto da aeromobili che percorrono traiettorie di volo idealizzate di lunghezza infinita e a velocità e potenza costanti. Per adeguare questi dati alle traiettorie di volo in aree terminali, caratterizzate da frequenti cambiamenti di potenza e velocità, ogni percorso è suddiviso in segmenti di retta finiti; in seguito, si somma il contributo di rumore di ogni segmento, al punto di osservazione.

2.7.8. *Rapporti tra la traiettoria di volo e la configurazione del volo*

La traiettoria di volo tridimensionale del movimento di un aeromobile determina gli aspetti geometrici dell'irradiazione sonora e della propagazione del suono tra aeromobile e punto di osservazione. Con un determinato peso dell'aeromobile e determinate condizioni atmosferiche, la traiettoria di volo è condizionata interamente dalla sequenza di variazioni di potenza, posizione dei flap e variazioni di altitudine applicate dal pilota (o dal sistema di pilotaggio automatico) al fine di seguire determinate rotte e mantenere le altezze e le velocità specificate dall'ATC — conformemente alle procedure operative standard dell'operatore aereo.

▼M2

Tali istruzioni e azioni dividono la traiettoria di volo in fasi distinte che formano segmenti naturali. Nel piano orizzontale comportano tratti rettilinei, definiti in termini di distanza dalla e dalle virate successive, definite dal raggio e dal cambiamento di rotta. Nel piano verticale, i segmenti sono definiti dal tempo e/o dalla distanza necessari a ottenere i cambiamenti di velocità e/o di altezza secondo parametri specifici in termini di regime del motore e configurazione dei flap. Le relative coordinate verticali sono spesso denominate *punti del profilo*.

Per la modellizzazione del rumore, le informazioni sulla traiettoria di volo vengono generate mediante *sintesi* a partire da una serie di fasi della procedura (vale a dire quelle seguite dal pilota) oppure attraverso l'*analisi* dei dati radar (misure fisiche delle traiettorie di volo realmente percorse). Indipendentemente dal procedimento utilizzato, i tracciati verticali e orizzontali della traiettoria di volo vengono convertiti in una serie di segmenti. Il tracciato orizzontale (ossia la sua proiezione bidimensionale al suolo) è la traccia al suolo definita dalle rotte in entrata o in uscita. Il tracciato verticale (dato dai punti del profilo) e i parametri di volo associati (quali la velocità, l'angolo di inclinazione laterale e il regime del motore) contribuiscono entrambi a definire il *profilo di volo* che dipende dalla *procedura di volo* che viene normalmente prescritta dal costruttore dell'aeromobile e/o dall'operatore. La traiettoria di volo è ottenuta incorporando il profilo di volo e la traccia al suolo bidimensionali, per formare una sequenza di segmenti di volo tridimensionali.

Occorre ricordare che, per una data serie di fasi della procedura, il profilo dipende dalla traccia al suolo; ad esempio, a parità di spinta e velocità, il tasso di velocità ascensionale è inferiore nelle virate che non nel volo rettilineo. Sebbene i presenti orientamenti indichino come tenerne conto, è necessario riconoscere che ciò comporterebbe, in genere, oneri significativi in termini di calcoli informatici e gli utenti potrebbero privilegiare la possibilità di trattare il profilo di volo e la rotta come entità separate ai fini della modellizzazione del rumore, ovvero, considerare che le virate non incidono sul profilo di salita. È tuttavia importante determinare le variazioni dell'angolo di inclinazione laterale imposte dalle virate, perché ciò ha conseguenze rilevanti per la direzionalità dell'emissione sonora.

Il rumore ricevuto a partire da un segmento di una traiettoria di volo dipende dalla geometria del segmento in relazione al punto di osservazione e dalla configurazione di volo dell'aeromobile. Dato che questi parametri sono correlati — a un cambiamento dell'uno corrisponde un cambiamento dell'altro — è necessario garantire che, in ciascun punto della traiettoria, la configurazione dell'aeromobile sia coerente con il suo movimento lungo la stessa.

Per la sintesi della traiettoria di volo (vale a dire quando viene costruita una traiettoria di volo a partire da una serie di «fasi della procedura» che descrivono le scelte del pilota in relazione a regime del motore, angolo dei flap, accelerazione/velocità verticale) ciò che va calcolato è il movimento. Per l'analisi della traiettoria di volo, è vero il contrario: il regime motore deve essere stimato a partire dall'osservazione del movimento del velivolo, determinato a partire dai dati radar o, talvolta, in studi particolari, a partire dai dati del registratore di volo dell'aeromobile (benché, in quest'ultimo caso il regime del motore fa generalmente parte dei dati). In entrambi i casi, le coordinate e i parametri di volo a tutte le estremità dei segmenti devono essere inseriti nel calcolo del rumore.

▼M2

L'**appendice B** contiene le equazioni che mettono in relazione le forze agenti su un aeromobile e il suo movimento, spiegando in che modo risolverle per definire le proprietà dei segmenti che compongono le traiettorie di volo. I diversi tipi di segmenti (e le sezioni dell'**appendice B** che li trattano) sono: *Rullaggio al suolo in fase di decollo* (B5), *Salita a velocità costante* (B6), *Riduzione della potenza* (B7), *Salita di accelerazione e retrazione dei flap* (B8), *Segmenti aggiuntivi di salita e accelerazione dopo la retrazione dei flap* (B9), *Discesa e decelerazione* (B10) e *Avvicinamento per l'atterraggio* (B11).

Inevitabilmente, la modellizzazione pratica comporta diversi gradi di semplificazione — che dipendono dalla natura dell'applicazione, dalla portata dei risultati e dalle risorse disponibili. Anche nelle applicazioni più complesse, un'ipotesi di semplificazione generale consiste nel presumere che, al momento della contabilizzazione della dispersione delle tracce di volo, i profili e le configurazioni di volo su tutte le sottotracce siano identici a quelli della traccia centrale: ciò riduce sensibilmente l'onere di calcolo senza quasi incidere sulla fedeltà, in quanto si raccomanda di utilizzare almeno sei sottotracce (cfr. sezione 2.7.11).

2.7.9. *Fonti dei dati sui segmenti di volo*

Dati radar

Sebbene i registratori dei dati di volo degli aeromobili possano fornire dati di qualità elevata, è difficile ottenerli a fini di modellizzazione del rumore; è quindi opportuno considerare i dati radar come la fonte più facilmente accessibile per derivare informazioni sulle effettive traiettorie di volo negli aeroporti ([1]). Dato che questi dati sono normalmente disponibili grazie ai sistemi di monitoraggio delle traiettorie di volo e del rumore degli aeromobili, essi vengono ormai utilizzati sempre più spesso ai fini della modellizzazione del rumore.

I radar di sorveglianza secondari presentano la traiettoria di volo di un aeromobile sotto forma di sequenza di coordinate di punti a intervalli equivalenti al periodo di rotazione del radar, in genere circa 4 secondi. La posizione dell'aeromobile rispetto al suolo è determinata in coordinate polari — distanza angolare e azimut — provenienti dal segnale radar riflesso (benché il sistema di monitoraggio le trasformi normalmente in coordinate cartesiane); la sua altezza ([2]) è misurata dall'altimetro del velivolo stesso e trasmessa al computer ATC (per il controllo del traffico aereo) mediante un trasponder attivato dal radar. Tuttavia, a causa di interferenze radioelettriche e di una risoluzione limitata dei dati, si registrano errori di posizione inerenti significativi (anche se privi di conseguenze per il controllo del traffico aereo). Pertanto, se è richiesta la traiettoria di volo di uno specifico movimento dell'aeromobile, è necessario affinare i dati ricorrendo a un'interpolazione appropriata della curva. Tuttavia, ai fini della modellizzazione del rumore, di solito viene richiesta una descrizione statistica di una fascia di traiettorie di volo; ad esempio, per tutti gli spostamenti su una rotta o soltanto per quelli di un tipo specifico di aeromobile. Qui, gli errori di misurazione associati alle statistiche corrispondenti possono essere resi minimi grazie ai processi di calcolo dei valori medi.

([1]) I registratori dei dati di volo degli aeromobili forniscono dati operativi completi. Tuttavia i loro dati non sono facilmente accessibili e i costi per ottenerli sono elevati; di conseguenza, solitamente vi si ricorre a fini di modellizzazione solo per progetti speciali e per studi incentrati sullo sviluppo di modelli.

([2]) Misurata di solito come altitudine sul livello medio del mare (cioè relativamente a 1 013 mB) e corretta dal sistema di monitoraggio dell'aeroporto in ragione dell'elevazione di quest'ultimo.

▼M2

Fasi della procedura

In molti casi non è possibile modellizzare le traiettorie di volo sulla base dei dati radar, perché non sono disponibili le risorse necessarie oppure perché si tratta di uno scenario futuro per il quale non esistono dati radar pertinenti.

In assenza di dati radar, o quando il loro uso non è appropriato, è necessario stimare le traiettorie di volo sulla base degli orientamenti operativi, ad esempio le istruzioni impartite al personale di volo attraverso le AIP o i manuali operativi dell'aeromobile — denominati in questa sede *fasi della procedura*. Ove necessario, è opportuno chiedere consiglio sull'interpretazione di questi materiali alle autorità di controllo del traffico aereo e agli operatori aerei.

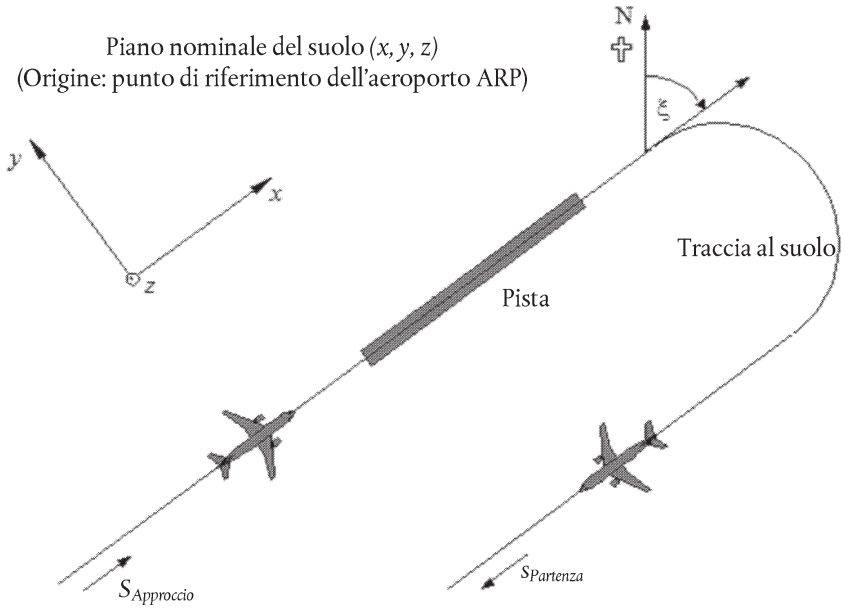
2.7.10. *Sistemi di coordinate*

Il sistema locale delle coordinate

Il sistema locale delle coordinate (*x,y,z*) è un sistema cartesiano la cui origine (0,0,0) è il punto di riferimento dell'aeroporto (X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}), dove Z_{ARP} rappresenta l'altitudine di riferimento dell'aeroporto e $z = 0$ definisce il piano nominale del suolo sul quale vengono generalmente calcolate le curve isolivello. La rotta dell'aeromobile, ξ, sull'asse *xy*, è misurata in senso orario dal nord magnetico (cfr. **figura 2.7.b**). Tutti i punti di osservazione, la griglia di calcolo di base e i punti delle curve isolivello sono espressi secondo le coordinate locali ([1]).

Figura 2.7.b

Sistema locale delle coordinate (*x,y,z*) e coordinata fissa *s* della traccia al suolo



([1]) Generalmente gli assi delle coordinate locali sono paralleli all'asse della carta sulla quale sono disegnate le curve isolivello. Tuttavia, è talvolta utile scegliere l'asse *x* parallelo alla pista al fine di ottenere curve simmetriche senza utilizzare una griglia informatica a maglia stretta (cfr. le **sezioni da 2.7.26 a 2.7.28)**.

▼**M2**

Il sistema della coordinata fissa della traccia al suolo

Si tratta della coordinata specifica per ciascuna traccia al suolo e rappresenta la distanza *s* misurata lungo la traccia nella direzione di volo. Per le tracce in partenza, *s* viene misurata dall'inizio del rullaggio; per quelle in avvicinamento, viene misurata dalla soglia pista: per questa ragione, *s* ha valore negativo nelle zone

— antistanti l'inizio del rullaggio, per le partenze;

— antistanti l'attraversamento della soglia pista, per l'avvicinamento.

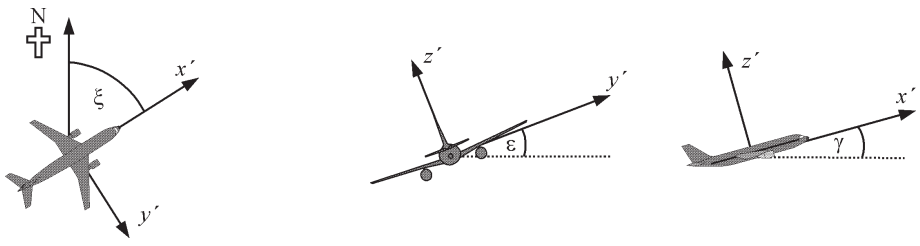
I parametri operativi di volo, quali l'altezza, la velocità e il regime del motore sono espressi come funzioni di *s*.

Il sistema di coordinate dell'aeromobile

Il sistema di coordinate cartesiane fisse dell'aeromobile (x',y',z') trova origine nella posizione reale dell'aeromobile. Il sistema degli assi è definito dall'angolo di salita, γ, dalla direzione di volo, ξ, e dall'angolo di inclinazione laterale, ε (cfr. **figura 2.7.c**).

Figura 2.7.c

Sistema di coordinate fisse dell'aeromobile (x',y',z')



Prendere in considerazione la topografia

Nei casi in cui è necessario prendere in considerazione la topografia (cfr. sezione 2.7.6), la coordinata dell'altezza dell'aeromobile, *z*, deve essere sostituita da $z' = z - z_o$ (dove z_o è la coordinata *z* del punto di osservazione *O*) nella stima della distanza di propagazione *d*. La **figura 2.7.d** illustra la geometria tra aeromobile e punto di osservazione. Andare alle sezioni da 2.7.14 a 2.7.19 ([1]) per le definizioni di *d* e ℓ.

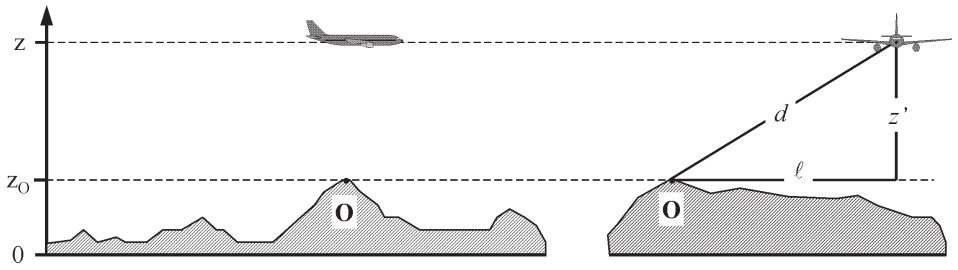
([1]) Se il suolo non è pianeggiante, è possibile che il punto di osservazione si situi sopra l'aeromobile, in qual caso, per calcolare la propagazione del suono, si considera z' (e l'angolo di elevazione corrispondente, β, cfr. capitolo 4) pari a zero.

▼M2

Figura 2.7.d

Elevazione del suolo lungo la traccia al suolo (a sinistra) e lateralmente alla traccia (a destra).

Il piano nominale del suolo z = 0 passa attraverso il punto di riferimento dell'aeroporto. O è il punto di osservazione.



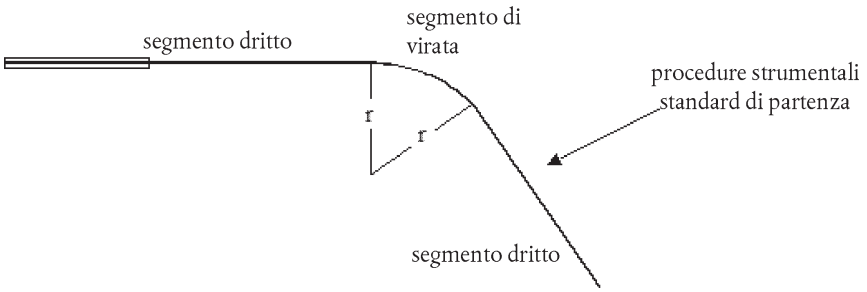
2.7.11. *Tracce al suolo*

Tracce centrali

La traccia centrale definisce il centro della fascia di tracce seguite da un aeromobile che utilizza un particolare itinerario. Ai fini della modellizzazione del rumore degli aeromobili la traccia centrale è definita sulla base (i) dei dati operativi obbligatori quali le istruzioni date ai piloti nelle pubblicazioni AIP, oppure (ii) dell'analisi statistica dei dati radar come illustrato nella sezione 2.7.9 (quando essi siano disponibili e adeguati alle necessità dello studio di modellizzazione). È di solito abbastanza semplice definire la traccia a partire dalle istruzioni operative, tenendo conto che queste ultime raccomandano una sequenza di tratte che possono essere anche tratti rettilinei (definiti da lunghezza e rotta), oppure archi circolari (definiti da rateo di virata e cambio di rotta); cfr. illustrazione alla **figura 2.7.e**.

Figura 2.7.e

Geometria della traccia al suolo in termini di virate e segmenti rettilinei



Adattare una traccia centrale a partire dai dati radar è più complesso, in primo luogo perché le virate effettuate a ratei diversi e in secondo luogo perché la linea della traccia è dissimulata a causa della dispersione dei dati. Come già spiegato, non essendo ancora state sviluppate delle procedure formalizzate, è pratica comune far corrispondere i segmenti, rettilinei e curvi, alle posizioni medie calcolate a partire dalle sezioni trasversali delle tracce radar a determinati intervalli lungo la rotta. È probabile che in futuro vengano sviluppati algoritmi informatici per

▼M2

svolgere questo compito, ma per il momento, spetta a chi sviluppa il modello decidere come utilizzare i dati disponibili in modo ottimale. Un elemento importante è che la velocità dell'aeromobile e il raggio di virata impongono l'angolo d'inclinazione laterale e che, come si vedrà nella sezione 2.7.19, il rumore al suolo è condizionato non solo dalle asimmetrie della propagazione del suono rispetto alla traiettoria di volo ma anche dalla posizione della traiettoria di volo stessa.

In teoria, una transizione senza soluzione di continuità da volo rettilineo a virata con raggio fisso richiederebbe l'applicazione istantanea di un angolo di inclinazione laterale ε, operazione fisicamente impossibile. Nella pratica, è necessario un tempo finito affinché l'angolo di inclinazione laterale raggiunga il valore necessario per il mantenimento di una determinata velocità e un determinato raggio di virata *r*, tempo durante in quale quest'ultimo diminuisce da un valore infinito a *r*. A fini di modellizzazione, non è necessario tener conto della transizione del raggio di virata e si può considerare che l'angolo di inclinazione laterale aumenti in maniera costante da zero (o da un altro valore iniziale) fino a ε, all'inizio della virata, e fino al successivo valore di ε, al termine della stessa [1].

Dispersione delle tracce

Ove possibile, le definizioni della dispersione laterale e delle sottotracce rappresentative devono basarsi su dati storici rilevanti relativi all'aeroporto oggetto di studio, di norma attraverso l'analisi di campioni di dati radar. Il primo passo consiste nel raggruppare i dati per rotta. Le rotte di partenza sono caratterizzate da una notevole dispersione laterale che deve essere tenuta in considerazione per ottenere una modellizzazione accurata. Le rotte di arrivo si agglomerano normalmente in una fascia molto ristretta intorno alla traiettoria di avvicinamento finale: generalmente è sufficiente rappresentare tutti gli arrivi con un'unica traccia. Tuttavia, se all'interno della regione delle curve isolivello le fasce di avvicinamento sono ampie, potrebbe essere necessario rappresentarle attraverso sottotracce, allo stesso modo delle rotte di partenza.

È prassi comune trattare i dati inerenti a un'unica rotta come campioni di un'unica popolazione, vale a dire rappresentarli tramite un'unica traccia centrale e un insieme di sottotracce disperse. Tuttavia, qualora dall'esame risulti che i dati delle diverse categorie di aeromobili o di operazioni differiscono in modo sensibile (in caso vi sia, ad esempio, una differenza notevole di raggio di virata a seconda della dimensione dell'aeromobile) potrebbe essere opportuno suddividere i dati in ulteriori fasce. Per ciascuna fascia, le dispersioni laterali delle tracce sono determinate in funzione della distanza dall'origine; in seguito, sulla base della distribuzione statistica, i movimenti vengono suddivisi tra la traccia centrale e un adeguato numero di sottotracce disperse.

Dato che è generalmente sconsigliato non prendere in considerazione gli effetti della dispersione delle tracce, in assenza di dati di misurazione delle fasce occorre definire una dispersione laterale nominale, trasversalmente e perpendicolarmente alla traccia centrale, ricorrendo a una funzione di distribuzione convenzionale. I valori calcolati degli indici di rumore non sono particolarmente sensibili alla forma precisa della distribuzione laterale: la ripartizione normale (gaussiana) offre un'adeguata descrizione di molte fasce misurate da radar.

[1] Spetta all'utente determinare come meglio applicare questi principi, in quanto ciò dipende dal modo in cui vengono definiti i raggi di virata. Quando il punto di partenza corrisponde a una sequenza di tratti rettilinei o curvi, un'opzione relativamente semplice consiste nell'inserire i segmenti di transizione verso l'angolo di inclinazione laterale all'inizio e alla fine della virata, nella quale l'aeromobile si inclina a un tasso costante (espresso, per esempio, in °/m oppure °/s).

▼M2

Di norma viene utilizzata un'approssimazione discreta di 7 punti (ossia, si rappresenta la dispersione laterale attraverso 6 sottotracce posizionate a intervalli regolari da un lato e dall'altro della traccia centrale). Gli intervalli tra una traccia e l'altra dipendono dalla deviazione standard della funzione della dispersione laterale.

Per tracce distribuite normalmente con una deviazione standard *S*, il 98,8 % delle tracce si colloca all'interno di un corridoio i cui confini sono situati a ± 2.5×*S*. La **tabella 2.7.a** riporta la spaziatura delle sei sottotracce e la percentuale del totale dei movimenti assegnati a ciascuna. L'**appendice C** fornisce valori per diverse altre sottotracce.

Tabella 2.7.a

Percentuale dei movimenti corrispondenti a una funzione di distribuzione normale secondo una deviazione standard S, per 7 sottotracce (la traccia centrale corrisponde alla sottotraccia 1)

Numero della sottotraccia	Posizione della sottotraccia	Percentuale di movimenti sulla sottotraccia
7	- 2,14×*S*	3 %
5	- 1,43×*S*	11 %
3	- 0,71×*S*	22 %
1	0	28 %
2	0,71×*S*	22 %
4	1,43×*S*	11 %
6	2,14×*S*	3 %

La deviazione standard *S* è funzione della coordinata *s* lungo la traccia centrale. Questo parametro può essere specificato (insieme alla descrizione della traccia centrale) nella scheda tecnica delle tracce di volo di cui all'**appendice A3**. In mancanza di qualsiasi indicatore della deviazione standard (ad es. dati radar che descrivono tracce di volo comparabili) si raccomandano i seguenti valori:

per tracce che comprendono virate inferiori a 45 gradi:

$$\begin{aligned} S(s) &= 0{,}055 \cdot s - 150 \quad && \text{per } 2\,700 \text{ m} \leq s \leq 30\,000 \text{ m} \\ S(s) &= 1\,500 && \text{per } s > 30\,000 \text{ m} \end{aligned} \tag{2.7.1}$$

per tracce che comprendono virate superiori a 45 gradi:

$$\begin{aligned} S(s) &= 0{,}128 \cdot s - 420 \quad && \text{per } 3\,300 \text{ m} \leq s \leq 15\,000 \text{ m} \\ S(s) &= 1\,500 \text{ m} && \text{per } s > 15\,000 \text{ m} \end{aligned} \tag{2.7.2}$$

Per motivi pratici, si pone *S(s)* pari a zero tra inizio rullaggio e $s = 2\,700$ m oppure $s = 3\,300$ m, a seconda dell'angolo di virata. Alle rotte che comportano più di una virata si deve applicare l'equazione (2.7.2). Per quanto riguarda gli arrivi, la dispersione laterale può essere trascurata entro 6 000 m dal punto di contatto.

▼**M2**

2.7.12. *Profili di volo*

Il profilo di volo è una descrizione del movimento dell'aeromobile sul piano verticale sopra la traccia al suolo, in termini di posizione, velocità, angolo di inclinazione laterale e regime del motore. Uno dei compiti più importanti da affrontare per chi utilizza il modello è quello di definire profili di volo di un aeromobile che rispondano in modo adeguato ai requisiti dell'applicazione di modellizzazione — in modo efficiente, senza un uso eccessivo di tempo e risorse. Naturalmente, per ottenere un'accuratezza elevata, i profili devono rispecchiare fedelmente le operazioni degli aeromobili che intendono rappresentare. Ciò richiede informazioni affidabili su condizioni atmosferiche, tipi e varianti degli aeromobili, carichi operativi e procedure operative (variazioni della spinta e del settaggio dei flap nonché interdipendenza tra variazioni in altezza e velocità); per tutti questi parametri occorre calcolare una media adeguata nel o nei periodi pertinenti. Spesso non sono disponibili informazioni così dettagliate, ma questo non è necessariamente un ostacolo; anche se le informazioni sono disponibili, chi si occupa della modellizzazione deve esercitare il proprio giudizio per conciliare l'accuratezza e i particolari delle informazioni con le esigenze e gli usi delle curve isolivello risultanti.

La sintesi dei profili di volo ottenuti sulla base delle «fasi della procedura» provenienti dalla banca dati ANP o dagli operatori di aeromobili è descritta nella sezione 2.7.13 e nell'**appendice B**. Si tratta di un processo, solitamente l'unico a disposizione di chi si occupa della modellizzazione in assenza di dati radar, che consente di ottenere sia la geometria della traiettoria di volo sia le relative variazioni nella velocità e nella spinta. Si può generalmente presupporre che tutti gli aeromobili (simili) all'interno di una fascia, sia quelli compresi nella traccia centrale che quelli nelle sottotracce disperse, seguano il profilo della traccia centrale.

Al di fuori della banca dati ANP, che fornisce informazioni standard sulle fasi della procedura, gli operatori degli aeromobili rappresentano la migliore fonte di informazioni affidabili, in merito, cioè, alle procedure da loro utilizzate e ai pesi tipici in volo. Per i voli individuali, lo standard di riferimento è il registratore dei dati di volo (FDR, *flight data recorder*) dell'aeromobile da cui è possibile ottenere tutte le informazioni rilevanti. Ma anche nel caso in cui tali dati siano disponibili, le operazioni di pretrattamento sono estremamente onerose. Pertanto, per consentire le necessarie economie in fase di modellizzazione, la soluzione pratica normalmente adottata è quella di utilizzare ipotesi ragionevoli su pesi medi e procedure operative.

Occorre procedere con cautela prima di adottare le fasi standard della procedura fornite dalla banca dati ANP (ciò che normalmente avviene quando le procedure reali non sono note). Si tratta di procedure standardizzate che sono ampiamente seguite ma che, in casi particolari, gli operatori possono utilizzare o non utilizzare. Un elemento importante è la definizione della spinta del motore al decollo (e talvolta nella salita), che può dipendere, in una certa misura, dalle circostanze del momento. In particolare, è prassi comune ridurre (rispetto al massimo disponibile) i livelli della spinta in fase di partenza, al fine di prolungare la vita utile del motore. L'**appendice B** fornisce orientamenti guida sulla rappresentazione delle pratiche abituali, ricorrendo ai quali, in generale, si otterranno curve isolivello più realistiche rispetto all'ipotesi di applicare il livello massimo di spinta. Tuttavia, se, per esempio, le piste sono brevi e/o le temperature medie dell'aria sono elevate, è probabile che l'applicazione del livello massimo di spinta sia l'ipotesi più realistica.

▼M2

Nella modellizzazione degli scenari reali, è possibile ottenere maggiore precisione utilizzando dati radar a complemento o in sostituzione delle informazioni nominali a cui si è accennato. I profili di volo possono essere determinati a partire da dati radar, come per le sottotracce laterali della traccia centrale — ma solo dopo aver suddiviso gli aeromobili per tipo e varianti e a volte per peso o distanza di scalo (ma non per dispersione) — in modo da ottenere, per ciascun sottogruppo, un profilo medio relativo all'altezza e alla velocità in funzione della distanza percorsa al suolo. Ancora una volta, quando, in seguito, viene combinato con le tracce al suolo, il profilo unico così ottenuto è associato solitamente sia alla traccia centrale sia alle sottotracce.

Conoscendo il peso dell'aeromobile è possibile calcolare la variazione di velocità e di spinta propulsiva attraverso la soluzione graduale delle equazioni di movimento. Prima di procedere in tal senso è utile preelaborare i dati per ridurre al minimo gli effetti degli errori radar che possono incidere sull'attendibilità delle stime dell'accelerazione. Per prima cosa occorre ridefinire il profilo adattando i segmenti di linea retta per rappresentare le fasi rilevanti del volo. Si tratta cioè di classificare in modo appropriato ciascun segmento in categorie quali, ad esempio, rullaggio, salita o discesa a velocità costante, riduzione della spinta, o accelerazione/decelerazione con o senza cambiamenti nel settaggio del flap. Anche il peso dell'aeromobile e le condizioni atmosferiche fanno parte dei dati di immissione richiesti.

La sezione 2.7.11 precisa che occorre tenere conto della dispersione laterale delle tracce di volo attorno alle rotte centrali o nominali. I campioni di dati radar sono caratterizzati da un'analoga dispersione delle traiettorie di volo sul piano verticale. Tuttavia non è prassi usuale modellizzare la dispersione verticale come una variabile indipendente; la dispersione è dovuta principalmente alle differenze nei pesi e nelle procedure operative degli aeromobili, fattori presi in considerazione al momento di preelaborare i dati in entrata sul traffico aereo.

2.7.13. *Costruzione di segmenti di traiettoria di volo*

Ciascuna traiettoria di volo deve essere definita da una serie di coordinate dei segmenti (nodi) e di parametri di volo. Il punto di partenza consiste nel determinare le coordinate dei segmenti della traccia al suolo. Quindi viene calcolato il profilo di volo, tenendo presente che per una data serie di fasi della procedura il profilo dipende dalla traccia al suolo; ad esempio, a parità di spinta e velocità, il tasso di velocità ascensionale di un aeromobile è inferiore nelle virate rispetto al volo rettilineo. Infine i segmenti di traiettoria di volo tridimensionali sono costruiti combinando il profilo di volo bidimensionale con la traccia al suolo bidimensionale ([1]).

Traccia al suolo

Una traccia al suolo, sia essa una traccia centrale o una sottotraccia dispersa è definita da una serie di coordinate (x,y) sul piano del suolo (ottenute ad esempio dalle informazioni radar) o da una sequenza di comandi della guida vettoriale che descrivono segmenti rettilinei e archi circolari (virate di raggio r definito e cambio di rotta $\Delta\xi$).

Ai fini di modellizzazione della segmentazione un arco è rappresentato da una sequenza di segmenti rettilinei fissati a sottoarchi. Benché tali segmenti non figurino esplicitamente nei segmenti di traccia al suolo, l'inclinazione laterale di un aeromobile durante le virate ne influenza la

([1]) A tal fine la lunghezza totale della traccia al suolo dovrebbe essere sempre superiore a quella del profilo di volo. Se necessario, ciò può essere conseguito aggiungendo segmenti rettilinei di lunghezza adeguata all'ultimo segmento della traccia al suolo.

▼M2

definizione. L'**appendice B4** illustra le modalità per calcolare gli angoli di inclinazione laterale durante una virata uniforme ma è ovvio che tali angoli non sono in realtà applicati o rimossi simultaneamente. Non vi è alcuna prescrizione su come gestire le transizioni tra volo rettilineo e virata e tra una virata e un'altra immediatamente sequenziale. Di norma i dettagli, la cui valutazione è lasciata all'utilizzatore (cfr. sezione 2.7.11), hanno con ogni probabilità un effetto trascurabile sulle curve isolivello finali; la cosa essenziale è invece evitare brusche discontinuità alla fine delle virate, cosa che può essere conseguita facilmente, ad esempio inserendo brevi segmenti di transizione durante i quali l'angolo di inclinazione laterale varia in modo lineare con la distanza. Solo nel caso particolare in cui è probabile che una virata specifica abbia un effetto dominante sulle curve isolivello finali sarà necessario definire in modo più realistico le dinamiche della transizione, mettere in relazione l'angolo di inclinazione laterale a un particolare tipo di aeromobile e adottare adeguate velocità di rollio. In questo contesto è sufficiente indicare che i sottoarchi finali $\Delta\xi_{trans}$ di ogni virata sono conformi ai requisiti di variazione dell'angolo di inclinazione laterale. Il resto dell'arco con il cambiamento di traiettoria di $\Delta\xi$ — $2{\cdot}\Delta\xi_{trans}$ gradi è diviso in n_{sub} sottoarchi sulla base della seguente formula:

$$n_{sub} = \text{int}(1 + (\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans})/30) \quad (2.7.3)$$

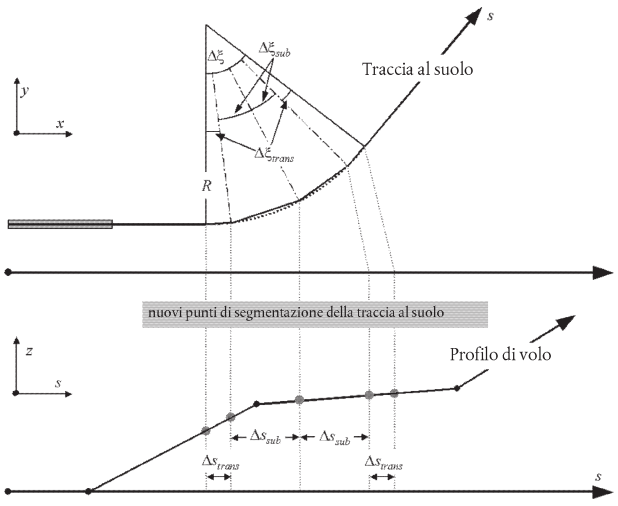
dove int(x) è una funzione che rinvia alla parte intera di x. Quindi il cambio di traiettoria $\Delta\xi_{sub}$ di ciascun sottoarco è calcolato come:

$$\Delta\xi_{sub} = (\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans})/n_{sub} \quad (2.7.4)$$

dove n_{sub} deve essere sufficientemente grande per garantire che $\Delta\xi_{sub} \leq$ 30 gradi. La segmentazione di un arco (esclusi i sottosegmenti finali di transizione) è illustrata nella **figura 2.7.f** ([1]).

Figura 2.7.f

Costruzione di segmenti di traiettoria di volo dividendo le virate in segmenti di lunghezza Δ*s* (il primo grafico indica il piano orizzontale e il secondo il piano verticale)



([1]) Definita in questo semplice modo, la lunghezza totale della traiettoria segmentata è leggermente inferiore a quella della traiettoria circolare. Tuttavia l'errore nella curva isolivello che ne consegue è irrilevante se gli incrementi di angolatura sono inferiori a 30°.

▼**M2**

Profilo di volo

I parametri che descrivono ciascun segmento di profilo di volo all'inizio (suffisso 1) e alla fine (suffisso 2) del segmento sono:

s_1, s_2 distanza lungo la traccia al suolo,

z_1, z_2 altezza del velivolo,

V_1, V_2 velocità al suolo,

P_1, P_2 parametro di potenza correlato al rumore (corrispondente a quello per il quale sono definite le curve NPD) e

ε_1, ε_2 angolo di inclinazione laterale.

Per costruire un profilo di volo da una serie di fasi della procedura (s*intesi della traiettoria di volo*), i segmenti sono costruiti in sequenza per conseguire le condizioni richieste alle estremità. I parametri alle estremità per ciascun segmento diventano i parametri del punto di inizio per il segmento successivo. In tutti i calcoli dei segmenti i parametri sono noti all'inizio; le condizioni richieste alle estremità sono specificate nella fase della procedura. Le fasi possono essere quelle predefinite, specificate nella banca dati ANP, o essere definite dall'utilizzatore (ad esempio, quelle specificate dai manuali di volo dell'aeromobile). Le condizioni alle estremità sono in genere l'altezza e la velocità; la costruzione del profilo di volo ha l'obiettivo di determinare la distanza di traiettoria percorsa fino al raggiungimento di tali condizioni. I parametri non definiti sono determinati applicando i calcoli sulle prestazioni di volo di cui all'**appendice B**.

Se la traccia al suolo è rettilinea, i punti del profilo e i parametri di volo associati possono essere determinati indipendentemente dalla traccia al suolo (l'angolo di inclinazione laterale è sempre zero). Le tracce al suolo sono tuttavia raramente rettilinee; esse infatti comportano in genere virate e, al fine di conseguire i migliori risultati, di tali virate si deve tener conto per determinare il profilo di volo bidimensionale, se necessario suddividendo i segmenti di profilo in corrispondenza dei nodi della traccia al suolo per inserirvi le variazioni dell'angolo di inclinazione laterale. Di norma, la lunghezza del segmento successivo non è conosciuta nella fase iniziale ed è calcolata in via provvisoria presupponendo che non vi siano variazioni dell'angolo di inclinazione laterale. Qualora risulti che il segmento provvisorio si estende su uno o più nodi di traccia al suolo, il primo dei quali è s, ovvero $s_1 < s < s_2$, il segmento è troncato in corrispondenza di s e i parametri in quel punto sono calcolati per interpolazione (cfr. di seguito). I parametri così calcolati diventano i parametri all'estremità del segmento attuale e i parametri iniziali di un nuovo segmento — che presenta le stesse condizioni finali obiettivo. In assenza di nodi della traccia al suolo il segmento provvisorio viene confermato.

Qualora non sia necessario prendere in considerazione gli effetti delle virate sul profilo di volo, viene adottata la soluzione del segmento unico; le informazioni relative all'angolo di inclinazione laterale sono, tuttavia, conservate per essere utilizzate successivamente.

Che sia effettuata o no una modellizzazione completa, ciascuna traiettoria di volo tridimensionale è generata incorporando il suo profilo di volo bidimensionale e la relativa traccia al suolo bidimensionale. Il risultato è una sequenza di serie di coordinate (x,y,z), ciascuna delle quali corrisponde a un nodo della traccia al suolo segmentata o a un nodo del profilo di volo o a entrambi; i punti di profilo sono corredati dei corrispondenti valori dell'altezza z, della velocità al suolo V, dell'angolo di

▼M2

inclinazione laterale ε, del regime del motore *P*. Per un punto della traccia (*x,y*) che si trova tra le estremità di un segmento di profilo di volo, i parametri sono interpolati come segue:

$$z = z_1 + f \cdot (z_2 - z_1) \quad (2.7.5)$$

$$V = \sqrt{V_1^2 + f \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \quad (2.7.6)$$

$$\varepsilon = \varepsilon_1 + f \cdot (\varepsilon_2 - \varepsilon_1) \quad (2.7.7)$$

$$P = \sqrt{P_1^2 + f \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \quad (2.7.8)$$

dove

$$f = (s - s_1)/(s_2 - s_1) \quad (2.7.9)$$

NB: si presuppone che *z* e ε varino in modo lineare con la distanza e che *V* e *P* invece varino in modo lineare con il tempo [ovvero, accelerazione costante ([1])].

Quando si mettono a confronto i segmenti di profilo di volo con i dati radar (*analisi della traiettoria di volo*), tutte le distanze alle estremità, le altezze, le velocità e gli angoli di inclinazione laterale sono ricavati direttamente dai dati; solo i regimi del motore devono essere calcolati utilizzando le equazioni relative alle prestazioni. Poiché anche le coordinate della traccia al suolo e del profilo di volo possono essere adeguatamente confrontate, si tratta in genere di un processo piuttosto semplice.

Segmentazione del rullaggio a terra in fase di decollo

In fase di decollo, quando un aeromobile accelera tra il punto di rilascio dei freni (altrimenti detto «inizio del rullaggio», *SOR*) e il punto di decollo, la velocità cambia in modo considerevole su una distanza compresa tra 1 500 e 2 500 metri, passando da 0 a circa 80 e 100 m/s.

Il rullaggio in fase di decollo è quindi suddiviso in segmenti di lunghezze variabili, durante ciascuna delle quali la velocità dell'aeromobile varia con un incremento specifico ΔV non superiore a 10 m/s (circa 20 kt). Benché durante il rullaggio in fase di decollo l'accelerazione subisca variazioni, in questo contesto è adeguato presupporre che essa rimanga costante. In questo caso, nella fase di decollo, V_1 è la velocità iniziale, V_2 è la velocità di decollo, n_{TO} è il numero di segmenti di decollo e s_{TO} è la distanza di decollo equivalente. Per una distanza di decollo equivalente s_{TO} (cfr. **appendice B**), una velocità iniziale V_1 e una velocità di decollo V_2, il numero n_{TO} di segmenti per il rullaggio a terra è

$$n_{TO} = \text{int}(1 + (V_2 - V_1)/10) \quad (2.7.10)$$

e quindi il cambio di velocità lungo un segmento è:

$$\Delta V = (V_2 - V_1)/n_{TO} \quad (2.7.11)$$

e il tempo Δt su ciascun segmento è (presupponendo un'accelerazione costante)

$$\Delta t = \frac{2 \cdot s_{TO}}{(V_2 + V_1) \cdot n_{TO}} \quad (2.7.12)$$

([1]) Anche se il regime del motore rimane costante lungo un segmento, la forza propulsiva e l'accelerazione possono cambiare a seguito della variazione della densità dell'aria dovuta all'altezza. Tuttavia, ai fini della modellizzazione del rumore tali variazioni sono di solito ininfluenti.

▼**M2**

La lunghezza $s_{TO,k}$ del segmento k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) del rullaggio di decollo è quindi:

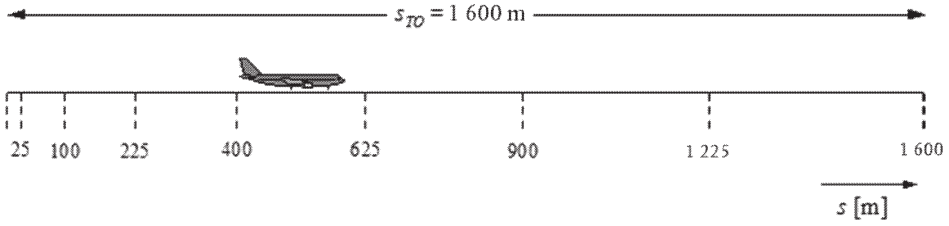
$$s_{TO,k} = (k - 0{,}5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k-1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \qquad (2.7.13)$$

Esempio:

Per una distanza di decollo s_{TO} = 1 600 m, V_1 = 0m/s e V_2 = 75 m/s, risulta che n_{TO} = 8 segmenti di lunghezza compresa tra 25 e 375 metri (cfr. **figura 2.7.g**):

Figura 2.7.g

Segmentazione di un rullaggio in fase di decollo (esempio per 8 segmenti)



Analogamente a quanto avviene per le variazioni di velocità, la spinta dell'aeromobile cambia in ciascun segmento con un incremento costante ΔP, calcolato come

$$\Delta P = (P_{TO} - P_{init})/n_{TO} \qquad (2.7.14)$$

dove P_{TO} e P_{init} designano rispettivamente la spinta dell'aeromobile nel punto di decollo e la spinta dell'aeromobile all'inizio del rullaggio in fase di decollo.

L'uso di tale incremento costante della spinta (invece dell'equazione di secondo grado 2.7.8) è finalizzato a garantire la coerenza con la relazione lineare tra spinta e velocità negli aeromobili con propulsori a reazione (eq. B-1).

Segmentazione del segmento iniziale di salita

Durante il segmento iniziale di salita la geometria subisce rapidi cambiamenti, in particolare in relazione a un punto di osservazione al lato della traccia di volo, in cui l'*angolo beta* cambia rapidamente via via che l'aeromobile percorre questo segmento iniziale. I confronti con i calcoli relativi a segmenti molto piccoli indica che, prendendo in esame un singolo segmento di salita si ottiene per le metriche integrate un'approssimazione del rumore molto poco accurata sui lati della traccia di volo. La precisione dei calcoli migliora grazie a una sottosegmentazione del primo segmento di decollo. La lunghezza di ciascun segmento e il numero di segmenti sono fortemente influenzati dall'attenuazione laterale. Registrando l'espressione dell'attenuazione laterale totale per gli aeromobili con propulsori montati nella fusoliera, si può constatare che per una variazione limitata dell'attenuazione laterale pari a 1,5 dB per sottosegmento, il segmento iniziale di salita deve essere diviso in sottosegmenti basati sull'insieme dei valori di altezza indicati di seguito:

z = {18,9, 41,5, 68,3, 102,1, 147,5, 214,9, 334,9, 609,6, 1 289,6} metri, o

z = {62, 136, 224, 335, 484, 705, 1 099, 2 000, 4 231} piedi

Le altezze di cui sopra sono applicate individuando quale altezza nella serie sia più vicina all'estremità originaria del segmento. Le effettive altezze del sottosegmento sono poi calcolate utilizzando:

▼M2

$$z'_i = z\ [z_i/z_N]\ (i = 1...N) \qquad (2.7.15)$$

dove z è l'altezza finale del segmento originario, z_i è il valore i-esimo della serie di valori relativi all'altezza e z_N è il limite superiore più vicino all'altezza z. Grazie a questo processo la variazione dell'attenuazione laterale risulta costante in ciascun sottosegmento, garantendo curve isolivello più accurate, ma senza che sia necessario utilizzare segmenti molto brevi.

Esempio:

Se l'altezza all'estremità del segmento originario è pari a z = 304,8 m, allora sulla base della serie di valori per l'altezza 214,9 < 304,8 < 334,9 e il limite superiore più vicino a z = 304,8 m è z_7 = 334,9 m. Le altezze all'estremità del sottosegmento sono quindi calcolate applicando la formula seguente:

$$z_i' = 304{,}8\ [z_i/334{,}9]\ (i = 1..N)$$

Quindi z_i' sarà pari a 17,2 m e z_2' sarà pari a 37,8 m, ecc.

I valori di velocità e regime del motore sui punti inseriti sono ricavati per interpolazione utilizzando rispettivamente le equazioni (2.7.11) e (2.7.13).

Segmentazione dei segmenti corrispondenti a fasi di volo

Una volta ricavata la traiettoria di volo segmentata conformemente alla procedura illustrata nella sezione 2.7.13 e applicata la sottosegmentazione descritta, possono essere necessari ulteriori adeguamenti della segmentazione. Tra questi rientrano:

— la rimozione di punti della traiettoria di volo tra loro troppo vicini e

— l'inserimento di punti aggiuntivi quando le variazioni di velocità lungo i segmenti sono troppo elevate.

Quando punti adiacenti si trovano a una distanza di 10 metri l'uno dall'altro, e non vi è variazione delle relative velocità e spinta, uno dei punti viene eliminato.

Nel caso dei segmenti corrispondenti a fasi di volo, laddove si registri una significativa variazione di velocità lungo un segmento, quest'ultimo viene suddiviso con le stesse modalità adottate nel caso del rullaggio a terra, ovvero:

$$n_{seg} = \mathrm{int}(1 + |V_2 - V_1|/10) \qquad (2.7.16)$$

dove V_1 e V_2 sono rispettivamente le velocità all'inizio e alla fine del segmento. I corrispondenti parametri del sottosegmento sono calcolati in modo analogo a quelli del rullaggio a terra in fase di decollo, utilizzando le equazioni da 2.7.11 a 2.7.13.

Il rullaggio a terra dopo l'atterraggio

Benché il rullaggio a terra dopo l'atterraggio costituisca il processo inverso rispetto al rullaggio a terra in fase di decollo, particolare attenzione deve essere prestata ai seguenti aspetti:

— l'*inversione di spinta* che è applicata talvolta per ridurre la velocità degli aeromobili

— e velivoli che lasciano la pista dopo la decelerazione [l'aeromobile che lascia la pista non contribuisce più al rumore nell'atmosfera in quanto il rumore prodotto in fase di rullaggio (taxiing) non è preso in considerazione)].

▼**M2**

Diversamente dalla distanza di rullaggio in fase di decollo, che è ricavata dai parametri di prestazione dell'aeromobile, la distanza di arresto s_{stop} (ovvero la distanza dal punto di contatto con la pista al punto in cui l'aeromobile lascia la pista) non è esclusivamente specifica dell'aeromobile. Per quanto la distanza minima di arresto possa essere stimata sulla base della massa e delle prestazioni dell'aeromobile (e dell'inversione di spinta disponibile), la distanza di arresto effettiva dipende anche dall'ubicazione delle piste di rullaggio, dalla situazione del traffico e dai regolamenti specifici dell'aeroporto in materia di inversione di spinta.

L'uso dell'inversione di spinta non costituisce una procedura standard — è utilizzata esclusivamente quando la decelerazione necessaria non può essere ottenuta utilizzando i freni ruota. (L'inversione di spinta può essere estremamente fastidiosa in quanto un rapido cambiamento del regime del motore dal regime minimo a quello di inversione produce un rumore forte e improvviso).

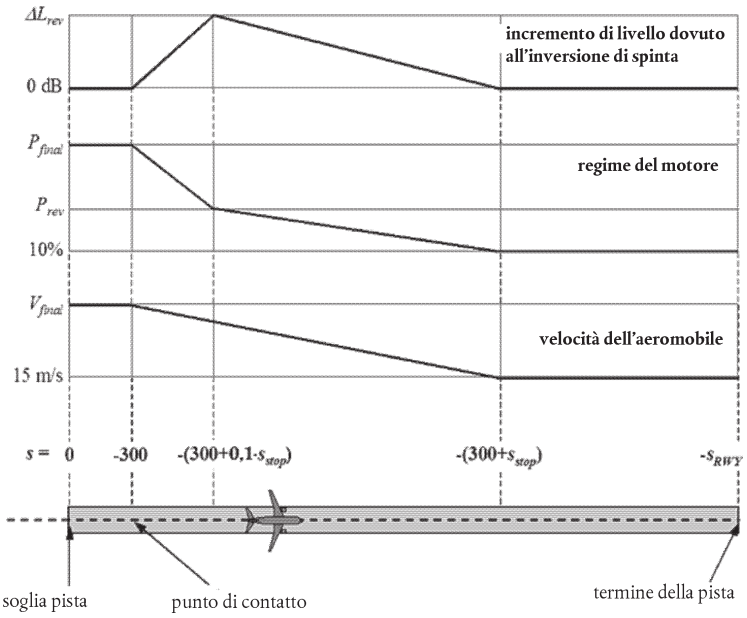
Tuttavia, poiché la maggior parte delle piste sono utilizzate sia per il decollo che per l'atterraggio, l'inversione di spinta produce un effetto molto ridotto sulle curve isolivello in quanto l'energia sonora totale prodotta in corrispondenza della pista è dominata dal rumore prodotto dalle operazioni di decollo. Il contributo dell'inversione di spinta alle curve isolivello può essere significativo soltanto quando l'uso di una pista è limitato alle operazioni di atterraggio.

Dal punto di vista fisico il rumore prodotto dall'inversione di spinta è un processo molto complesso ma, dato il suo impatto relativamente ridotto sulle curve isolivello, può essere modellizzato in modo semplice, tenendo conto del rapido cambiamento del regime del motore mediante un'adeguata segmentazione.

È chiaro che la modellizzazione del rullaggio di terra dopo l'atterraggio è meno semplice della modellizzazione del rumore prodotto nel rullaggio in fase di decollo. Per un uso generale, quando non siano disponibili informazioni dettagliate, si raccomandano le seguenti ipotesi di modellizzazione semplificate (cfr. **figura 2.7.h).**

Figura 2.7.h

Modellizzazione del rullaggio di terra dopo l'atterraggio



▼M2

L'aeromobile tocca terra 300 metri oltre la soglia pista (che presenta le coordinate $s = 0$ lungo la traccia di avvicinamento a terra). L'aeromobile è quindi decelerato su una distanza di arresto s_{stop} — i cui valori specifici relativi all'aeromobile figurano nella banca dati ANP — a partire dalla velocità dell'avvicinamento finale V_{final} fino a 15 m/s. A causa delle rapide variazioni di velocità all'interno di questo segmento, esso deve essere ulteriormente segmentato nella stessa maniera applicata al rullaggio ai terra in fase di decollo (o ai segmenti corrispondenti a fasi di volo contraddistinti da rapide variazioni di velocità), utilizzando le equazioni da 2.7.10 a 2.7.13.

Il regime del motore passa dal regime dell'avvicinamento finale al momento del contatto a un regime di inversione di spinta P_{rev} su una distanza di $0{,}1 \times s_{stop}$, quindi diminuisce al 10 % del regime massimo disponibile sul rimanente 90 per cento della distanza di arresto. Fino al termine della pista (a $s = -s_{\mathrm{RWY}}$) la velocità dell'aeromobile rimane costante.

Le curve NPD per l'inversione di spinta non sono al momento incluse nella banca dati ANP e, pertanto, al fine di modellizzare questo effetto, è necessario basarsi sulle curve convenzionali. Di norma l'effetto del regime di inversione di spinta P_{rev} è pari a circa il 20 % del pieno regime; pertanto si raccomanda di utilizzare questo valore in assenza di informazioni operative. Tuttavia, poiché a un dato regime l'inversione di spinta tende a generare un rumore significativamente superiore a quello della spinta propulsiva, una ponderazione ΔL viene applicata al livello dell'evento derivato dai dati NPD, che aumenta da 0 a un valore ΔL_{rev} [5dB è il valore raccomandato in via provvisoria ([1])] per $0{,}1 \times s_{stop}$, e che diminuisce quindi in modo lineare fino a 0 sulla distanza di arresto rimanente.

2.7.14. *Calcolo del rumore per un singolo evento*

La parte fondamentale del processo di modellizzazione, illustrata qui nella sua interezza, è il calcolo del livello di rumore per un unico evento sulla base delle informazioni della traiettoria di volo di cui alle **sezioni da 2.7.7 a 2.7.13**.

2.7.15. *Metriche di un singolo evento*

Il rumore prodotto dal movimento di un aeromobile nel punto di osservazione è espresso come «livello di esposizione sonora per singolo evento», un dato quantitativo che costituisce un indicatore del suo impatto sulle persone. Il suono ricevuto è misurato in termini di rumore, utilizzando una scala di base in decibel $L(t)$ che applica una ponderazione in funzione della frequenza (o filtro) per riprodurre le caratteristiche dell'udito umano. La scala di maggiore importanza nella modellizzazione delle curve isolivello di un aeromobile è il livello sonoro ponderato (A), L_A.

La metrica più comunemente utilizzata per valutare interi eventi è data dai «livelli di esposizione sonora per singolo evento», L_E, che permettono di tener conto di tutta (o della maggior parte di) l'energia sonora di tali eventi. L'integrazione della dimensione temporale di tale processo genera le principali difficoltà della modellizzazione della segmentazione (o simulazione). Di più semplice modellizzazione è la metrica alternativa L_{max}, corrispondente al livello massimo istantaneo che si registra durante l'evento; è tuttavia L_E a costituire la componente basilare di tutti gli indici del rumore prodotto dalla maggior parte degli aeromobili moderni; in futuro i modelli pratici dovrebbero comprendere sia L_{max} sia L_E. Ciascuna metrica può essere misurata su differenti scale di rumore; nel presente documento viene considerato esclusivamente il livello sonoro ponderato (A). La scala è generalmente indicata in modo simbolico con l'estensione del suffisso della metrica, ovvero L_{AE}, L_{Amax}.

([1]) Tale valore era stato raccomandato nell'edizione precedente del documento ECAC 29 ma è tuttora considerato provvisorio in attesa di acquisire ulteriori dati sperimentali probatori.

▼M2

Il livello di esposizione sonora per un singolo evento è espresso mediante la seguente equazione

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{t_0}\int_{t_1}^{t_2} 10^{L(t)/10}dt\right) \qquad (2.7.17)$$

dove t_0 indica un tempo di riferimento. L'intervallo di integrazione $[t_1,t_2]$ è scelto al fine di garantire che siano presi in conto (quasi) tutti i suoni significativi prodotti nell'evento. Molto spesso i limiti t_1 e t_2 sono scelti per coprire il periodo in cui il livello $L(t)$ è uguale o inferiore a 10 dB di L_{max}. questo periodo è noto come tempo «con diminuzione limitata a 10 dB» («10-dB down»). I livelli di esposizione al suono (rumore) repertoriati nella banca dati ANP sono valori «con diminuzione limitata a 10-dB» ([1]).

Ai fini della modellizzazione delle curve isolivello degli aeromobili, la principale applicazione dell'equazione 2.7.17 è la metrica standard *Sound Exposure Level* (livello di esposizione al suono) L_{AE} (acronimo SEL):

$$L_{AE} = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{t_0}\int_{t_1}^{t_2} 10^{L_A(t)/10}dt\right) \text{ con } t_0 = 1 \text{ secondo} \qquad (2.7.18)$$

Le equazioni per calcolare il livello di esposizione possono essere usate per determinare i livelli di eventi per i quali è conosciuta l'intera variazione in funzione del tempo di $L(t)$. Nella metodologia raccomandata per la modellizzazione del rumore tali variazioni in funzione del tempo non sono definite; i livelli di esposizione di un evento sono calcolati sommando i valori dei segmenti, dove ciascun livello parziale di un evento definisce il contributo di un unico segmento finito della traiettoria di volo.

2.7.16. *Determinazione dei livelli di un evento sulla base dei dati NPD*

La principale fonte di dati relativi al rumore prodotto dagli aeromobili è la banca dati ANP (*Aircraft Noise and Performance*). Essa presenta i livelli L_{max} e L_E come funzioni della distanza di propagazione d — per tipi specifici di aeromobili e per le loro varianti, configurazioni di volo (avvicinamento, partenza, configurazioni dei flap) e regimi P. Essi fanno riferimento a un volo stabilizzato a velocità di riferimento specifiche V_{ref} lungo una traiettoria di volo rettilinea teoricamente infinita ([2]).

In seguito viene descritto in che modo sono specificati i valori delle variabili indipendenti P e d. In una ricerca singola, conoscendo i valori di ingresso P e d, si possono ottenere i valori dei *livelli di riferimento* $L_{max}(P,d)$ e/o $L_{E\infty}(P,d)$ (applicabile a una traiettoria di volo infinita). A meno che non siano disponibili i valori esatti per P e/o d, è in genere necessario stimare per interpolazione il o i livelli di rumore dell'evento. Si utilizza un'interpolazione lineare tra i valori repertoriati dei regimi e un'interpolazione logaritmica tra i valori repertoriati delle distanze (cfr. **figura 2.7.i**).

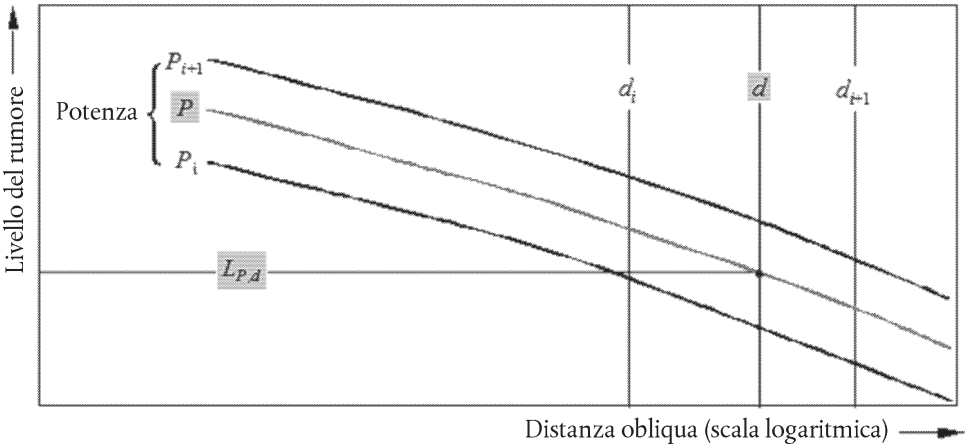
([1]) L_E con diminuzione limitata a 10-dB può essere fino a 0,5 dB inferiore a L_E valutato su una durata maggiore. Tuttavia, fatta eccezione per le brevi distanze inclinate in cui i livelli sono elevati, il rumore ambiente estraneo rende spesso poco pratici i lunghi intervalli di misurazione e i valori con diminuzione limitata a 10-dB costituiscono la norma. Poiché anche gli studi sugli effetti del rumore (utilizzati per «calibrare» le curve isolivello) tendono a utilizzare valori con diminuzione limitata a 10 dB, i valori della banca dati ANP sono considerati del tutto adeguati.

([2]) Benché l'idea di una traiettoria di volo infinitamente lunga sia importante ai fini della definizione di un livello di esposizione al suono di un evento L_E, essa ha meno rilevanza nel caso del livello massimo di un evento L_{max} dove predomina il rumore emesso dall'aeromobile quando si trova in una posizione particolare in corrispondenza o prossimità del punto di approccio più vicino al punto di osservazione. A fini di modellizzazione il parametro della distanza NPD è scelto per rappresentare la distanza minima tra punto di osservazione e segmento.

▼M2

Figura 2.7.i

Interpolazione nelle curve rumore-potenza-distanza



Se P_i e P_{i+1} sono i valori del regime del motore per i quali sono repertoriati i dati relativi al livello di rumore in rapporto alla distanza, il livello di rumore *L(P)* a una data distanza per il regime intermedio P, compreso tra P_i e $P_{i+1,}$ è dato da:

$$L(P) = L(P_i) + \frac{L(P_i + 1) - L(P_i)}{P_i + 1 - P_i} \cdot (P - P_i) \qquad (2.7.19)$$

Se, a qualsiasi regime del motore, d_i e d_{i+1} sono distanze per le quali sono repertoriati dati sul rumore, il livello di rumore *L(d)* per una distanza intermedia d, compresa tra d_i e d_{i+1}, è dato da:

$$L(d) = L(d_i) + \frac{L(d_{i+1}) - L(d_i)}{\lg d_{i+1} - \lg d_i} \cdot (\lg d - \lg d_i) \qquad (2.7.20)$$

Utilizzando le equazioni (2.7.19) e (2.7.20), si può ottenere un livello di rumore *L(P,d)* per qualsiasi regime del motore P e qualsiasi distanza d che figurano all'interno della banca dati NPD.

Per distanze d non comprese nella banca dati NPD, viene utilizzata l'equazione 2.7.20 per estrapolare dai due ultimi valori, ovvero per distanze minori da $L(d_1)$ e $L(d_2)$ o per distanze maggiori da $L(d_{I-1})$ e $L(d_I)$, dove I è il numero totale di punti NPD sulla curva. Pertanto

distanze minori: $$L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - \lg d_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \qquad (2.7.21)$$

distanze maggiori: $$L(d) = L(d_{I-1}) - \frac{L(d_{I-1}) - L(d_I)}{\lg d_I - \lg d_{I-1}} \cdot (\lg d - \lg d_{I-1}) \qquad (2.7.22)$$

Poiché, a brevi distanze d, i livelli di rumore tendono a crescere molto rapidamente di pari passo con la diminuzione della distanza di propagazione, si raccomanda di imporre per d un limite inferiore (30 metri), ovvero $d = \max(d, 30\ \text{m})$.

Adeguamento in funzione dell'impedenza dei dati standard NPD

I dati NPD contenuti nella banca dati ANP sono normalizzati in funzione di condizioni atmosferiche specifiche (temperatura di 25 °C e pressione di 101 325 kPa). Prima di utilizzare il metodo di interpolazione/estrapolazione sopradescritto, è necessario applicare ai dati NPD standard un adeguamento in funzione dell'impedenza acustica.

▼M2

L'impedenza acustica è collegata alla propagazione di onde sonore in ambito acustico e viene definita come il prodotto della densità dell'aria per la velocità del suono. Per una data intensità sonora (potenza per unità di superficie) percepita a una distanza specifica dalla fonte, la pressione sonora associata (utilizzata per definire le metriche SEL e L_{Amax}) dipende dall'impedenza acustica dell'aria nel punto di misurazione. È una funzione della temperatura e della pressione atmosferica (e, indirettamente, dell'altitudine). Vi è pertanto la necessità di adeguare i dati standard NPD della banca dati ANP per tenere conto delle effettive condizioni di temperatura e pressione al punto ricettore, che sono generalmente differenti dalle condizioni normalizzate dei dati ANP.

L'adeguamento in funzione dell'impedenza da applicare ai livelli standard NPD è espresso come segue:

$$\Delta_{Impedance} = 10 \cdot \lg\left(\frac{\rho \cdot c}{409{,}81}\right) \tag{2.7.23}$$

dove:

$\Delta_{Impedance}$ Adeguamento in funzione dell'impedenza per le effettive condizioni atmosferiche al punto ricettore (dB)

$\rho \cdot c$ Impedenza acustica (newton secondi/m^3) dell'aria al punto ricettore (sapendo che l'impedenza dell'aria associata alle condizioni atmosferiche di riferimento dei dati NPD nella banca dati ANP è pari a 409,81).

L'impedenza $\rho \cdot c$ è calcolata come segue:

$$\rho \cdot \mathrm{c} = 416{,}86 \cdot \left[\frac{\delta}{\theta^{1/2}}\right] \tag{2.7.24}$$

δ p/p_o, rapporto tra la pressione dell'aria ambiente all'altitudine del punto di osservazione e la pressione atmosferica standard al livello medio del mare: p_o = 101 325 kPa (o 1 013,25 mb)

θ (T + 273,15)/(T_0 + 273,15) rapporto tra la temperatura dell'aria all'altitudine del punto di osservazione e la temperatura atmosferica standard al livello medio del mare: T_0 = 15,0 °C

L'adeguamento in funzione dell'impedenza acustica è generalmente inferiore ad alcuni decimi di decibel. In particolare va sottolineato che in condizioni atmosferiche standard (*po* = 101 325 kPa e T_0 = 15,0 °C), l'adeguamento in funzione dell'impedenza è inferiore a 0,1 dB (0,074 dB). Tuttavia, quando si registrano significative variazioni di temperatura e di pressione atmosferica rispetto alle condizioni di riferimento dei dati NPD, l'adeguamento può essere più pronunciato.

2.7.17. *Espressioni generali*

Livello di un evento associato a un segmento Lseg

I valori del segmento sono determinati applicando adeguamenti ai valori del livello di riferimento (traiettoria infinita) ricavati dai dati NPD. Il livello massimo di rumore di un segmento di traiettoria di volo $L_{max,seg}$ può essere espresso generalmente come

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) \tag{2.7.25}$$

▼**M2**

e il contributo di un segmento di traiettoria di volo a L_E come

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d\ ) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

I «termini di correzione» nelle equazioni 2.7.25 e 2.7.26 — che sono descritti in dettaglio nella sezione 2.7.19 — si riferiscono ai seguenti effetti:

Δ_V *Correzione della durata:* i dati NPD si riferiscono a una velocità di volo di riferimento. La correzione permette di adeguare i livelli di esposizione a velocità non di riferimento. (Essa non è applicata a $L_{max,seg}$.)

$\Delta_I(\varphi)$ *Effetto di installazione:* descrive una variazione della *direttività laterale* dovuta alla schermatura, alla rifrazione e alla riflessione causate dalla cellula dell'aeromobile, dai motori e dai campi di flusso circostanti.

$\Lambda(\beta,\ell)$ *Attenuazione laterale:* è significativa per la propagazione sonora ad angoli bassi rispetto al suolo; tiene conto dell'interazione tra onde sonore dirette e riflesse (effetto del suolo) e degli effetti di disomogeneità atmosferiche (causate in primo luogo dal suolo) che determinano la rifrazione delle onde sonore dirette verso il punto di osservazione al lato della traiettoria di volo.

Δ_F *Correzione di un segmento finito (frazione di rumore):* tiene conto della lunghezza finita del segmento che, ovviamente, genera una minore esposizione al rumore rispetto a un segmento di lunghezza infinita. Si applica esclusivamente alle metriche di esposizione.

Se il segmento è parte integrante del rullaggio a terra nelle fasi di decollo e atterraggio e il punto di osservazione è ubicato dietro il segmento preso in considerazione, si adottano misure speciali per rappresentare la direzionalità pronunciata del rumore dei motori a reazione registrato alle spalle di un aereo in procinto di decollare. Tali misure speciali consistono, segnatamente, nell'utilizzo di una forma specifica di rumore per il livello di esposizione:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F Forma particolare della *correzione del segmento*

Δ_{SOR} *Correzione per la direttività*: tiene conto della direzionalità pronunciata del rumore dei motori a reazione registrato alle spalle del segmento di rullaggio a terra

Il trattamento specifico del rullaggio a terra è descritto nella sezione 2.7.19

La sezione che segue descrive il calcolo dei livelli di rumore del segmento.

▼M2

Livello di rumore dell'evento L del movimento di un aeromobile

Il livello massimo L_{max} è semplicemente il più elevato dei valori del segmento $L_{max,seg}$ (cfr. le equazioni **2.7.25 e 2.7.27**)

$$L_{max} = \max(L_{max,seg}) \tag{2.7.29}$$

dove ciascun valore del segmento è determinato per i dati NPD dell'aeromobile relativi al regime P e alla distanza d. Di seguito sono illustrati questi parametri e i termini modificatori Δ_I (φ) e $\Lambda(\beta,\ell)$.

Il livello di esposizione L_E è calcolato come la somma dei decibel dei contributi $L_{E,seg}$ di ciascun segmento della traiettoria di volo rilevante sul piano del rumore; ovvero

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\sum 10^{L_{E,seg}/10}\right) \tag{2.7.30}$$

La somma viene effettuata fase per fase per tutti i segmenti della traiettoria di volo.

La parte rimanente del presente capitolo prende in esame la determinazione dei livelli di rumore associati ai segmenti $L_{max,seg}$ e $L_{E,seg}$.

2.7.18. *Parametri dei segmenti di traiettoria di volo*

Il regime P e la distanza d, per i quali i livelli di riferimento $L_{max,seg}(P,d)$ e $L_{E\infty}(P,d)$ sono ricavati per interpolazione dalle tabelle NPD, sono determinati sulla base dei parametri geometrici e operativi che definiscono il segmento. Di seguito ne sono illustrate le modalità con l'ausilio di illustrazioni dello schema contenente il segmento e il punto di osservazione.

Parametri geometrici

Le **figure da 2.7.j** a **2.7.l** mostrano le geometrie fonte-ricettore quando il punto di osservazione **O** è a) dietro, b) lungo e c) davanti al segmento $\mathbf{S_1S_2}$ dove la direzione del volo è da $\mathbf{S_1}$ a $\mathbf{S_2}$. Nei diagrammi

O è il punto di osservazione

$\mathbf{S_1}$, $\mathbf{S_2}$ indicano l'inizio e la fine del segmento

$\mathbf{S_p}$ è il punto dell'avvicinamento perpendicolare più vicino al punto di osservazione sul segmento o sulla sua estensione

d_1, d_2 sono le distanze tra inizio del segmento, fine del segmento e punto di osservazione

d_s è la distanza più breve tra segmento e punto di osservazione

d_p è la distanza perpendicolare tra osservatore e segmento esteso *(distanza obliqua minima)*

λ è la lunghezza del segmento di traiettoria di volo

q è la distanza da $\mathbf{S_1}$ a $\mathbf{S_p}$ (negativa se il punto di osservazione si trova dietro il segmento)

▼M2

Figura 2.7.j

Geometria del segmento di traiettoria di volo quando il punto di osservazione è dietro il segmento

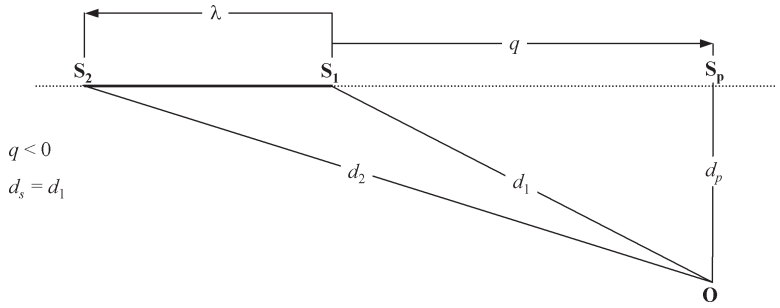


Figura 2.7.k

Geometria del segmento di traiettoria di volo quando il punto di osservazione si trova lungo il segmento

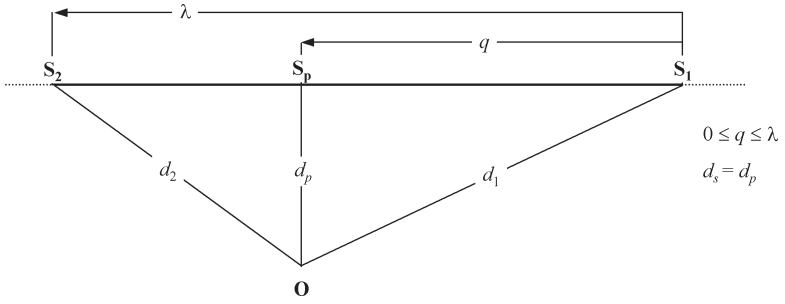
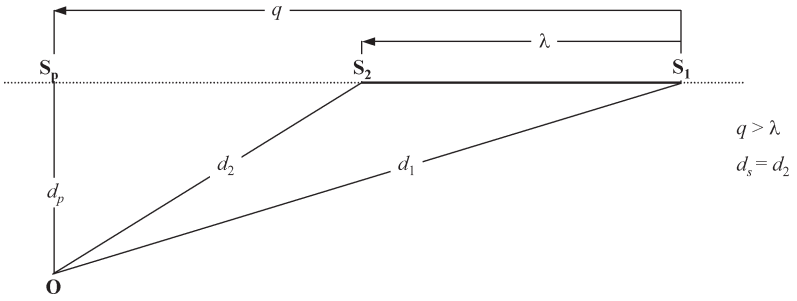


Figura 2.7.l

Geometria del segmento di traiettoria di volo quando il punto di osservazione si trova davanti al segmento



Il segmento della traiettoria di volo è rappresentato da una linea continua in grassetto. La linea tratteggiata rappresenta *l'estensione della traiettoria di volo* che si estende all'infinito in entrambe le direzioni. Nel caso dei segmenti corrispondenti a fasi di volo, dove la metrica dell'evento è un livello di esposizione L_E, il parametro NPD della distanza d è la distanza d_p che intercorre tra $\mathbf{S_p}$ e il punto di osservazione, detta *distanza obliqua minima* [ovvero la distanza perpendicolare dal punto di osservazione al segmento o alla sua estensione, in altri termini alla traiettoria di volo infinita (ipotetica) di cui il segmento è considerato parte].

▼M2

Tuttavia, per metriche del livello di esposizione in cui i punti di osservazione si trovino dietro i segmenti di terra durante il rullaggio in fase di decollo e per i punti di osservazione che si trovano davanti ai segmenti di terra durante il rullaggio successivo all'atterraggio, il parametro NPD della distanza d diventa la distanza d_s, la distanza più breve tra il punto di osservazione e il segmento (ovvero la stessa distanza utilizzata per le metriche del livello massimo).

Per le metriche del livello massimo il parametro NPD della distanza d è d_s, la distanza più breve tra il punto di osservazione e il segmento.

Regime P del segmento

I dati NPD descrivono il rumore prodotto da un aeromobile in volo rettilineo costante su una traiettoria di volo infinita, ovvero a regime del motore P costante. La metodologia raccomandata suddivide le effettive traiettorie di volo, lungo le quali si registrano variazioni di velocità e direzione, in un numero di segmenti finiti, ciascuno dei quali è considerato parte di un'uniforme e infinita traiettoria di volo per la quale sono utilizzabili i dati NPD. La metodologia prevede, tuttavia, variazioni di regime lungo un segmento che si producono in modo lineare in rapporto alla distanza, da P_1 all'inizio del segmento a P_2 alla fine dello stesso. È pertanto necessario definire un valore equivalente stabile P per il segmento, che viene assunto come il valore registrato nel punto del segmento più vicino al punto di osservazione. Se il punto di osservazione si trova lungo il segmento (figura 2.7.k), tale valore è ottenuto per interpolazione, come rappresentato dall'equazione 2.7.8, tra i valori finali, ovvero

$$P = \sqrt{P_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \qquad (2.7.31)$$

Se il punto di osservazione si trova davanti o dietro il segmento, tale valore è corrispondente al punto finale più vicino, P_1 o P_2.

2.7.19. *Termini per la correzione del livello di un evento associato a un segmento*

I dati NDP definiscono i livelli di rumore di un evento come funzione della distanza misurata perpendicolarmente al di sotto di un segmento ideale di traiettoria livellata e rettilinea di lunghezza infinita lungo il quale l'aeromobile vola a regime del motore stabile e a una velocità di riferimento fissa ([1]). Il livello dell'evento ottenuto per interpolazione dai dati NPD per un regime del motore e una distanza obliqua specifici è indicato come *livello di riferimento*. Esso si applica a una traiettoria di volo infinita e deve essere corretto per tenere conto degli effetti 1) della velocità non di riferimento, 2) degli effetti di installazione del motore (direttività laterale), 3) dell'attenuazione laterale, 4) della lunghezza finita di un segmento e 5) della direttività longitudinale dietro l'inizio del rullaggio in fase di decollo — si vedano le equazioni 2.7.25 e 2.7.26.

La correzione della durata ΔV (esclusivamente livelli di esposizione LE)

Questa correzione ([2]) tiene conto di una variazione dei livelli di esposizione quando l'effettiva velocità al suolo nel segmento è differente dalla velocità di riferimento dell'aeromobile V_{ref} a cui si riferiscono i dati NPD di base. Poiché, analogamente al regime motore, la velocità varia all'interno del segmento (la velocità al suolo varia da V_1 a V_2), è necessario definire una velocità equivalente del segmento V_{seg}, tenendo presente che il segmento è inclinato rispetto al suolo; ovvero

([1]) Le specifiche NPD richiedono che i dati siano basati sulle misurazioni di un volo *rettilineo* stabile ma non necessariamente livellato; per creare le condizioni di volo necessarie, la traiettoria di prova dell'aeromobile può essere inclinata rispetto al piano orizzontale. Tuttavia, come si vedrà, le traiettorie inclinate comportano difficoltà computazionali; per questo motivo, quando si utilizzano i dati a fini di modellizzazione, è opportuno visualizzare le traiettorie fonte come rettilinee e livellate.

([2]) La «*correzione della durata*», dovuta al fatto che essa tiene conto degli effetti della velocità dell'aeromobile sulla durata dell'evento sonoro, ammettendo l'ipotesi semplice che, restando costanti gli altri elementi, la durata, e quindi l'energia percepita dell'evento sonoro, è inversamente proporzionale alla velocità della fonte.

▼M2

$$V_{seg} = V/\cos\gamma \tag{2.7.32}$$

dove V è qui il segmento di velocità al suolo equivalente (si veda a titolo informativo l'equazione B-22 che esprime V in termini di velocità calibrata), V_c e

$$\gamma = \tan^{-1}\left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1}\right) \tag{2.7.33}$$

Per i segmenti corrispondenti a fasi di volo, V è assunta come la velocità al suolo nel punto di avvicinamento più vicino **S** — ottenuta per interpolazione tra i valori corrispondenti alle estremità del segmento, ipotizzando che quest'ultimo vari in modo lineare con il tempo; ovvero, se il punto di osservazione si trova lungo il segmento:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \tag{2.7.34}$$

Se il punto di osservazione si trova davanti o dietro il segmento, tale valore è corrispondente all'estremità più vicina, V_1 or V_2.

Nel caso dei segmenti di pista (parti del rullaggio a terra nelle fasi di decollo o atterraggio per le quali $\gamma = 0$), V_{seg} è assunta semplicemente come la media delle velocità all'inizio e alla fine del segmento; ovvero

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \tag{2.7.35}$$

In ogni caso la correzione cumulativa della durata è quindi

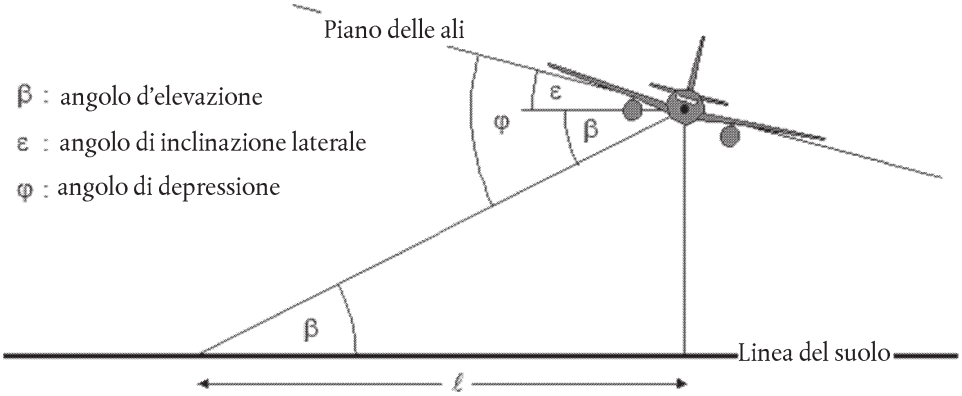
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \tag{2.7.36}$$

Geometria della propagazione del suono

La **figura 2.7.l** mostra la geometria di base nel piano perpendicolare alla traiettoria di volo dell'aeromobile. La linea al suolo è l'intersezione del piano perpendicolare con il piano del suolo. (Se la traiettoria di volo è livellata, la linea del suolo costituisce una v**ista laterale** del piano del suolo) L'aeromobile è inclinato a un angolo ε misurato in senso antiorario rispetto al suo asse di rollio (ovvero con l'ala destra sollevata). L'angolo è pertanto positivo nelle virate a sinistra e negativo nelle virate a destra.

Figura 2.7.m

Angoli del punto di osservazione di un aeromobile su un piano perpendicolare alla traiettoria di volo



▼M2

— L'*angolo di elevazione* β (compreso tra 0 e 90°) tra la traiettoria di propagazione diretta del suono e la linea del suolo [1] determina, insieme all'inclinazione della traiettoria di volo e lo spostamento laterale ℓ del punto di osservazione dalla traccia al suolo, l'attenuazione laterale.

— L'*angolo di depressione* φ, tra il piano dell'ala e la traiettoria di propagazione, determina gli effetti di installazione del motore. Per quanto riguarda l'angolo di inclinazione si ha per convenzione $\varphi = \beta \pm \varepsilon$, designando con il segno positivo i punti di osservazione a destra e col segno negativo i punti di osservazione a sinistra.

Correzione relativa all'installazione del motore ΔI

Un aeromobile in volo costituisce una complessa fonte di rumore. Le fonti sonore costituite dai motori (e dalla cellula) sono già di per sé complesse; in più, la configurazione della cellula, e in particolare l'ubicazione dei motori, influenza le caratteristiche di irradiazione del rumore in virtù dei processi di riflessione, rifrazione e dispersione causati dalle superfici solide e dai campi di flusso aerodinamici. Ne risulta una direzionalità non uniforme del suono irradiato lateralmente in relazione all'asse di rollio dell'aeromobile, chiamata in questa sede *direttività laterale.*

Vi sono differenze significative nella direttività laterale tra aeromobili con motori montati nella parte posteriore della fusoliera e quelli con motori montati sotto le ali. Ne dà conto l'espressione riportata di seguito:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg[(a \cdot \cos^2\varphi + \sin^2\varphi)^b / (c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)] \quad \text{dB} \quad (2.7.37)$$

dove $\Delta_I(\varphi)$ è la correzione, in dB, all'angolo di depressione φ (cfr. **figura 2.7.m**) e

$a = 0{,}00384, \quad b = 0{,}0621, \quad c = 0{,}8786$ per motori montati sotto le ali

$a = 0{,}1225, \quad b = 0{,}3290, \quad c = 1$ per motori montati nella parte posteriore della fusoliera.

Per gli aeromobili a turboelica le variazioni di direttività sono trascurabili e nel loro caso si può ipotizzare che

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

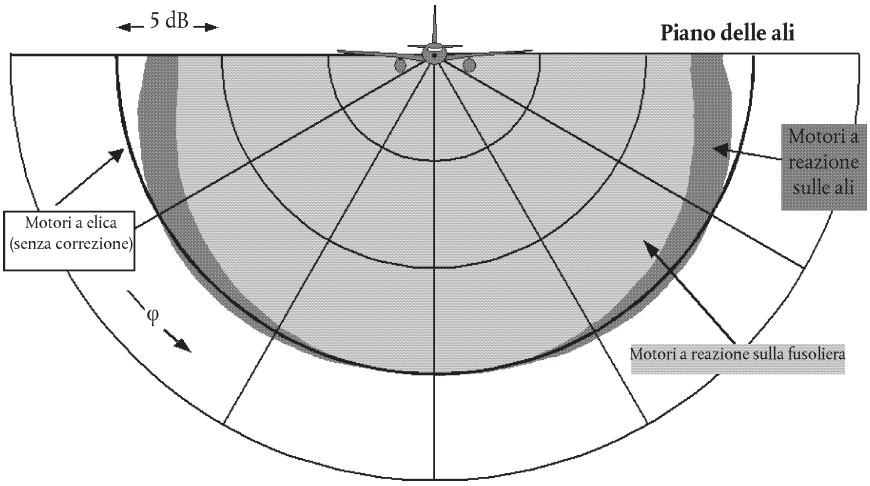
La **figura 2.7.n** mostra la variazione di $\Delta_I(\varphi)$ in relazione all'asse di rollio dell'aeromobile per tre installazioni di motori. Queste relazioni empiriche sono state ricavate dalla SAE basandosi su misurazioni sperimentali effettuate principalmente al di sotto dell'ala. Fino a quando non siano stati analizzati i dati di misurazioni effettuate al di sopra dell'ala, si raccomanda che, per φ negativo, si abbia $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$ per tutte le installazioni.

[1] In caso di terreno ondulato vi possono essere definizioni diverse di angolo di elevazione. Nel presente documento esso è definito dall'altezza dell'aeromobile al di sopra del punto di osservazione e dalla distanza obliqua — e non tiene quindi conto delle pendenze del terreno e degli ostacoli presenti sulla traiettoria di propagazione del rumore (cfr. le sezioni 2.7.6 e 2.7.10). Se, a causa dell'elevazione del terreno, il punto ricettore si trova al di sopra dell'aeromobile, l'angolo di elevazione β è fissato a zero.

▼M2

Figura 2.7.n

Direttività laterale degli effetti di installazione



Si presuppone che $\Delta_I(\varphi)$ sia bidimensionale, ovvero che non dipenda da nessun altro parametro — e in particolare che non subisca variazioni in relazione alla distanza longitudinale dal punto di osservazione dall'aeromobile. Ciò significa che l'*angolo di elevazione* β per $\Delta_I(\varphi)$ è definito come $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Questa ipotesi è intesa a facilitare la modellizzazione fino a quando non vi sia una comprensione migliore dei meccanismi; in realtà gli effetti dell'installazione dovrebbero essere sostanzialmente tridimensionali. Nonostante ciò un modello bidimensionale si giustifica con il fatto che i livelli sonori di un evento tendono ad essere dominati dal rumore che si propaga lateralmente dal segmento più vicino.

Attenuazione laterale $\Lambda(\beta,\ell)$ (traiettoria di volo infinita)

I livelli sonori degli eventi presenti nel repertorio NPD si riferiscono a un volo stabilizzato e livellato e sono basati in genere su misurazioni effettuate a 1,2 metri da un suolo soffice e piano al di sotto dell'aeromobile; il parametro della distanza è in realtà l'altezza al di sopra della superficie. Si ipotizza che qualsiasi effetto della superficie sui livelli sonori dell'evento al di sotto dell'aeromobile, che determini uno scostamento tra i livelli repertoriati e i valori registrati in campo aperto ([1]), sia inerente ai dati (ovvero alle caratteristiche della relazione tra livello e distanza).

Al lato della traiettoria di volo, il parametro della distanza è la distanza obliqua minima — la lunghezza della perpendicolare tra il ricettore e la traiettoria di volo. In ogni posizione laterale il livello di rumore è generalmente inferiore al livello che si registra alla stessa distanza immediatamente al di sotto dell'aeromobile. Indipendentemente dalla *direttività laterale* o dagli «effetti di installazione» sopradescritti, tale differenza è dovuta a un eccesso di *attenuazione laterale* che fa sì che i livelli sonori diminuiscano più rapidamente con la distanza di quanto indicato dalle curve NPD. Un precedente metodo, diffusamente utilizzato, per modellizzare la propagazione laterale del rumore prodotto da un aeromobile, era stato messo a punto dalla Society of Automotive Engineers (SAE) nel documento AIR-1751; gli algoritmi descritti di seguito si basano sui miglioramenti raccomandati ora dalla SAE (nel documento AIR-5662). L'attenuazione laterale è un effetto di riflessione acustica dovuto all'interferenza tra suono irradiato direttamente e suono riflesso dalla superficie. Essa dipende dalla natura della superficie e può determinare significative riduzioni nei livelli di suono osservati ad angoli di elevazione ridotti. Essa è inoltre fortemente influenzata dalla rifrazione sonora, stabile o instabile, provocata dai gradienti del vento e della temperatura e

([1]) Si definisce livello «in campo aperto» il livello che si sarebbe registrato in assenza di superficie.

▼M2

dalla turbolenza, fattori questi che sono a loro volta attribuibili alla presenza della superficie [1]. Il fenomeno della riflessione delle superfici è ben conosciuto e, in presenza di condizioni atmosferiche e di superficie uniformi, può essere descritto teoricamente con una certa precisione. Tuttavia, condizioni non uniformi di tipo atmosferico e di superficie — che non possono essere definite con una semplice analisi teorica — hanno una notevole incidenza sull'effetto di riflessione che tendono ad «amplificare» ad angoli di elevazione più elevati; per questi motivi la teoria è di limitata applicabilità. La SAE continua le proprie ricerche per arrivare a una migliore comprensione degli effetti delle superfici e ci si aspetta che possa pervenire alla definizione di modelli migliori. Nel frattempo, per calcolare l'attenuazione laterale si raccomanda di applicare la metodologia descritta di seguito e presentata nel documento AIR-5662. Essa si limita al caso della propagazione sonora sopra terreni soffici e piani, cosa adeguata per la grande maggioranza degli aeroporti civili. Gli adeguamenti per tenere conto degli effetti di superfici dure (o, cosa equivalente dal punto di vista acustico, dell'acqua) sono ancora in corso di sviluppo.

La metodologia si basa su un corpus sostanziale di dati sperimentali sulla propagazione del suono di aeromobili con motori montati nella fusoliera e in volo rettilineo (senza virate) stabile e livellato, riportato originariamente nel documento AIR-1751. Supponendo che, per un volo livellato, l'attenuazione aria-terra dipenda dai seguenti fattori: i) l'angolo di elevazione β misurato nel piano verticale e ii) lo spostamento laterale dalla traccia al suolo dell'aeromobile ℓ, i dati sono stati analizzati al fine di ottenere una funzione empirica per l'adeguamento laterale *totale* $\Lambda_T(\beta,\ell)$ (= livello dell'evento in posizione laterale meno il livello alla stessa distanza al di sotto dell'aeromobile).

Poiché il termine $\Lambda_T(\beta,\ell)$ comprendeva sia la direttività laterale sia l'attenuazione laterale, quest'ultima può essere ricavata per sottrazione. Descrivendo la direttività laterale con l'equazione 2.7.37, con i coefficienti relativi al montaggio dei motori nella fusoliera e con φ sostituito da β (adeguato per i voli privi di virate), l'attenuazione laterale diventa:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Lambda_T(\beta,\ell) - \Delta_I(\beta) \qquad (2.7.39)$$

dove β e ℓ sono misurati come indicato nella **figura 2.7.m** su un piano perpendicolare alla traiettoria di volo infinita che, anche nel caso di un volo livellato, è verticale.

Benché $\Lambda(\beta,\ell)$ possa essere calcolato direttamente utilizzando l'equazione 2.7.39 con $\Lambda_T(\beta,\ell)$ ricavato da AIR-1751, si raccomanda di definire una relazione più efficiente. Di seguito è riportata un'approssimazione empirica adattata dal documento AIR-5662:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Gamma(\ell)\cdot\Lambda(\beta) \qquad (2.7.40)$$

dove $\Gamma(\ell)$ è un fattore della distanza dato da:

$$\Gamma(\ell) = 1{,}089\cdot\left[1-\exp(-0{,}00274\ell)\right] \quad \text{per } 0 \le \ell \le 914 \text{ m} \qquad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{per } \ell > 914 \text{ m} \qquad (2.7.42)$$

[1] I gradienti del vento e della temperatura e la turbolenza dipendono in parte dalla durezza e dalle caratteristiche di trasmissione del calore della superficie.

▼M2

e $\Lambda\tau(\beta,\ell)$ è l'attenuazione laterale aria terra di lungo raggio data da

$$\Lambda(\beta) = 1{,}137 - 0{,}0229\beta + 9{,}72 \cdot \exp(-0{,}142\beta) \quad \text{per } 0^o \leq \beta \leq 50^o \quad (2.7.43)$$

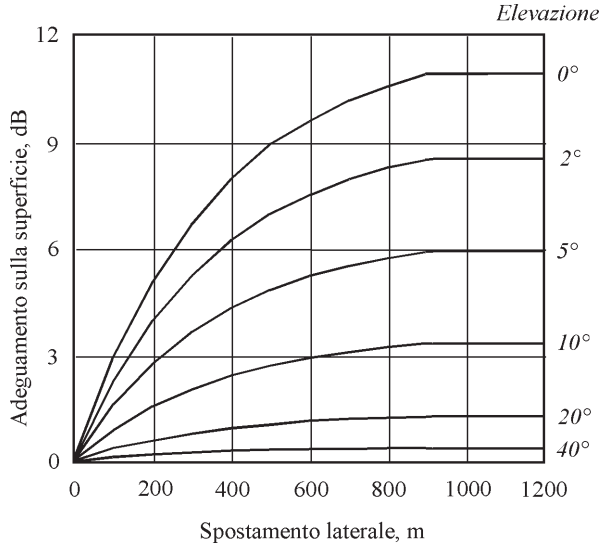
$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{for } 50^o \leq \beta \leq 90^o \quad (2.7.44)$$

L'espressione per l'attenuazione laterale $\Lambda(\beta,\ell)$, equazione 2.7.40, che si suppone adeguata per tutti i tipi di aeromobile, compresi gli aeromobili a turboelica e gli aerei con motori a reazione montati nella fusoliera o sotto le ali, è illustrata a livello grafico nella **figura 2.7.o**.

In determinate circostanze (in funzione del terreno) è possibile che β sia inferiore a zero. In questi casi si raccomanda che $\Lambda(\beta) = 10{,}57$.

Figura 2.7.o

Variazione dell'attenuazione laterale Λ(β, ℓ) con l'angolo di elevazione e la distanza



Attenuazione laterale di un segmento finito

Le equazioni da 2.7.41 a 2.7.44 descrivono l'attenuazione laterale $\Lambda(\beta,\ell)$ del suono che arriva al punto di osservazione da un aeromobile in volo stabilizzato lungo una traiettoria di volo infinita e livellata. Quando tali equazioni sono applicate a segmenti di traiettoria finiti e non livellati, l'attenuazione deve essere calcolata per una traiettoria livellata *equivalent*e — in quanto il punto più vicino su una semplice estensione del segmento inclinato (che incrocia a un certo punto la superficie) non consente di ottenere un angolo di elevazione β adeguato.

La determinazione dell'attenuazione laterale per segmenti finiti differisce in modo marcato per le metriche L_{max} e L_E. I livelli massimi di un segmento L_{max} sono ricavati dai dati NPD come funzione della distanza di propagazione d dal punto più vicino sul segmento; non sono necessarie correzioni per tenere conto della dimensione del segmento. Analogamente si suppone che l'attenuazione laterale di L_{max} dipenda esclusivamente dall'angolo di elevazione dello stesso punto e dalla distanza di tale punto dal suolo. Pertanto, sono richieste soltanto le coordinate di tale punto. Nel caso di L_E il procedimento è più complesso.

▼M2

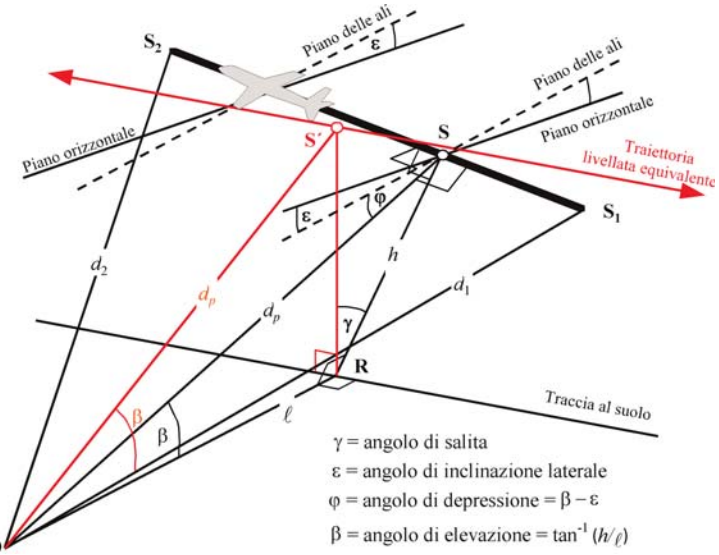
Il livello di riferimento di un evento $L_{E(P,d)}$, determinato a partire dai dati NPD, benché relativo a parametri di un segmento finito, si applica anche a una traiettoria di volo infinita. Il livello di esposizione determinato da un evento associato a un segmento $L_{E,seg}$, è ovviamente inferiore al livello di riferimento — e tale differenza corrisponde all'entità della correzione del segmento finito definita in seguito nella sezione 2.7.19. Tale correzione, che è una funzione della geometria dei triangoli OS_1S_2 di cui alle **figure da 2.7.j a 2.7.l**, definisce in quale percentuale l'energia sonora totale di un segmento infinito ricevuta nel punto O provenga dal segmento; la stessa correzione si applica a prescindere dalla presenza o no di attenuazione laterale. L'attenuazione laterale deve essere calcolata per la traiettoria di volo infinita, ovvero in funzione dello spostamento e dell'elevazione, cosa che non avviene nel caso dei segmenti finiti.

Aggiungendo le correzioni Δ_V e Δ_I, e sottraendo l'attenuazione laterale $\Lambda(\beta,\ell)$ dai *livelli di riferimento* NPD si ottiene il livello corretto del rumore di un evento per un volo stabilizzato e *livellato* equivalente su una traiettoria adiacente infinita e rettilinea. Tuttavia, gli effettivi segmenti di traiettoria di volo oggetto di modellizzazione, quelli che incidono sulle curve isolivello, sono raramente livellati; gli aeromobili sono in genere in fase di ascesa o discesa.

La **figura 2.7.p** illustra un segmento in fase di partenza $\mathbf{S_1S_2}$ — l'aeromobile sta salendo a un angolo γ — ma la situazione è molto simile in fase di arrivo. Il resto della traiettoria di volo «reale» non è mostrato; è sufficiente stabilire qui che $\mathbf{S_1S_2}$ rappresenta semplicemente una parte dell'intera traiettoria (normalmente curva). In questo caso il punto di osservazione **O** si trova lungo il segmento e alla sinistra dello stesso. L'aeromobile è inclinato (in senso antiorario rispetto alla traiettoria di volo) a un angolo ε in relazione all'asse orizzontale laterale. L'angolo di depressione φ dal piano dell'ala, di cui l'effetto di installazione Δ_I è una funzione (equazione 2.7.39), si trova nel piano perpendicolare alla traiettoria di volo in cui ε è definito. Quindi $\varphi = \beta - \varepsilon$ dove $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ e ℓ è la distanza perpendicolare **OR** tra il punto di osservazione e la traccia al suolo; ovvero lo spostamento laterale del punto di osservazione ([1]). Il punto di approccio del velivolo più vicino al punto di osservazione, **S**, è definito dalla perpendicolare **OS**, di lunghezza (distanza obliqua) d_p. Il triangolo $\mathbf{OS_1S_2}$ è conforme alla **figura 2.7.k** (geometria per il calcolo della correzione del segmento Δ_F).

Figura 2.7.p

Punto di osservazione lungo il segmento



([1]) Per un punto di osservazione situato alla destra del segmento j sarebbe β + e (cfr. sezione 2.7.19).

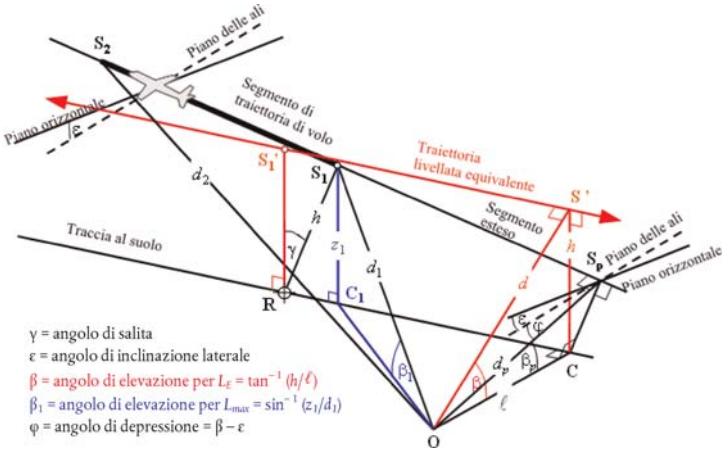
▼M2

Per calcolare l'attenuazione laterale utilizzando l'equazione 2.7.40 (dove β è misurato in un piano verticale), una *traiettoria equivalente di volo livellato* viene definita nel piano verticale attraverso $\mathbf{S_1S_2}$ e con la stessa distanza obliqua perpendicolare d_p a partire dal punto di osservazione. Ciò può essere visualizzato ruotando di un angolo γ il triangolo **ORS**, e la sua corrispondente traiettoria di volo, rispetto a **OR** (cfr. **figura 2.7.p**), e ottenendo così il triangolo **ORS′**. L'angolo di elevazione di questa traiettoria di volo livellata equivalente (ora in un piano verticale) è $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ non cambia). In questo caso, con il punto di osservazione lungo il segmento, l'attenuazione laterale $\Lambda(\beta,\ell)$ è la stessa per le metriche L_E e L_{max}.

La **figura 2.7.q** illustra la situazione in cui il punto di osservazione **O** si trova *dietro il segmento finito*, e non lungo lo stesso. In questo caso il segmento è osservato come una parte più distante di una traiettoria infinita; una perpendicolare può essere tracciata esclusivamente verso il punto $\mathbf{S_p}$ di un'estensione del segmento. Il triangolo $\mathbf{OS_1S_2}$ è conforme alla **figura 2.7.j** che definisce la correzione del segmento Δ_F. In questo, caso, tuttavia, i parametri per la direttività e l'attenuazione laterali sono meno ovvi.

Figura 2.7.q

Punto di osservazione dietro il segmento



Ricordando che, come stabilito a fini di modellizzazione, la direttività laterale (effetto di installazione) è bidimensionale, l'angolo di depressione φ che la determina continua a essere misurato lateralmente rispetto al piano dell'ala dell'aeromobile (il livello di riferimento di un evento è sempre quello generato dall'aeromobile che attraversa la traiettoria di volo infinita rappresentata dal segmento esteso). L'angolo di depressione è pertanto determinato nel punto di avvicinamento più vicino, ovvero $\varphi = \beta_p - \varepsilon$ dove β_p è l'angolo $\mathbf{S_pOC}$.

Per le metriche del livello massimo per il parametro NPD della distanza si considera la distanza più breve in relazione al segmento, ovvero $d = d_1$. Per le metriche del livello di esposizione tale parametro è la distanza più breve d_p da **O** a $\mathbf{S_p}$ sulla traiettoria di volo estesa; ovvero, il livello ottenuto per interpolazione dai dati NPD è $L_{E\infty}(P_1, d_p)$.

Anche i parametri geometrici relativi all'attenuazione laterale sono diversi per i calcoli del livello massimo e del livello di esposizione. Per quanto riguarda le metriche del *livello massimo* l'adeguamento $\Lambda(\beta,\ell)$ è dato dall'equazione 2.7.40 con $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ e $\ell = \mathbf{OC_1} = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, dove β_1 e d_1 sono definiti dal triangolo $\mathbf{OC_1S_1}$ nel piano verticale passante per **O** e $\mathbf{S_1}$.

▼M2

Nel calcolare l'attenuazione laterale per i soli segmenti corrispondenti a fasi di volo e per le metriche dei *livelli di esposizione*, ℓ resta lo spostamento laterale più breve dall'estensione del segmento (**OC**). Tuttavia è di nuovo necessario definire un valore appropriato di β al fine di visualizzare una *traiettoria* (infinita) *equivalente di volo livellato* di cui il segmento può essere considerato parte. Questa traiettoria passa per $\mathbf{S_1'}$, a un'altezza *h* sopra la superficie, dove h è uguale alla lunghezza di $\mathbf{RS_1}$, la perpendicolare tra la traccia al suolo e il segmento. Ciò equivale a far ruotare la traiettoria di volo estesa reale di un angolo γ rispetto al punto **R** (cfr. **figura 2.7.q**). Nella misura in cui **R** sin trova sulla perpendicolare a $\mathbf{S_1}$, il punto del segmento più vicino a **O**, la costruzione della traiettoria di volo livellata equivalente è la stessa di quando **O** si trova lungo il segmento.

Il punto di approccio più vicino della traiettoria di volo livellata equivalente al punto di osservazione **O** si trova in **S′**, la distanza obliqua *d*, cosicché il triangolo **OCS′** che si forma in questo modo sul piano verticale definisce l'angolo di elevazione $b = \cos^{-1}(\ell/d)$. Benché questa trasformazione possa sembrare piuttosto complessa, va rilevato che la geometria fonte di base (definita da d_1, d_2 e φ) non subisce alterazioni, in quanto il suono che si propaga dal segmento *verso* il punto di osservazione è quello che si avrebbe se l'intero volo lungo un segmento inclinato esteso all'infinito (di cui a fini di modellizzazione il segmento fa parte) avvenisse a velocità *V* e regime del motore P_1 costanti. L'attenuazione laterale del suono che si propaga dal segmento e che è *ricevuto* nel punto di osservazione, d'altro canto, non si riferisce a β_p, l'angolo di elevazione della traiettoria estesa, bensì a β, l'angolo di elevazione della traiettoria livellata equivalente.

Il caso di un punto di osservazione posto davanti al segmento non viene descritto separatamente; è evidente che la situazione è essenzialmente analoga a quella del punto di osservazione posto dietro il segmento.

Tuttavia, per le metriche del livello di esposizione, laddove i punti di osservazione si trovano dietro i segmenti a terra durante il rullaggio in fase di decollo e davanti ai segmenti di terra durante il rullaggio successivo all'atterraggio, il valore di β diviene lo stesso che si ha nelle metriche del livello massimo, ovvero $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ e $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$

Correzione del segmento finito Δ_F (esclusivamente livelli di esposizione L_E)

Il livello di riferimento adeguato dell'esposizione al rumore fa riferimento a un aeromobile in volo livellato, continuo, rettilineo e stabilizzato (benché con un angolo di inclinazione ε che è incompatibile con un volo rettilineo). Applicando la *correzione* (negativa) *del segmento finito* $\Delta_F = 10\times\lg(F)$, dove *F* è la *frazione di energia*, si adegua ulteriormente il livello a quello che si avrebbe se l'aeromobile attraversasse esclusivamente il segmento finito (o non generasse alcun rumore per il resto della traiettoria di volo infinita).

Il termine «frazione dell'energia» permette di tenere conto della direttività longitudinale pronunciata del rumore emesso dall'aeromobile e dell'angolo formato dal segmento nel punto di osservazione. Benché i processi che determinano la direzionalità siano molto complessi, le ricerche hanno dimostrato che le curve isolivello risultanti sono piuttosto insensibili alle precise caratteristiche dimensionali assunte. L'espressione per Δ_F riportata di seguito si basa su un modello di radiazione sonora bipolare a 90° alla quarta potenza, che si ritiene non essere influenzato dalla direttività e dall'attenuazione laterali. Nell'**appendice E** sono specificate in dettaglio le modalità con cui la correzione è ricavata.

La frazione di energia F è una funzione del triangolo $\mathbf{OS_1S_2}$ definito nelle **figure da 2.7.j** a **2.7.l** in modo che:

▼M2

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - arctan\alpha_1\right)\right] \quad (2.7.45)$$

con

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{Ex}(P,d_p) - L_{max}(P,d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

dove d_λ è nota come la «distanza scalare» (cfr. **appendice E**). Si noti che $L_{max}(P, d_p)$ è il livello massimo, ricavato dai dati NPD, per la distanza perpendicolare d_p, e NON il segmento L_{max}.

Si raccomanda di applicare un limite più basso di – 150 dB a Δ_F.

Nel caso particolare di punti di osservazione situati dietro ogni segmento di rullaggio nelle fasi di decollo e atterraggio, viene utilizzata una forma ridotta di frazione del rumore espressa nell'equazione a 2.7.45, che corrisponde allo specifico caso di q = 0. Il calcolo viene effettuato utilizzando

$$\Delta_{F'} = 10 \ \log_{10}[(1/\pi)[\alpha_2/(1+\alpha_2^2) + \tan^{-1}\alpha_2] \ 10^{\Delta SOR/10}] \quad (2.7.46)$$

dove $\alpha_2 = \lambda/d_\lambda$ e Δ_{SOR} è la funzione di direttività dell'inizio del rullaggio definita dalle equazioni 2.7.51 e 2.7.52.

Le ragioni a favore dell'uso di questa particolare forma di frazione del rumore sono ulteriormente spiegate nella sezione seguente in quanto parte integrante del metodo di applicazione della direttività all'inizio del rullaggio.

Trattamento specifico dei segmenti di rullaggio a terra, compresa la funzione di direttività dell'inizio del rullaggio Δ_{SOR}

Ai segmenti di rullaggio a terra, sia in fase di decollo sia di atterraggio, sono applicati i trattamenti specifici descritti di seguito.

La funzione di direttività dell'inizio del rullaggio Δ_{SOR}

Il rumore prodotto dagli aeromobili con motori a reazione — soprattutto quelli muniti di motori con più basso rapporto di diluzione — evidenzia una caratteristica di irradiazione a lobi nell'arco posteriore, tipica del rumore del getto di scarico. Questa caratteristica è tanto più pronunciata, quanto è più elevata la velocità del motore e ridotta la velocità dell'aeromobile. Ciò è particolarmente significativo per punti di osservazione posti dietro l'inizio del rullaggio in cui sono presenti entrambi tali condizioni. Di questo effetto tiene conto la funzione della direttività $\Delta_{SOR.}$

La funzione Δ_{SOR} è stata ricavata dopo diverse sedute di misurazione utilizzando microfoni adeguatamente posizionati dietro e al lato dei punti di inizio del rullaggio di aeromobili muniti di motori a reazione.

La **figura 2.7.r** illustra la pertinente geometria. L'angolo azimutale ψ tra l'asse longitudinale dell'aeromobile e il vettore del punto di osservazione è definito da

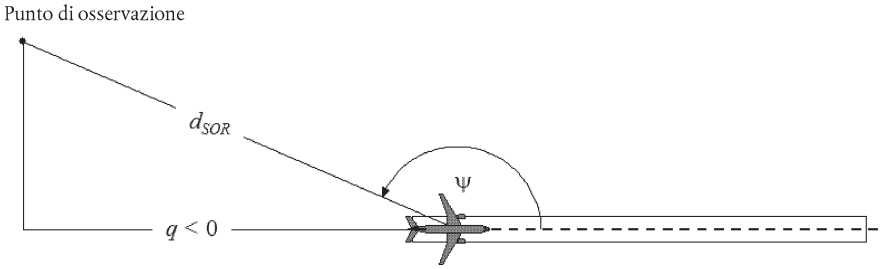
$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \quad (2.7.47)$$

La distanza relativa q è negativa (cfr. **figura 2.7.j**) cosicché ψ varia tra 0° quando l'aeromobile procede in avanti e 180° quando procede nella direzione opposta.

▼M2

Figura 2.7.r

Geometria aeromobile-punto di osservazione a terra per la stima della correzione per la direttività



La funzione Δ_{SOR} rappresenta la variazione del rumore complessivo emesso in fase di rullaggio a terra in fase di decollo misurato dietro l'inizio del rullaggio in relazione al rumore complessivo emesso in fase di rullaggio a terra in fase di decollo misurato lateralmente all'inizio del rullaggio e alla stessa distanza:

$$L_{TGR}(d_{SOR},\psi) = L_{TGR}(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}(d_{SOR},\psi) \quad (2.7.48)$$

dove $L_{TGR}(d_{SOR},90°)$ è il livello del rumore complessivo emesso in fase di rullaggio a terra in fase di decollo prodotto da tutti i segmenti di rullaggio a terra in fase di decollo in un punto situato alla distanza d_{SOR} al lato dell'inizio del rullaggio. A distanze d_{SOR} inferiori alla distanza di normalizzazione $d_{SOR,0}$, la funzione di direttività relativa all'inizio del rullaggio è data da

$$\Delta^0_{SOR} = 51{,}47 - 1{,}553 \cdot \psi + 0{,}015147 \cdot \psi^2 - 0{,}000047173 \cdot \psi^3 \quad \text{se } 90° \leq \psi < 148{,}4° \quad (2.7.49)$$

$$\Delta^0_{SOR} = 339{,}18 - 2{,}5802 \cdot \psi - 0{,}0045545 \cdot \psi^2 + 0{,}000044193 \cdot \psi^3 \quad \text{se } 148{,}4° \leq \psi \leq 180° \quad (2.7.50)$$

Se la distanza d_{SOR} è superiore alla distanza di normalizzazione $d_{SOR,0}$, la correzione per la direttività è moltiplicata per un fattore di correzione al fine di tenere conto del fatto che la direttività si riduce a distanze maggiori dall'aeromobile; ovvero

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \quad \text{se } d_{SOR} \leq d_{SOR,0} \quad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \quad \text{se } d_{SOR} > d_{SOR,0} \quad (2.7.52)$$

La distanza di normalizzazione $d_{SOR,0}$ è pari a 762 m (2 500 piedi).

Trattamento di ricettori posti dietro ciascun segmento di rullaggio a terra in fase di decollo e atterraggio.

La funzione Δ_{SOR} consente nella maggior parte dei casi di captare l'effetto pronunciato di direttività della porzione iniziale del rullaggio in fase di decollo in punti collocati dietro l'inizio del rullaggio (in quanto è il punto più vicino ai ricettori con il rapporto più elevato tra regime dei motori e velocità dell'aeromobile). Tuttavia, l'uso della funzione Δ_{SOR} così stabilita è «generalizzato» a posizioni poste dietro a ciascun singolo segmento di rullaggio a terra — nelle fasi di decollo e atterraggio –, e quindi non solo dietro il punto di inizio del rullaggio (nel caso del decollo).

I parametri d_S e ψ *sono calcolati in relazione all'inizio di ciascun singolo segmento di rullaggio a terra*.

Il livello dell'evento L_{seg} per un punto collocato dietro a un dato segmento di rullaggio a terra nelle fasi di decollo o atterraggio è calcolato in modo da essere conforme alla funzione $\Delta_{SOR.}$ esso viene calcolato essenzialmente per il punto di riferimento ubicato al lato del punto di inizio del segmento, alla stessa distanza d_S del punto effettivo, ed è ulteriormente adeguato con la funzione Δ_{SOR} per ottenere il livello dell'evento nel punto effettivo.

▼M2

Ciò significa che i diversi termini di correzione nelle equazioni riportate di seguito utilizzano i parametri geometrici corrispondenti a tale punto di riferimento ubicato al lato del punto di inizio del segmento:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d = d_s) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}(P,d = d_s) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

dove Δ'_F è la forma ridotta della frazione del rumore espressa nell'equazione (2.7.46) nel caso in cui $q = 0$ (in quanto il punto di riferimento è ubicato al lato del punto di inizio del segmento) e tenendo presente che d_λ è calcolato usando d_S (e non d_p):

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P,d_s) - L_{max}(P,d_s)]/10} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. *Livello di rumore dell'evento L del movimento di un aeromobile dell'aviazione generale*

Il metodo descritto nella sezione 2.7.19 è applicabile agli aeromobili a turboelica dell'aviazione generale quando sono trattati come aerei a turboelica in relazione agli effetti di installazione del motore.

La banca dati ANP comprende voci relative a diversi aeromobili dell'aviazione generale. Benché, in molti casi, questi siano i più comuni aeromobili dell'aviazione generale in esercizio, vi possono essere casi in cui è opportuno utilizzare dati supplementari.

Qualora uno specifico aeromobile dell'aviazione generale non sia conosciuto o non si trovi nella banca dati ANP, si raccomanda l'uso di dati più generici in relazione agli aeromobili, quali i dati GASEPF e GASEPV. I dati GASEPF e GASEPV rappresentano un piccolo aeromobile monomotore dell'aviazione generale con, rispettivamente, elica a passo fisso ed elica a passo variabile. Nell'allegato I (tabelle da I-11 a I-17) sono presentate le voci corrispondenti.

2.7.21. *Metodo per il calcolo del rumore prodotto da elicotteri*

Per il calcolo del rumore prodotto da elicotteri si può impiegare lo stesso metodo di calcolo utilizzato per gli aeromobili ad ala fissa (di cui alla sezione 2.7.14), a condizione che gli elicotteri siano trattati come aeromobili a turboelica e che non siano applicati gli effetti di installazione del motore associati agli aeromobili con motori a reazione. Nell'allegato I (tabelle da I-18 a I-27) sono presentate le voci corrispondenti a due differenti serie di dati.

2.7.22. *Rumore associato alle operazioni di prova del motore (run-up), al rullaggio (taxiing) e ai gruppi ausiliari di potenza*

Nei casi in cui si ritiene che il rumore associato alle prove del motore e ai gruppi ausiliari di potenza debba essere oggetto di modellizzazione, ciò avviene applicando il capitolo relativo al rumore industriale. Benché di norma ciò non avvenga, il rumore prodotto dalle prove dei motori degli aeromobili (chiamate a volte «engine run-ups», funzionamento del motore ad aeromobile fermo) può talvolta contribuire all'impatto sonoro negli aeroporti. Durante tali prove, effettuate di solito per motivi tecnici al fine di verificare l'efficienza dei motori, gli aeromobili sono in genere stazionati lontano dagli edifici, dagli altri aerei e dai veicoli e personale in movimento, al fine di evitare danni dovuti al getto dei reattori.

▼M2

Per ragioni supplementari di sicurezza e controllo del rumore, gli aeroporti, e in particolare quelli dotati di strutture di manutenzione in cui vengono effettuate frequenti prove dei motori, possono installare recinti antirumore («noise pens») schermati su tre lati in modo tale da deflettere e dissipare il getto e il rumore dei reattori. Per studiare l'impatto sonoro di tali strutture, impatto che può essere ulteriormente attenuato e ridotto mediante l'uso di altre barriere di terra o barriere sonore di grandi dimensioni, occorre trattare i recinti antirumore come fonte di rumore industriale e utilizzare un modello adeguato di propagazione del suono e del rumore.

2.7.23. *Calcolo dei livelli cumulativi*

Le sezioni da 2.7.14 a 2.7.19 descrivono il calcolo del livello del suono/rumore dell'evento di un singolo movimento dell'aeromobile in un singolo punto di osservazione. L'esposizione totale al rumore in detto punto di osservazione è calcolata cumulando i livelli degli eventi collegati a tutti i movimenti degli aeromobili significativi dal punto di vista del rumore, ovvero tutti i movimenti in partenza o in arrivo che influenzano il livello cumulativo.

2.7.24. *Livelli sonori equivalenti ponderati*

I livelli sonori equivalenti con ponderazione temporale, che danno conto di tutta l'energia sonora ricevuta dagli aeromobili, sono espressi in modo generico dalla formula

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^{N} g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10}\right] + C \qquad (2.7.56)$$

La somma è ottenuta per tutti gli eventi di rumore N nell'intervallo temporale T_0 ai quali si applica l'indice del rumore; $L_{E,i}$ è il livello di esposizione al rumore di un evento isolato dell'i-esimo evento sonoro; g_i è un fattore di ponderazione dipendente dal momento del giorno (di solito è definito per periodi diurni, serali e notturni). In effetti g_i è un moltiplicatore associato al numero di voli effettuati in periodi specifici. La costante C può avere significati differenti (costante di normalizzazione, adeguamento stagionale, ecc.).

Utilizzando la relazione

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

dove Δ_i è la ponderazione in decibel dell'i-esimo periodo, l'equazione 2.7.56 può essere riformulata come

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \sum_{i=1}^{N} 10^{(L_{E,i}+\Delta_i)/10}\right] + C \qquad (2.7.57)$$

ovvero, la ponderazione dipendente dal momento del giorno è espressa da un effetto compensativo supplementare.

2.7.25. *Numero di operazioni ponderato*

Il livello di rumore cumulativo è stimato sommando i contributi di tutti i differenti tipi o categorie di aeromobile che utilizzano le differenti rotte di volo che costituiscono lo scenario aeroportuale in questione.

Per descrivere questa sommatoria sono introdotti i seguenti indici:

i indice per il tipo o categoria di aeromobile

j indice per la traccia di volo o le traiettorie secondarie (qualora siano definite)

k indice per il segmento della traccia di volo

Molti indici del rumore — e soprattutto i livelli di suono equivalenti — comprendono nella loro definizione fattori di ponderazione in funzione del momento del giorno g_i (equazioni 2.7.56 e 2.7.57).

▼M2

La sommatoria può essere semplificata introducendo un «numero ponderato di operazioni»

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

I valori N_{ij} rappresentano il numero di operazioni del tipo/categoria di aeromobile i sulla traccia (o sottotraiettoria) j durante, rispettivamente, i periodi diurni, serali e notturni ([1]).

Sulla base dell'equazione (2.7.57) il livello sonoro equivalente cumulativo (generico) L_{eq} al punto di osservazione *(x,y)* è

$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10}\right] + C \quad (2.7.59)$$

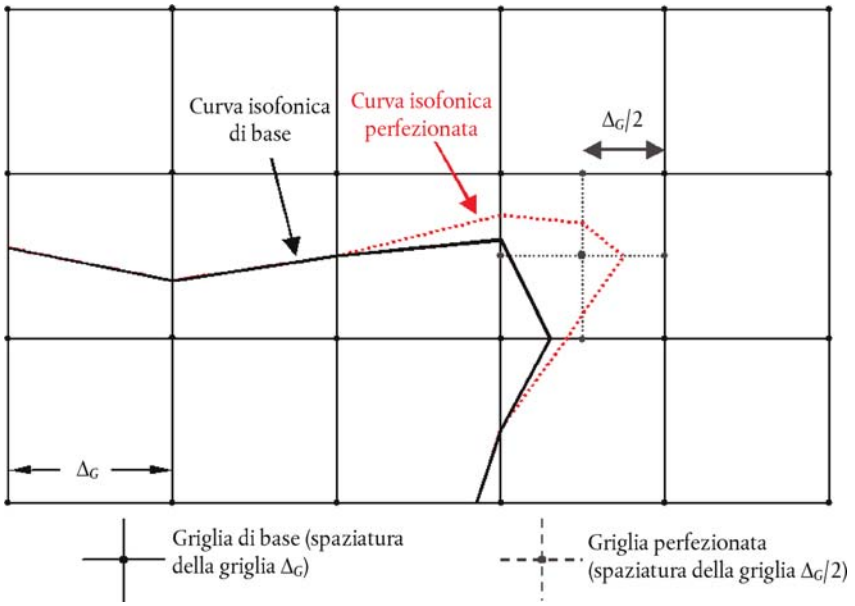
T_0 è il periodo temporale di riferimento. Esso dipende — oltre che dai fattori di ponderazione g_i — dalla definizione specifica dell'indice di ponderazione utilizzato (ad es., L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ è il contributo al livello di rumore di un singolo evento del segmento k della traccia o sottotraiettoria j determinato dal movimento di un aeromobile di categoria i. La stima di $L_{E,ijk}$ è descritta in dettaglio nelle sezioni da 2.7.14 a 2.7.19.

2.7.26. *Calcolo e perfezionamento della griglia standard*

Quando le curve isolivello sono ottenute per interpolazione tra i valori dell'indice in punti di una griglia quadrettata, la loro accuratezza dipende dalla spaziatura nella griglia (o dimensione delle maglie) Δ_G, soprattutto nelle cellule in cui si registra una forte curvatura delle curve isolivello dovuta agli elevati gradienti nella distribuzione spaziale dell'indice (cfr. **figura 2.7.s**). Gli errori di interpolazione possono essere ridotti restringendo la spaziatura della griglia; poiché, tuttavia, in questo modo aumentano i punti della griglia, aumentano anche i tempi di calcolo. Per ottimizzare una maglia di una griglia regolare è necessario trovare un equilibrio tra accuratezza del modello e tempi di esecuzione dei calcoli.

Figura 2.7.s

Griglia standard e perfezionamento della griglia



([1]) I periodi temporali possono variare rispetto ai tre citati a seconda della definizione di indice del rumore utilizzata.

▼M2

Un notevole miglioramento dell'efficacia dei calcoli con, di conseguenza, risultati più accurati, si ottiene utilizzando una griglia irregolare al fine di perfezionare l'interpolazione nelle cellule critiche. La tecnica, illustrata nella **figura 2.7.s**, prevede di restringere la maglia a livello locale lasciando inalterata la maggior parte della griglia. Si tratta di una tecnica semplice che può essere realizzata nelle seguenti fasi:

1. definizione di una soglia di perfezionamento differente ΔL_R per l'indice del rumore;

2. calcolo della griglia di base per una spaziatura Δ_G;

3. verifica delle differenze ΔL dei valori dell'indice tra nodi adiacenti della griglia;

4. in caso di differenze del tipo $\Delta L > \Delta L_R$, definizione di una nuova griglia con una spaziatura $\Delta_G/2$ e stima dei livelli per i nuovi nodi con le modalità seguenti:

$$\text{Se} \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{ calcolare il nuovo valore } \begin{cases} \text{per interpolazione lineare, a partire dai valori adiacenti;} \\ \\ \text{ricorrendo direttamente ai dati di base in entrata.} \end{cases}$$

5. ripetizione delle fasi da 1 a 4 finché tutte le differenze siano al di sotto della differenza limite;

6. stima delle curve isolivello mediante interpolazione lineare.

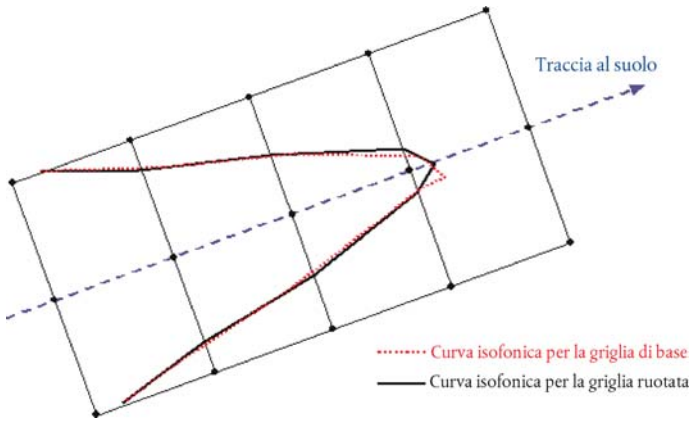
Se i valori dell'indice di una serie devono essere aggregati con altri (ad esempio, quando si calcolano gli indici ponderati sommando le curve isolivello separate diurne, serali e notturne) è necessario verificare che le griglie separate siano identiche.

2.7.27. *Ricorso alla rotazione delle griglie*

In molti casi pratici la vera forma di una curva isolivello tende ad essere simmetrica rispetto alla traccia al suolo. Tuttavia, se la direzione di tale traccia non è allineata alle griglia di calcolo, la curva isolivello può risultare asimmetrica.

Figura 2.7.t

Ricorso alla rotazione di una griglia



Un modo semplice per evitare questo effetto è quello di stringere la griglia, cosa che, tuttavia, causa un aumento dei tempi di calcolo. Una soluzione più elegante consiste nel far ruotare la griglia di calcolo in modo che la sua direzione sia parallela alle tracce al suolo principali (ovvero, di solito, parallela alla pista principale). La **figura 2.7.t** mostra l'effetto di tale rotazione della griglia sulla forma della curva isolivello.

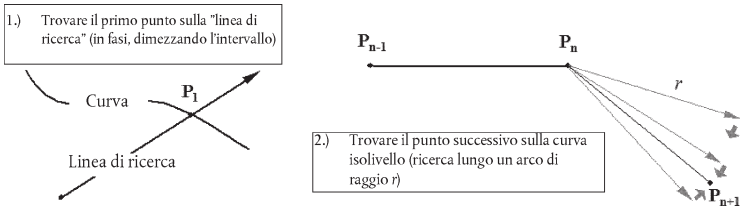
▼M2

2.7.28. *Tracciato delle curve isolivello*

Un algoritmo che permette di risparmiare tempo, in quanto elimina la necessità di calcolare una griglia completa di valori di indice «in cambio» di una complessità di calcolo leggermente superiore, consiste nel tracciare punto per punto il tracciato della curva isolivello. Questa opzione prevede l'effettuazione e la ripetizione di due tappe fondamentali (cfr. **figura 2.7.u**):

Figura 2.7.u

Il concetto di algoritmo di tracciato

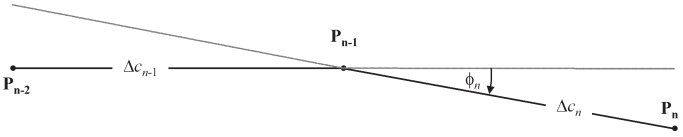


La prima tappa consiste nell'individuazione di un primo punto $\mathbf{P_1}$ sulla curva isolivello. A tal fine si calcolano i livelli dell'indice del rumore L in punti equidistanti lungo una «linea di ricerca» che dovrebbe intersecarsi alla curva isolivello richiesta di livello L_C. Quando ciò avviene, la differenza $\delta = L_C - L$ cambia di segno. In questo caso si riduce a metà l'intervallo lungo i punti di tale linea e si inverte la direzione di ricerca. Si procede in questo modo finché δ è inferiore rispetto a una soglia di accuratezza predefinita.

La seconda tappa, che viene ripetuta fino a quando la curva isolivello non sia sufficientemente ben definita, consiste nell'identificazione del punto successivo sulla curva isolivello L_C — che si trova a una distanza rettilinea specifica r dal punto attuale. Facendo variare in fasi successive l'angolo di rotazione, vengono calcolati i livelli dell'indice del rumore e le differenze δ all'estremità di vettori che descrivono un arco di raggio r. Dimezzando e invertendo gli incrementi con modalità analoghe, questa volta in direzione del vettore, viene determinato il punto successivo della curva isolivello con una precisione predefinita.

Figura 2.7.v

Parametri geometrici che definiscono le condizioni per l'algoritmo di tracciato



È necessario imporre determinate limitazioni per garantire che la curva isolivello sia stimata con un livello sufficiente di accuratezza (cfr. **figura 2.7.v**):

1. La lunghezza della corda Δc (la distanza tra due punti della curva isolivello) è compresa in un intervallo $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$, ad es. [10 m, 200 m].

2. Il rapporto di lunghezza tra due corde adiacenti di lunghezza Δc_n e Δc_{n+1} è limitato, ad es., $0{,}5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} 1 < 2$.

3. Per quanto riguarda il buon adeguamento della lunghezza della corda alla curvatura della curva isolivello, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

$$\Phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \qquad (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

dove φ_n è la differenza nell'orientamento delle corde.

▼M2

L'esperienza nell'uso di questo algoritmo ha dimostrato che, in media, devono essere calcolati da 2 a 3 valori dell'indice al fine di determinare un punto della curva isolivello con un'accuratezza migliore di 0,01 dB.

Soprattutto quando si tratta di calcolare curve isolivello ampie, l'algoritmo in questione permette di ridurre in modo notevole i tempi di calcolo. Va tuttavia rilevato che l'applicazione di tale algoritmo richiede una certa esperienza soprattutto quando una curva isolivello si suddivide in isole distinte.

2.8. **Associazione di livelli di rumore e popolazione negli edifici**

Per valutare l'esposizione al rumore della popolazione viene presa in considerazione esclusivamente l'edilizia abitativa. In altri termini non sono associate persone a edifici che abbiano destinazione diversa da quella residenziale, come scuole, ospedali, uffici o fabbriche. L'associazione delle persone agli edifici con destinazione residenziale deve avvenire sulla base dei dati più recenti disponibili (a seconda della normativa pertinente degli Stati membri).

Poiché il calcolo relativo agli aeromobili è effettuato su una griglia con risoluzione 100 m × 100 m, che rappresenta il caso specifico del rumore emesso dagli aeromobili, i livelli devono essere ricavati per interpolazione sulla base della griglia dei livelli di rumore più vicina.

Determinazione del numero di abitanti di un edificio

Il numero di abitanti di un edificio destinato all'edilizia abitativa costituisce un importante parametro intermedio per stimare l'esposizione al rumore. Purtroppo, non sempre sono disponibili dati su questo parametro. Di seguito viene indicato come tale parametro possa essere ricavato utilizzando dati più facilmente accessibili.

Vengono utilizzati i seguenti simboli:

BA = superficie di base dell'edificio

DFS = superficie abitativa

$DUFS$ = superficie abitativa unitaria

H = altezza dell'edificio

FSI = superficie abitativa per abitante

Inh = numero di abitanti

NF = numero di piani

V = volume degli edifici residenziali

Per calcolare il numero di abitanti, a seconda della disponibilità di dati si utilizza la procedura relativa ai casi 1 o 2 riportati di seguito.

CASO 1: sono disponibili dati sul numero di abitanti

1 A: Il numero di abitanti è noto o è stato stimato sulla base delle unità abitative. In questo caso il numero di abitanti di un edificio corrisponde alla somma del numero di abitanti di tutte le unità abitative dello stesso:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^{n} Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1 B: Il numero di abitanti è noto soltanto per entità più grandi di un edificio, ad esempio i lati degli isolati urbani, gli isolati urbani, i quartieri o anche l'intero comune. In questo caso il numero di abitanti di un edificio è stimato sulla base del volume dello stesso:

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

L'indice " si riferisce qui all'entità presa in considerazione in ciascun caso. Il volume di un edificio è dato dal prodotto della sua superficie di base per la sua altezza:

▼M2

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3)$$

Qualora non sia nota l'altezza di un edificio, la si può stimare sulla base del numero di piani $NF_{building}$,, ipotizzando un'altezza media per piano pari a 3 metri:

$$H_{building} = NF_{building} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Qualora nemmeno il numero di piani sia noto, si utilizza un valore basato sul numero di piani rappresentativo della località o del quartiere.

Il volume totale V_{total} degli edifici destinati all'edilizia abitativa nell'entità presa in considerazione è calcolato come somma dei volumi di tutti gli edifici destinati all'edilizia abitativa in tale entità.

$$V_{total} = \sum_{i=1}^{n} V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

CASO 2: non sono disponibili dati sul numero di abitanti

In questo caso il numero di abitanti è stimato sulla base della superficie media abitativa per abitante *FSI*. Se tale parametro non è noto, si utilizza un valore standard nazionale.

2 A: La superficie abitativa è nota sulla base del numero di unità abitative. In questo caso il numero di abitanti di ciascuna unità abitativa è stimato come segue:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Ora il numero di abitanti dell'edificio può essere stimato come nel precedente CASO A1.

2 B: La superficie abitativa è nota per l'intero edificio, ovvero si conosce la somma delle superfici abitative di tutte le unità abitative dell'edificio. In questo caso il numero di abitanti è stimato come segue:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2 C: La superficie abitativa è nota soltanto per entità più grandi di un edificio, ad esempio i lati degli isolati urbani, gli isolati urbani, i quartieri o anche l'intero comune.

In questo caso il numero di abitanti di un edificio è stimato sulla base del volume dello stesso, come descritto nel precedente CASO 1B, stimando come segue il numero di abitanti:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2 D: La superficie abitativa è ignota. In questo caso il numero di abitanti di un edificio è stimato come descritto nel precedente CASO 2 B, stimando come segue la superficie abitativa:

$$DFS_{building} = BA_{building} \times 0{,}8 \times NF_{building} \quad (2.8.9)$$

Il fattore 0,8 è il fattore di conversione *superficie lorda → superficie abitativa (calpestabile)*. È consentito l'uso di un fattore diverso, purché sia riconosciuto come rappresentativo della zona in esame e chiaramente documentato.

▼M2

Se il numero di piani dell'edificio non è noto, esso può essere stimato sulla base dell'altezza dell'edificio, $H_{building}$, ottenendo in genere come risultato un numero di piani non intero:

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3\ \text{m}} \tag{2.8.10}$$

Qualora non si conosca né l'altezza dell'edificio né il numero di piani, si utilizza un valore basato sul numero di piani rappresentativo della località o del quartiere.

Designare punti ricettori sulle facciate degli edifici

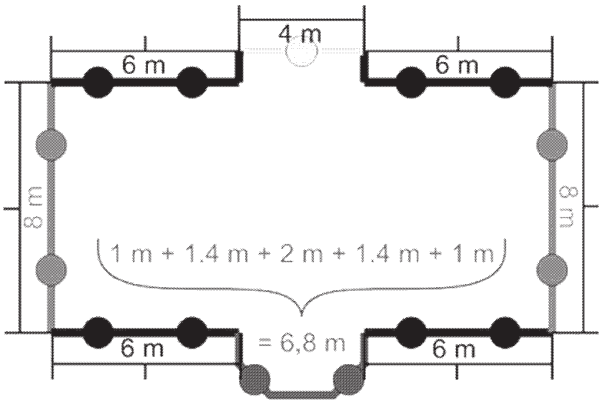
La valutazione dell'esposizione al rumore della popolazione si basa sui livelli registrati in punti ricettori posti a un'altezza di 4 metri dal terreno antistante le facciate di edifici destinati all'edilizia abitativa.

Per calcolare il numero di abitanti, in caso di sorgenti di rumore terrestri, si utilizza la procedura relativa ai casi 1 o 2 riportati di seguito. Nel caso del rumore generato da aeromobili, calcolato conformemente al punto 2.6, tutti gli abitanti di un edificio sono associati al punto più vicino sulla griglia per il calcolo del rumore.

CASO 1

Figura a

Esempio di ricettori ubicati attorno a un edificio sulla base della procedura del CASO 1



a) I segmenti di lunghezza superiore a 5 m sono suddivisi con intervalli regolari della massima lunghezza possibile (ma comunque non superiore a 5 m). I punti ricettori sono posti nel mezzo di ciascun intervallo regolare.

b) I segmenti rimanenti di lunghezza superiore a 2,5 m sono rappresentati da un punto ricettore nel mezzo di ciascun segmento.

c) I segmenti rimanenti adiacenti di lunghezza totale superiore a 5 m sono trattati come oggetti polilinea con modalità simili a quelle descritte alle lettere a) e b).

d) Il numero di abitanti assegnato a un punto ricettore è ponderato in funzione alla lunghezza della facciata rappresentata in modo che la somma di tutti i punti ricettori corrisponda al numero totale di abitanti.

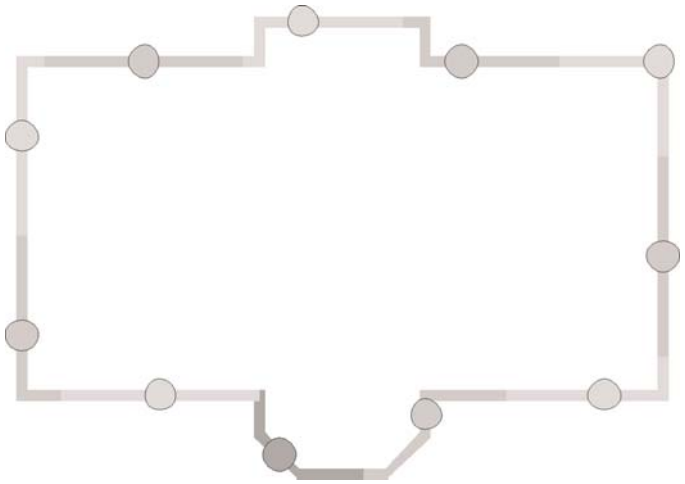
e) Soltanto nel caso di edifici con piani di superficie tale da indicare la presenza di una sola unità abitativa per piano, per le statistiche viene direttamente utilizzato, e correlato al numero di abitanti, il livello di rumore della facciata più esposta.

▼**M2**

CASO 2

Figura b

Esempio di ricettori ubicati attorno a un edificio sulla base della procedura del CASO 2



a) Le facciate sono considerate separatamente o suddivise in segmenti di 5 m a partire dal punto iniziale e il punto ricettore è posto a metà della facciata o del segmento di 5 m.

b) La sezione rimanente presenta un punto ricettore nel centro della stessa.

c) Il numero di abitanti assegnato a un punto ricettore è ponderato in funzione alla lunghezza della facciata rappresentata in modo che la somma di tutti i punti ricettori corrisponda al numero totale di abitanti.

d) Soltanto nel caso di edifici con piani di superficie tale da indicare la presenza di una sola unità abitativa per piano, per le statistiche viene direttamente utilizzato, e correlato al numero di abitanti, il livello di rumore della facciata più esposta.

3. DATI DI IMMISSIONE

Le appendici da F a I indicano i dati di immissione da utilizzare in combinazione con i metodi sopradescritti.

Qualora i dati di immissione riportati nelle appendici da F a I non siano applicabili o provochino scostamenti dal valore reale tali da non consentire il rispetto delle condizioni di cui ai punti 2.1.2 e 2.6.2, è possibile utilizzare altri valori, purché tali valori, e la metodologia usata per ricavarli, siano sufficientemente documentati e ne sia dimostrata l'adeguatezza. Tali informazioni devono essere rese pubbliche.

4. METODI DI MISURAZIONE

Nei casi in cui, per qualsiasi motivo, siano effettuate misurazioni, queste ultime devono essere conformi ai principi che disciplinano le misurazioni medie di lungo termine di cui alle norme ISO 1996-1:2003 e ISO 1996-2:2007 o, per il rumore prodotto dagli aeromobili, ISO 20906:2009.

▼M2

Appendice A

Prescrizioni in materia di dati

La sezione 2.7.6 del testo principale indica, in termini generali, quali dati relativi agli aeroporti e alle operazioni aeroportuali sono necessari per i calcoli delle curve isolivello in ciascun caso concreto. Le schede tecniche riportate qui di seguito sono compilate con dati esemplificativi corrispondenti a un aeroporto ipotetico. I formati specifici dei dati dipenderanno in linea generale dalle prescrizioni e dalle esigenze del sistema di modellizzazione del rumore specifico, nonché dallo scenario considerato.

NB: Si raccomanda che le informazioni geografiche (punti di riferimento ecc.) siano indicate sotto forma di coordinate cartesiane. La scelta del sistema di coordinate dipende di norma dalle carte disponibili.

A1 DATI AEROPORTUALI GENERALI

Designazione dell'aeroporto	Aeroporto ipotetico	
Sistema di coordinate	UTM, Zona 15, Datum WGS-84	
Punto di riferimento dell'aeroporto, ARP	3 600 000 m E	6 300 000 m N
	Punto medio della pista 09L-27R	
Altitudine dell'ARP	120 m /	
Temperatura media dell'aria nell'ARP (*)	12,0 °C	
Umidità relativa media nell'ARP (*)	60 %	
Velocità media e direzione del vento (*)	5 kt	270 gradi
Fonte dei dati topografici	Sconosciuta	
(*) Da ripetere per ogni intervallo di tempo considerato (momento della giornata, stagione ecc.)		

A2 DESCRIZIONE DELLA PISTA

Designazione della pista	09L	
Inizio della pista	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Fine pista	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Inizio del rullaggio	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Soglia pista	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Altitudine all'inizio della pista	110 m	
Gradiente medio della pista	0,001	

Per le soglie spostate, la descrizione delle piste può essere riprodotta, altrimenti possono essere descritte nella sezione «Descrizione della traccia al suolo».

▼M2

A3 DESCRIZIONE DELLA TRACCIA AL SUOLO (*GROUND TRACK)*

In assenza di dati radar, per descrivere le tracce al suolo sono necessarie le informazioni elencate qui di seguito.

N. della traccia	001
Designazione della traccia	Dep 01 – 09L
Pista di provenienza	09L
Tipo di traccia	Partenza
Spostamento dall'inizio del rullaggio	0 m
Numero di sottotracce	7

Descrizione della traccia centrale

Segmento n.	Rettilineo [m]	Curva			Deviazione standard per la dispersione laterale all'estremità del segmento [m]
		S/D	Cambiamento di prua [°]	Raggio [m]	
1	10 000				2 000
3		D	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

Num. della traccia	002
Designazione della traccia	App 01 – 09L – Disp 300
Pista di provenienza	09L
Tipo di traccia	Avvicinamento
Spostamento dalla soglia pista	300 m
Numero di sottotracce	1

Descrizione della traccia centrale

Segmento n.	Rettilineo [m]	Curva			Deviazione standard per la dispersione laterale all'estremità del segmento [m]
		S/D	Cambiamento di prua [°]	Raggio [m]	
1	30 000				0

Informazioni relative alla rotta di avvicinamento	
Angolo di planata per le rotte di avvicinamento	2,7°
Altitudine di volo all'intercettazione del sentiero di discesa	4 000 ft

▼M2

A4 DESCRIZIONE DEL TRAFFICO AEREO

Periodo di riferimento	366 g (dall'1-1-2014 al 31-12-2014)	= 8 748 h
Periodo I della giornata	dalle 7 alle 19	= 12 ore
Periodo II della giornata	Dalle 19 alle 23	= 4 ore
Periodo III della giornata	Dalle 23 alle 7	= 8 ore

SCHEDA TECNICA RELATIVA AL TRAFFICO AEREO - MOVIMENTI PER TRACCIA			
Numero della traccia al suolo		001	
Designazione della traccia		Dep 01 – 09L	
Designazione dell'aeromobile	**Movimenti nel corso del periodo**		
	I	**II**	**III**
Aeromobili 1, partenze 1	20 000	4 000	1 000
Aeromobili 2, partenze 4	10 000	5 000	500
Aeromobili 4, partenze 3	2 000	300	0
Numero della traccia al suolo		002	
Designazione della traccia		Dep 01 – 09L – Disp 300	
Designazione dell'aeromobile	**Movimenti nel corso del periodo**		
	I	**II**	**III**
Aeromobili 1, avvicinamenti 1	18 000	2 000	5 000
Aeromobili 2, avvicinamenti 1	10 000	3 000	2 500
Aeromobili 4, avvicinamenti 1	1 300	0	1 000

▼M2

A5 SCHEDA TECNICA RELATIVA ALLE PROCEDURE DI VOLO

Esempio di aeromobile per il capitolo 3: Boeing 727-200. I dati radar sono utilizzati conformemente agli orientamenti di cui alla sezione 2.7.9 del testo principale.

Designazione dell'aeromobile	B727C3
Identificativo NPD (*Noise-power-distance* = rumore-potenza-distanza) dalla base dati ANP	JT8E5
N. di motori	3
Modalità operativa	Partenza
Massa reale dell'aeromobile [t]	71,5
Vento in prua [m/s]	5
Temperatura [°C]	20
Altitudine dell'aeroporto [m]	83

Segmento N.	Distanza dal punto di riferimento (PR) ([1]) [m]	Altitudine [m]	Velocità rispetto al suolo [m/s]	Potenza dei motori ([2])
1	0	0	0	14 568
2	2 500	0	83	13 335
3	3 000	117	88	13 120
4	4 000	279	90	13 134
5	4 500	356	90	13 147
6	5 000	431	90	13 076
7	6 000	543	90	13 021
8	7 000	632	93	12 454
9	8 000	715	95	10 837
10	10 000	866	97	10 405
11	12 000	990	102	10 460
12	14 000	1 122	111	10 485
13	16 000	1 272	119	10 637
14	18 000	1 425	125	10 877
15	20 000	1 581	130	10 870
16	25 000	1 946	134	10 842
17	30 000	2 242	142	10 763

([1]) Il punto di riferimento PR corrisponde, per le partenze, all'inizio del rullaggio e, per gli avvicinamenti, alla pista soglia.
([2]) Unità corrispondenti a quelle della base dati ANP

▼M2

Esempio di un profilo procedurale basato sui dati degli aeromobili che figurano nella base dati ANP

Designazione dell'aeromobile nella base di dati ANP	B727C3
Identificativo NPD nella base dati ANP	JT8E5
N. di motori	3
Modalità operativa	Partenza
Massa reale dell'aeromobile [t]	71,5
Vento in prua [m/s]	5
Temperatura [°C]	15
Altitudine dell'aeroporto [m]	100

Segmento N.	Modalità	Obiettivo	Ipersostentatori (flap)	Potenza dei motori
1	Decollo		5	Decollo
2	Salita iniziale	Altitudine di 1 500 ft	5	Decollo
3	Retrazione dei flap	210 kt IAS (velocità indicata) Velocità ascensionale (ROC) pari a 750 ft/min	0	Salita a potenza massima
4	Accelerazione	250 kt IAS (velocità indicata) Velocità ascensionale pari a 1 500 ft/min	0	Salita a potenza massima
5	Salita	10 000 ft	0	Salita a potenza massima

▼M2

Appendice B

Calcoli delle prestazioni di volo

Termini e simboli

I termini e i simboli utilizzati nella presente appendice sono coerenti con quelli utilizzati tradizionalmente dagli ingegneri responsabili delle prestazioni degli aerei. Alcuni termini di base sono brevemente spiegati qui di seguito per coloro che non hanno dimestichezza con questa terminologia. Per minimizzare i rischi di discrepanze con il testo principale del metodo, i simboli utilizzati sono perlopiù definiti separatamente nella presente appendice. Le quantità menzionate nel testo principale sono indicate con simboli comuni; i simboli che sono usati in modo diverso nella presente appendice sono contrassegnati con un asterisco (*). Esistono alcune sovrapposizioni tra le unità US e quelle Sistema internazionale (SI); anche in questo caso lo scopo è rispettare le convenzioni note agli utilizzatori appartenenti a discipline diverse.

Termini

Punto di arresto (*break point*)	Cfr. *flat rating*
Velocità rispetto all'aria corretta	(detta anche velocità rispetto all'aria equivalente o indicata.) La velocità dell'aeromobile rispetto all'aria, indicata da uno strumento calibrato ubicato nell'aeromobile. La velocità vera rispetto all'aria, che è di norma più elevata, può essere calcolata dalla velocità rispetto all'aria corretta, se si conosce la densità dell'aria.
Spinta netta corretta	La spinta netta è la forza di propulsione impressa da un motore alla cellula di un aeromobile. Ad una determinata regolazione della potenza (*EPR* o N_1) la spinta netta diminuisce in funzione della densità dell'aria via via che l'altitudine aumenta; la spinta netta corretta è la spinta al livello del mare.
Flat rating (potenza a velocità costante)	Per temperature massime determinate dei componenti, la spinta del motore diminuisce via via che la temperatura dell'aria ambiente aumenta e viceversa. Ciò significa che esiste una temperatura dell'aria critica al di sopra della quale la *spinta nominale* non può essere raggiunta. Per i motori più moderni questa temperatura è definita «*flat-rated*» (con limitazione di potenza) in quanto a temperature dell'aria inferiori la spinta è automaticamente limitata alla spinta nominale al fine di massimizzare la vita utile. La spinta diminuisce comunque a temperature superiori alla temperatura «*flat-rated*» che spesso viene definita *punto di arresto* o *temperatura di arresto*.
Velocità	Grandezza del vettore di velocità dell'aeromobile (in relazione al sistema di coordinate dell'aeroporto)
Spinta nominale	La vita utile di un motore di aeromobile dipende in ampia misura dalle temperature di esercizio dei suoi componenti. Più elevata è la potenza o la spinta prodotta, più elevata è la temperatura e dunque più breve la vita utile. Per equilibrare

▼M2

	le prescrizioni in termini di prestazione con quelle di vita utile, ai motori *flat-rated* sono assegnati *parametri di spinta* per il decollo, la salita e la fase di crociera che definiscono le normali regolazioni della potenza massime.
Parametro dell'assetto di spinta	Il pilota non può selezionare una spinta del motore specifica; ma deve piuttosto scegliere un assetto adeguato di questo parametro che viene visualizzato nella cabina di pilotaggio. Di norma si tratta del rapporto di compressione del motore (*engine pressure ratio — EPR*) o della velocità di rotazione del rotore (o ventilatore) di bassa pressione (N_1).

Simboli

Se non altrimenti specificato, le quantità sono adimensionali. I simboli e le abbreviazioni non elencati qui di seguito sono utilizzati solo puntualmente e sono definiti nel testo. I simboli in indice 1 e 2 indicano, rispettivamente, le condizioni all'inizio e alla fine di un segmento. I simboli con una barra sovrascritta indicano i valori medi dei segmenti, ossia la media dei valori iniziali e finali.

a	Accelerazione media, in ft/s^2
a_{max}	Accelerazione massima disponibile, in ft/s^2
A, B, C, D	Coefficienti dei flap
E, F, $G_{A,B}$, H	Coefficienti di spinta del motore
F_n	Spinta netta per motore, in libbra forza (lbf)
F_n/δ	Spinta netta corretta per motore, in lbf
G	Gradiente di salita
G′	Gradiente di salita, con un motore fuori uso
G_R	Gradiente medio della pista, positivo
g	Accelerazione gravitazionale, ft/s^2
ISA	*International Standard Atmosphere* (Atmosfera tipo internazionale)
N *	Numero di motori che imprimono la spinta
R	Rapporto portanza/resistenza C_D/C_L
ROC	Velocità ascensionale nel segmento (ft/min)
s	Distanza al suolo percorsa lungo la traccia al suolo, in ft
s_{TO8}	Distanza di decollo con vento in prua di 8 kt, in ft

▼M2

s_{TOG}	Distanza di decollo corretta in funzione di *w* e G_R, in ft
s_{TOw}	Distanza di decollo con vento in prua *w*, in ft
T	Temperatura dell'aria, °C
T_B	Temperatura del punto di arresto, in °C
V	Velocità rispetto al suolo, in kt
V_C	Velocità rispetto all'aria calibrata, in kt
V_T	Velocità vera rispetto all'aria, in kt
W	Peso del velivolo, in lb
w	Velocità del vento in prua, kt
Δs	Lunghezza del segmento percorso in aria calma proiettata sulla traccia al suolo, in ft
Δs_w	Lunghezza del segmento proiettato al suolo corretta in funzione del vento in prua, in ft
δ	*p/po*, rapporto tra la pressione atmosferica ambiente a livello del velivolo e la pressione atmosferica standard al livello medio del mare: *po* = 101,325 kPa (o 1 013,25 mb)
ε	Angolo di inclinazione laterale, in radianti
υ	Angolo di salita/discesa, in radianti
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ è il rapporto tra la temperatura dell'aria in altitudine e la temperatura standard dell'aria a livello medio del mare: T_0 = 15,0 °C
σ *	ρ/ρ_0 = Rapporto tra la densità dell'aria in altitudine e la densità dell'aria a livello medio del mare (anche, $\sigma = \delta/\theta$

B1 INTRODUZIONE

Sintesi della traiettoria di volo

In linea generale, la presente appendice raccomanda procedure destinate al calcolo del profilo di volo di un velivolo, sulla base di specifici parametri aerodinamici e dei motori, del peso dell'aeromobile, delle condizioni atmosferiche, della traccia al suolo e delle procedure operative (configurazione di volo, regolazione della potenza, velocità d'avanzamento, velocità verticale ecc.). La procedura operativa è descritta da un insieme di *fasi procedurali* che indicano come volare secondo il profilo corrispondente.

Il profilo di volo, per il decollo o l'avvicinamento, è rappresentato da una serie di segmenti rettilinei le cui estremità sono definite *punti di profilo*. È calcolato mediante equazioni aerodinamiche e di spinta che contengono numerosi coefficienti e costanti che devono essere disponibili per la combinazione specifica della cellula e del motore in esame. Questo processo di calcolo è descritto nel testo principale come il processo di *sintesi* della traiettoria di volo.

Oltre ai parametri di prestazione dell'aeromobile, che possono essere ricavati dalla base di dati ANP, per queste equazioni occorrono (1) il peso lordo del velivolo, (2) il numero di motori, (3) la temperatura dell'aria, (4) l'altitudine della pista e (5) le fasi procedurali (espresse in termini di regolazione della potenza, deflessione dei flap, velocità rispetto all'aria e, nella fase di accelerazione, tasso

▼M2

medio di ascensione/discesa) per ogni segmento nella fase di decollo e avvicinamento. Ogni segmento è quindi classificato come appartenente alla fase di rullaggio a terra, decollo o atterraggio, salita a velocità costante con o senza retrazione dei flap, discesa con o senza decelerazione e/o estensione dei flap, o avvicinamento finale ai fini dell'atterraggio. Il profilo del volo è costruito passo per passo, in cui i parametri iniziali di ogni segmento sono uguali ai parametri finali del segmento precedente.

I parametri di prestazione aerodinamica ripresi nella base di dati ANP mirano a fornire una rappresentazione ragionevolmente rigorosa dell'effettiva traiettoria di volo di un velivolo per le condizioni di riferimento specificate (cfr. **sezione 2.7.6 del testo principale**). Tuttavia, i parametri aerodinamici e i coefficienti dei motori si sono rivelati adeguati per una temperatura dell'aria fino a 43 °C, altitudini degli aeroporti che non superano 4 000 ft e la gamma intera di pesi specificata nella base di dati ANP. Le equazioni consentono pertanto il calcolo delle traiettorie di volo in altre condizioni; ossia peso del velivolo, velocità del vento, temperatura dell'aria e altitudine della pista (pressione atmosferica) diversi dai valori di riferimento, in genere con una precisione sufficiente per il calcolo delle curve dei livelli sonori medi nelle vicinanze degli aeroporti.

La **sezione B-4** illustra in che modo si tiene conto, nel caso delle partenze, degli effetti delle virate. Ciò consente di tenere conto dell'angolo di inclinazione laterale nel calcolo dell'impatto della direttività laterale (effetti legati all'installazione). Inoltre, nelle virate, i gradienti di salita di norma diminuiscono in funzione del raggio della virata e della velocità del velivolo. (Gli effetti delle virate nel corso dell'avvicinamento per l'atterraggio sono più complessi, ma qui non sono considerati. Tuttavia di rado avranno un impatto significativo sulle curve isolivello.)

Le **sezioni da B-5** a **B-9** descrivono la metodologia raccomandata per la produzione di profili di volo di partenza, basata sui coefficienti della base dati ANP e le fasi procedurali.

Le **sezioni B-10** e **B-11** descrivono la metodologia utilizzata per generare profili di volo di avvicinamento, basata sui coefficienti della base di dati ANP e le procedure di volo.

La **sezione B-12** contiene esempi concreti di calcoli.

Sono fornite serie separate di equazioni per determinare la spinta netta prodotta rispettivamente dai motori a reazione e da quelli a elica. Salvo indicazione contraria, le equazioni relative alla prestazione aerodinamica di un velivolo si applicano indifferentemente ai velivoli a reazione e a quelli a elica.

I simboli matematici utilizzati sono definiti all'inizio della presente appendice e/o quando sono menzionati per la prima volta. In tutte le equazioni le unità dei coefficienti e delle costanti devono naturalmente essere coerenti rispetto alle unità dei parametri e alle variabili corrispondenti. Ai fini della coerenza con la base di dati ANP, nella presente appendice sono rispettate le convenzioni relative all'ingegneria delle prestazioni degli aeromobili: distanze e altitudini in piedi (ft), velocità in nodi (kt), massa in libbre (lb), forza in libbre forza (spinta netta corretta per le temperature elevate) e così via — anche se alcune dimensioni (ad esempio quelle atmosferiche) sono espresse in unità del Sistema internazionale. I costruttori di modelli che utilizzano altri sistemi di unità dovrebbero prestare particolare attenzione ad applicare fattori di conversioni adeguati quando adattano le equazioni alle loro esigenze.

▼M2

Analisi della traiettoria di volo

In alcune applicazioni modellistiche le informazioni relative alla traiettoria di volo sono fornite non come fasi procedurali, ma come coordinate di posizione e tempo, di norma determinate mediante l'analisi dei dati radar. Questo aspetto è trattato nella **sezione 2.7.7** del testo principale. In tal caso le equazioni presentate nella presente appendice sono utilizzate «nell'ordine contrario»; i parametri di spinta del motore sono tratti dal movimento dell'aeromobile e non il contrario. In generale una volta ottenuta la media dei dati della traiettoria di volo e previa riduzione della stessa sotto forma di segmento, ciascun segmento è classificato in termini di salita o discesa, di accelerazione o decelerazione, e di variazioni della spinta e della posizione dei flap, questo processo è abbastanza semplice rispetto alla sintesi che, spesso, comporta processi iterativi.

B2 SPINTA DEI MOTORI

La forza di propulsione prodotta da ciascun motore è una delle cinque quantità che occorre definire alle estremità di ciascun segmento della traiettoria di volo (le altre sono l'altitudine, la velocità, la regolazione della potenza e l'angolo di inclinazione laterale). La spinta netta rappresenta la componente della spinta lorda del motore disponibile per la propulsione. Per i calcoli aerodinamici e acustici, la spinta netta si riferisce alla pressione atmosferica normale al livello medio del mare, detta *spinta netta corretta* F_n/δ.

Corrisponde alla spinta netta disponibile quando un'aeromobile opera ad un *parametro di spinta* specifico o alla spinta netta che risulta quando il *parametro di regolazione della spinta* è fissato ad un valore specifico. Per un motore a turboreattore o a turbogetto a doppio flusso (turbofano) che operano ad un parametro di spinta definito, la spinta netta corretta è data dall'equazione

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \qquad \text{(B-1)}$$

dove

F_n	è la spinta netta per motore, in lbf
δ	è il rapporto tra la pressione atmosferica ambiente a livello del velivolo e la pressione atmosferica normale al livello medio del mare, ossia a 101,325 kPa (o 1 013,25 mb) [rif. 1].
F_n/δ	è la spinta netta corretta per motore, in lbf
V_C	è la velocità rispetto all'aria corretta, in kt
T	è la temperatura ambiente dell'aria in cui il velivolo opera, in °C
E, F, G_A, G_B, H	sono costanti o coefficienti di spinta del motore per temperature inferiori alla temperatura *flat rating* dei motori al parametro di spinta in uso (nel segmento in esame della traiettoria di decollo/salita o avvicinamento) in lb.s/ft, lb/ft, lb/ft^2, lb/°C); questi dati possono essere tratti dalla base dati ANP.

La base dati ANP contiene anch'essa dati che consentono il calcolo della spinta non nominale come una funzione di un parametro dell'assetto di spinta. Questa è definita da alcuni costruttori come il rapporto di compressione del motore *EPR* (*engine pressure ratio*), e da altri come la velocità del rotore a bassa pressione o la velocità dell'elica N_1. Quando si tratta del parametro dell'*EPR*, l'equazione B-1 è sostituita da

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \qquad \text{(B-2)}$$

in cui K_1 e K_2 sono coefficienti, tratti dalla base dati ANP, che stabiliscono un nesso tra la spinta netta corretta e il rapporto di compressione del motore nelle vicinanze del rapporto di compressione del motore per il numero di Mach dell'aeromobile specificato.

▼**M2**

Quando la velocità di rotazione del motore N_1 è il parametro utilizzato dal personale di cabina per stabilire la spinta, l'equazione generale della spinta diventa

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right)^2 \quad \text{(B-3)}$$

in cui

N_1 è la velocità di rotazione del compressore (o elica) a bassa pressione e degli stadi della turbina, in %;

θ è il rapporto (T + 273)/288,15 tra la temperatura totale assoluta al punto di ammissione dell'aria e la temperatura standard assoluta dell'aria al livello medio del mare [rif. 1].

$\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}$ è la velocità del rotore a bassa pressione corretta, in % e

K_3, K_4 sono le costanti determinate sulla base dei dati del motore installato che comprendono le velocità N_1 in esame.

Va osservato che per un determinato velivolo, i valori E, F, G_A, G_B e H nelle equazioni B-2 e B-3 possono avere valori diversi da quelli nell'equazione B-1.

Non tutti i termini dell'equazione sono sempre significativi. Ad esempi per i motori detti *flat-rated* (con limitazione di regime) che operano a temperature dell'aria inferiori al punto di arresto (di norma 30 °C) il dato della temperatura può non essere necessario. Per i motori senza limitazione di regime, si deve tenere conto della temperatura ambiente per definire la spinta nominale. Al di sopra della temperatura *flat rating* del motore, per determinare il livello di spinta disponibile deve essere utilizzato un insieme diverso di coefficienti di spinta del motore (E, F, G_A, G_B e $H)_{high}$. La prassi abituale consisterebbe nel calcolare F_n/d utilizzando sia i coefficienti per le temperature basse che i coefficienti per le temperature elevate e nell'utilizzare il livello di spinta più elevato per le temperature *inferiori* alla temperatura *flat-rating* e utilizzare il livello di spinta più inferiore calcolato per le temperature *superiori* alla temperatura «*flat-rating*».

Quando sono disponibili solo i coefficienti di spinta per le basse temperature, si può utilizzare il rapporto seguente:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B) \cdot (1 - 0{,}006 \cdot T)/(1 - 0{,}006 \cdot T_B) \quad \text{(B-4)}$$

dove

$(F_n/\text{d})_{high}$ è la spinta netta corretta per le temperature elevate (lbf),

T_B è la temperatura del punto di arresto (in assenza di un valore definitivo, si presume un valore di default di 30 °C).

La base di dati ANP fornisce valori per le costanti e i coefficienti delle equazioni da B-1 a B-4.

Per gli aeromobili ad elica, la spinta netta corretta per motore va ottenuta dai grafici o calcolata secondo l'equazione seguente:

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/V_T)/\delta \quad \text{(B-5)}$$

dove

η è l'efficienza dell'elica corrispondente ad un'installazione specifica ed è una funzione della velocità di rotazione dell'elica e della velocità di volo del velivolo;

V_T è la velocità vera rispetto all'aria, in kt;

P_p è la potenza di propulsione netta per le condizioni di volo stabilite, ad esempio potenza massima al decollo o in salita, in hp

▼M2

I parametri dell'equazione B-5 sono forniti dalla base dati ANP per la spinta massima al decollo e gli assetti di spinta di salita massimi.

La velocità vera rispetto all'aria V_τ è stimata in funzione della velocità rispetto all'aria corretta V_c utilizzando la relazione seguente:

$$V_T = V_C/\sqrt{\sigma} \tag{B-6}$$

dove σ è il rapporto tra la densità dell'aria a livello del velivolo e la densità dell'aria al livello medio del mare.

Orientamenti relativi alle operazioni di decollo a spinta ridotta

Spesso il peso degli aeromobili al decollo è inferiore al massimo autorizzato e/o la lunghezza di pista disponibile supera i valori minimi necessari quando si utilizza la spinta massima al decollo. In questi casi di norma la spinta del motore viene ridotta al di sotto dei livelli massimi al fine di prorogare la vita del motore e, a volte, ai fini dell'abbattimento del rumore. La spinta del motore deve essere ridotta garantendo il margine di sicurezza necessario. La procedura di calcolo utilizzata dagli operatori aerei per stabilire il tasso di riduzione di spinta è regolata di conseguenza: si tratta di una procedura complessa che tiene conto di numerosi fattori, tra cui il peso al decollo, la temperatura dell'aria ambiente, la distanza dichiarata delle piste, l'altitudine delle piste e i criteri di separazione dagli ostacoli sulla pista. La riduzione della spinta varia pertanto da un volo all'altro.

Dato che possono incidere in misura significativa sulle curve isolivello alla partenza, i costruttori di modelli dovrebbero tenere adeguatamente conto delle operazioni a spinta ridotta e, ai fini dei risultati più rigorosi possibili, dovrebbero rivolgersi agli operatori per ottenere consigli pratici.

Se non si riescono ad ottenere queste indicazioni, è comunque auspicabile tenere conto di queste operazioni con mezzi alternativi. Nella pratica, non è possibile riprodurre i calcoli degli operatori ai fini della modellizzazione del rumore, né questi sarebbero adeguati parallelamente alle semplificazioni e alle approssimazioni convenzionali che sono effettuate per il calcolo dei livelli medi di rumore a lungo termine. Le indicazioni riportate in appresso sono fornite come alternativa pratica. Occorre rilevare che sono in corso numerose ricerche in materia e che pertanto queste indicazioni potrebbero essere soggette a modifiche.

L'analisi dei dati del registratore di volo ha dimostrato che il livello di riduzione della spinta è strettamente legato al rapporto tra il peso effettivo al decollo e il peso al decollo regolamentato (RTOW — *Regulated takeoff weight*) fino ad un limite inferiore fisso ([1]); ossia:

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \tag{B-7}$$

in cui $(F_n/\delta)_{max}$ è la spinta nominale massima, W è il peso lordo effettivo al decollo e W_{RTOW} è il peso al decollo regolamentato.

Il RTOW è il peso massimo al decollo che può essere utilizzato in totale sicurezza a condizione che siano rispettate le prescrizioni in termini di lunghezza della pista, motore fuori uso e ostacoli. Questo peso dipende dalla lunghezza della pista disponibile, dall'altitudine dell'aerodromo, dalla temperatura, dal vento in prua e dall'angolazione dei flap. Queste informazioni, che dovrebbero essere più facilmente reperibili dei dati relativi ai livelli effettivi della spinta ridotta, possono essere richieste agli operatori. Altrimenti il peso in questione può essere calcolato sulla base dei dati che figurano nei manuali di volo degli aeromobili.

([1]) Le autorità aeronautiche di norma stabiliscono un limite di spinta più basso, spesso inferiore del 25 % al massimale.

▼M2

Spinta di salita ridotta

Quando utilizzano la spinta ridotta al decollo, gli operatori spesso, ma non sempre, riducono la spinta di salita a partire da un livello inferiore al livello massimo ([1]). Questa procedura consente di evitare situazioni in cui, al termine della salita iniziale in assetto di decollo, la potenza deve essere aumentata più che ridotta. Tuttavia in questo caso è più difficile stabilire un accordo comune. Alcuni operatori utilizzano livelli fissi al di sotto della spinta massima di salita, detti «salita 1» e «salita 2», che di norma riducono la spinta di salita del 10 o 20 % rispettivamente rispetto al massimo. Nel caso di un assetto di spinta ridotto al decollo si raccomanda che i livelli di spinta di salita siano anch'essi ridotti del 10 %.

B3 PROFILI VERTICALI DELLA TEMPERATURA, DELLA PRESSIONE ATMOSFERICA, DELLA DENSITÀ DELL'ARIA E DELLA VELOCITÀ DEL VENTO

Ai fini del presente documento, le variazioni di temperatura, pressione e densità in relazione all'altezza al di sopra del livello del mare sono quelle dell'International Standard Atmosphere (ISA). Le metodologie descritte qui di seguito sono state convalidate per altitudini di aeroporti fino a 4 000 ft al di sopra del livello del mare e per temperature fino a 43 °C (109 °F).

Sebbene in realtà la velocità media del vento vari con l'altezza e il tempo, di solito non è possibile tenere conto di questi elementi ai fini della modellizzazione delle curve isolivello. Le equazioni di prestazione di volo riportate in appresso si basano invece sull'ipotesi comune secondo la quale il velivolo procede direttamente contro un vento in prua di 8 kt (per default), senza tenere conto del rilevamento alla bussola (anche se nei calcoli per la propagazione del suono non si tiene conto esplicitamente della velocità media del vento). Sono forniti anche altri metodi di adattamento dei risultati ad altre velocità del vento in prua.

B4 EFFETTI LEGATI ALLE VIRATE

La rimanente parte della presente appendice illustra le modalità di calcolo delle proprietà necessarie dei segmenti che collegano i punti del profilo *s*,*z* che definiscono la traiettoria di volo bidimensionale nel piano verticale al di sopra della traccia al suolo. I segmenti sono definiti uno dopo l'altro nel senso del movimento. Alla fine di ogni segmento (o all'inizio del rullio nel caso del primo segmento di una partenza) laddove sono definiti i parametri operativi e la fase procedurale successiva è necessario calcolare l'angolo di salita e la distanza percorsa dall'aeromobile nella sua traiettoria fino al punto in cui raggiunge l'altezza e/o la velocità necessarie.

Se la traccia è rettilinea, questa distanza sarà coperta da un unico segmento di profilo la cui geometria può essere determinata direttamente (anche se a volte con un certo grado di iterazione). Tuttavia se una virata inizia o termina, o cambia di raggio o direzione, prima che le condizioni finali richieste siano raggiunte, un unico segmento sarebbe insufficiente in quanto la portanza e la resistenza dell'aeromobile variano con l'angolo di inclinazione laterale. Per tenere conto degli effetti delle virate in salita, sono necessari segmenti di profili supplementari per attuare le fasi procedurali, come precisato qui di seguito.

La costruzione della traccia al suolo è descritta alla sezione **2.7.13** del testo. La costruzione viene effettuata indipendentemente da qualsiasi profilo di volo di un aeromobile (facendo attenzione a non definire delle virate che non potrebbero essere percorse in condizioni operative normali). Tuttavia, nella misura in cui le virate incidono sul profilo di volo — l'altezza e la velocità in funzione della lunghezza della traccia -, questo non può essere determinato senza tenere conto della traccia al suolo.

([1]) cui la spinta viene ridotta al termine della salita iniziale alla potenza di decollo.

▼M2

Per mantenere una velocità costante in virata, occorre aumentare la portanza alare aerodinamica, al fine di bilanciare la forza centrifuga e il peso dell'aeromobile. Ne consegue un aumento della resistenza e, dunque, della spinta propulsiva necessaria. Gli effetti della virata sono espressi nelle equazioni di prestazione sotto forma di funzioni dell'angolo di inclinazione laterale ε che, per un aeromobile in volo livellato che vira ad una velocità costante lungo una traiettoria circolate, è dato da

$$\varepsilon = \tan^{-1}\left\{\frac{2{,}85 \cdot V^2}{r \cdot g}\right\} \qquad \text{(B-8)}$$

dove V è la velocità rispetto al suolo, in kt

r è il raggio di virata, in ft

e g è l'accelerazione dovuta alla gravità, in ft/s^2.

Si presume che tutte le virate abbiano un raggio costante e non si tiene conto degli effetti secondari associati alle traiettorie di volo non piane; gli angoli di inclinazione laterale si basano unicamente sul raggio di virata *r* della traccia al suolo.

Per attuare una fase procedurale, si calcola in un primo tempo un segmento di profilo provvisorio secondo l'angolo di inclinazione laterale ε al punto iniziale — definito dall'equazione B-8 per il raggio *r* del segmento della traccia. Se la lunghezza calcolata del segmento provvisorio è tale da non formare un'intersezione con l'inizio o la fine di una virata, il segmento provvisorio è confermato e si passa alla fase successiva.

Tuttavia se il segmento provvisorio incrocia una o più volte l'inizio o la fine delle virate (dove ε varia) ([1]), i parametri di volo nel primo di questi punti sono stimati mediante interpolazione (cfr. sezione **2.7.13**), registrati con le relative coordinate come valori del punto finale, e il segmento viene troncato. La seconda parte della fase procedurale è applicata a partire da questo punto — presupponendo ancora una volta, a titolo provvisorio, che questa possa essere completata da un segmento unico caratterizzato dalle stesse condizioni finali, ma con un nuovo punto di partenza e un nuovo angolo di inclinazione laterale. Se questo secondo segmento subisce un'altra variazione di raggio/direzione di virata, occorrerà un terzo segmento — e così via fino a quando non siano ottenute le condizioni finali.

Metodo di approssimazione

Chiaramente il fatto di tener conto integralmente degli effetti delle virate comporta calcoli molto complessi, visto che il profilo di salita di ciascun aeromobile deve essere calcolato separatamente per ogni traccia al suolo percorsa. Tuttavia le modifiche del profilo verticale causate dalle virate di norma esercitano sulle curve un impatto notevolmente inferiore rispetto alle variazioni dell'angolo di inclinazione laterale. Alcuni utilizzatori potrebbero decidere di evitare la complessità — a costo di perdere un certo grado di precisione — e stabilire di non tener conto degli effetti delle virate sui profili, senza per questo tralasciare l'angolo di inclinazione laterale nel calcolo dell'emissione laterale del rumore (cfr. sezione 2.7.19). In base a questa approssimazione, i punti di profilo per un'operazione specifica di un aeromobile sono calcolati una sola volta, presupponendo una traccia al suolo rettilinea (con ε = 0).

B5 RULLAGGIO AL SUOLO IN FASE DI DECOLLO

La spinta in fase di decollo genera un'accelerazione dell'aeromobile lungo la pista fino all'innalzamento del velivolo. Si presume che la velocità rispetto all'aria corretta sia costante nella parte iniziale della salita Si considera che il carrello di atterraggio, se rettratile, venga retratto subito dopo l'innalzamento.

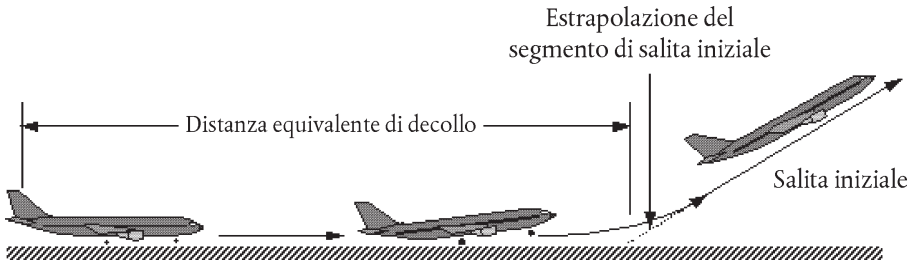
([1]) Per evitare discontinuità nelle curve causate da cambiamenti repentini dell'angolo di inclinazione laterale nei punti di incontro tra i segmenti di volo rettilineo e le virate, nel calcolo del rumore sono introdotti dei sottosegmenti al fine di consentire una transizione lineare dell'angolo di inclinazione laterale per i primi e ultimi 5° della virata. Questi sottosegmenti non sono necessari per i calcoli di prestazione: l'angolo di inclinazione laterale è sempre calcolato con l'equazione B-8.

▼M2

Ai fini del presente documento, il rullaggio effettivo al suolo in fase di decollo è calcolato indicativamente da una distanza di decollo equivalente (con vento in prua predefinito di 8 kt) $s_{TO8,}$ definita, come indicato dalla **figura B-1**, come la distanza percorsa lungo la pista dal punto del rilascio dei freni fino al punto in cui il prolungamento rettilineo della traiettoria di volo di salita iniziale, con il carrello retratto, interseca la pista.

Figura B-1

Distanza equivalente di decollo



Su una pista piana, la distanza equivalente del rullaggio al suolo in fase di decollo s_{TO8} stabilita in piedi secondo la formula seguente:

$$S_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \qquad \text{(B-9)}$$

dove

B_8 è un coefficiente adeguato per una combinazione specifica velivolo/deflezione del flap per le condizioni di riferimento ISA, ivi compreso un vento in prua di 8 kt, in ft/lbf;

W è il peso lordo del velivolo al momento del rilascio dei freni, in lbf;

N è il numero di motori che imprimono la spinta.

Nota: Dato che l'equazione B-9 tiene conto della variazione della spinta in funzione della velocità rispetto all'aria e dell'altitudine della pista, per un determinato velivolo, il coefficiente B_8 dipende unicamente dalla deflessione dei flap.

Per un vento in prua diverso da quello predefinito di 8kt, la distanza del rullaggio al suolo in fase di decollo è corretta secondo la formula seguente:

$$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \qquad \text{(B-10)}$$

dove

S_{TOw} distanza del rullaggio al suolo corretta per una velocità del vento in prua w, in ft;

V_C (in questa equazione) è la velocità corretta di rotazione al decollo, in kt;

w è il vento in prua, in kt.

anche la distanza del rullaggio suolo in fase di decollo è corretta per il gradiente di pista, nel modo seguente:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \qquad \text{(B-11)}$$

▼M2

dove

S_{TOG} è la distanza del rullaggio al suolo (ft) corretta per il vento in prua e il gradiente di pista;

α è l'accelerazione media lungo la pista, pari a $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2/(2 \cdot s_{TOw})$, ft/s^2;

G_R è il gradiente di pista che è positivo se il decollo avviene in salita.

B6 SALITA A VELOCITÀ COSTANTE

Questo tipo di segmento è definito dalla velocità del velivolo rispetto all'aria corretta, dall'assetto dei flap, e dall'altezza e dall'angolo di inclinazione laterale all'estremità del segmento, nonché dalla velocità del vento in prua (per default stabilita a 8 kt). Come per qualsiasi segmento, i parametri iniziali del segmento, ivi compresa la spinta netta corretta, sono considerati uguali ai parametri dell'estremità del segmento precedente, eliminando così qualsiasi discontinuità (ad eccezione dell'angolo dei flap e dell'angolo di inclinazione laterale che, in questi calcoli, possono variare gradualmente). Le spinte nette all'estremità del segmento sono inizialmente calcolate sulla base dell'equazione adeguata della serie da B-1 a B-5. L'angolo di salita geometrico medio g (cfr. **Figura B-1**) si ottiene con la formula seguente:

$$\gamma = \arcsin\left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n/\delta}}{\overline{W/\delta}} - \frac{R}{\cos\varepsilon} \right] \right) \qquad \text{(B-12)}$$

in cui le barre sovrapposte corrispondono ai valori a metà del segmento (= media dei valori corrispondenti ai punti iniziali e finali, in genere corrispondenti ai valori a metà del segmento) e

K è una costante dipendente dalla velocità, uguale a 1,01 quando $VC \leq 200$ kt o a 0,95 negli altri casi. Questa costante tiene conto degli effetti, sul gradiente di salita, della salita con un vento in prua di 8kt e un'accelerazione inerente alla salita ad una velocità rispetto all'aria corretta costante (la velocità effettiva aumenta via via che la densità dell'aria diminuisce con l'altezza);

R è il rapporto tra il coefficiente di resistenza del velivolo e il suo coefficiente di portanza adatto all'assetto dei flap in questione. Si presume che il carrello di atterraggio sia retratto.

ε è l'angolo di inclinazione laterale, in radianti

L'angolo di salita è corretto in funzione della velocità del vento in prua w secondo la formula:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \qquad \text{(B-13)}$$

dove γ_w è l'angolo di salita medio corretto in funzione della velocità del vento in prua.

La distanza percorsa dal velivolo lungo la traccia al suolo Δs, salendo ad un angolo γ_w da un'altitudine iniziale h_1 ad un'altezza finale h_2 è data dalla formula

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma_w} \qquad \text{(B-14)}$$

Di norma, due fasi distinte di un profilo di partenza implicano una salita ad un velocità rispetto all'aria costante. La prima fase, a volte definita *segmento di salita iniziale*, inizia subito dopo l'innalzamento, quando le prescrizioni di sicurezza prevedono che il velivolo voli ad una velocità rispetto all'aria pari almeno alla velocità di sicurezza del decollo. Si tratta di una velocità regolamentata che,

▼M2

in condizioni operative normali, deve essere raggiunta al massimo a 35 ft al di sopra della pista. Tuttavia di norma la velocità iniziale di salita viene mantenuta leggermente al di sopra della velocità di sicurezza al decollo, di solito di 10-20 kt, in quanto questa procedura tende a migliorare il gradiente di salita iniziale raggiunto. Definita *salita continua*, la seconda fase inizia dopo la retrazione del flap e l'accelerazione iniziale.

Nel corso della salita iniziale la velocità rispetto all'aria dipende dall'assetto dei flap al decollo e dal peso lordo del velivolo. La velocità di salita iniziale corretta V_{CTO} si calcola utilizzando l'approssimazione di primo ordine:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{\mathrm{W}} \tag{B-15}$$

in cui C è un coefficiente adattato all'assetto dei flap (kt/Ölbf), ripreso dalla base di dati ANP.

Per la salita continua dopo l'accelerazione, la velocità rispetto all'aria corretta è un parametro che deve essere stabilito dall'utilizzatore.

B7 RIDUZIONE DELLA POTENZA (SEGMENTO DI TRANSIZIONE)

Ad un certo punto dopo il decollo, la potenza è ridotta rispetto ai parametri di decollo al fine di prolungare la durata di vita dei motori e spesso anche per ridurre il rumore in alcune zone. La spinta di norma è ridotta nel corso di un segmento di salita a velocità costante (**Sezione B6**) o un segmento di accelerazione (**Sezione B8**). Trattandosi di un processo relativamente rapido, che di solito dura tra 3 e 5 secondi, questa riduzione viene modellizzata aggiungendo al segmento primario un «segmento di transizione». In generale si considera che corrisponde ad una distanza orizzontale di 1 000 ft (305 m) percorsa al suolo

Entità della riduzione della spinta

In condizioni operative normali, la spinta del motore è ridotta alla regolazione di spinta di salita massima. A differenza della spinta al decollo, la spinta di salita può essere mantenuta per un periodo illimitato, di solito fino a quando il velivolo non ha raggiunto l'altitudine iniziale di crociera. Il livello massimo di spinta di salita è calcolato con l'equazione B-1, utilizzando i coefficienti di spinta massimi forniti dal costruttore. Tuttavia, le prescrizioni in materia di riduzione del rumore possono richiedere una riduzione aggiuntiva della spinta, a volte definita «*deep cutback*» (riduzione massiccia). Ai fini della sicurezza, la riduzione massima della spinta è limitata [1] ad una quantità stabilita in funzione della prestazione del velivolo e dal numero di motori.

Il livello minimo di «spinta ridotta» a volte è definito «spinta ridotta con un motore fuori uso»:

$$(F_n/\delta)_{engine.out} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0{,}01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos\varepsilon}\right] \tag{B-16}$$

dove

d_2 è il rapporto di pressione all'altezza h_2;

G′ è il gradiente di salita con un motore fuori uso:

= 0 % per i velivoli muniti di sistemi automatici di ripristino della spinta (*thrust restoration*); altrimenti,

= 1,2 % per i bimotori,

= 1,5 % per i trimotori,

= 1,7 % per i quadrimotori.

[1] «Noise Abatement Procedures», ICAO Documento 8168 «PANS-OPS» Vol.1 Parte V, Capitolo 3, ICAO 2004.

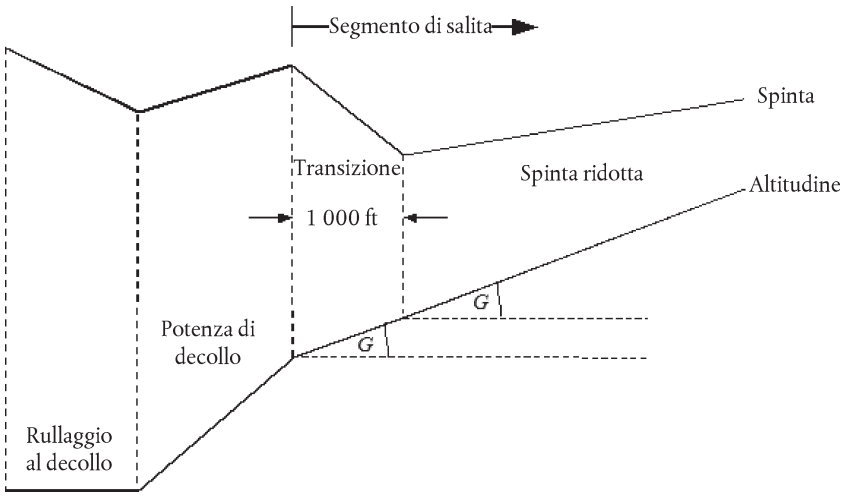
▼M2

Segmento di salita a velocità costante con riduzione della spinta

Il gradiente del segmento di salita è calcolato utilizzando l'equazione B-12, la spinta è calcolata con l'equazione B-1 con coefficienti di salita massima o con l'equazione B-16 per la spinta ridotta. Il segmento di salita è successivamente diviso in due sottosegmenti, entrambi con lo stesso angolo di salita, come illustrato nella **Figura B-2**

Figura B-2

Segmento di salita a velocità costante con riduzione della spinta (illustrazione — non in scala)



Il primo sottosegmento corrisponde ad una distanza al suolo di 1 000 ft (304 m) e la spinta netta corretta per motore al termine dei 1 000 ft è pari al valore della riduzione. (Se la distanza orizzontale originale è inferiore a 2 000 ft, una metà del segmento è utilizzata per ridurre la spinta). La spinta finale a livello del secondo sottosegmento è pari anch'essa alla spinta ridotta. Ne consegue che il secondo sottosegmento è percorso ad una spinta costante.

B8 SALITA DI ACCELERAZIONE E RETRAZIONE DEI FLAP

Questa fase di norma si verifica dopo la salita iniziale. Come per tutti i segmenti di volo, l'altitudine h_1, la velocità vera rispetto all'aria V_{T1} e la spinta $(F_n/\delta)_1$ sono quelle dell'estremità finale del segmento precedente. La velocità rispetto all'aria corretta V_{C2} nel punto finale e la velocità ascensionale *ROC* media sono parametri stabiliti dall'utilizzatore (l'angolo di inclinazione laterale ε è una funzione della velocità e del raggio di virata). Dal momento che sono interdipendenti, l'altitudine finale h_2, la velocità rispetto all'aria vera finale V_{T2}, la spinta finale $(F_n/\delta)_2$ e la lunghezza della traccia del segmento devono essere calcolate per iterazione; l'altitudine finale h_2 all'inizio è solo ipotizzata, e poi ricalcolata ripetutamente mediante le equazioni B-16 e B-17 fino a quando la differenza tra varie stime successive è inferiore ad una tolleranza specificata, ad esempio 1 piede. Una stima iniziale pratica è $h_2 = h_1 + 250$ ft.

La lunghezza della traccia del segmento (distanza orizzontale percorsa) è stimata nel modo seguente:

$$S_{seg} = 0{,}95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2)/2\ (\alpha_{max} - G \cdot g) \qquad \text{(B-17)}$$

▼M2

dove

0,95 è un fattore che rappresenta l'effetto del vento in prua di 8 kt quando si sale ad una velocità di 160 kt;

k è una costante che converte i nodi (kt) in ft/s = 1,688 ft/s per kt;

V_{T2} è la velocità vera rispetto all'aria all'estremità del segmento, in kt: $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

dove σ_2 è il rapporto tra la densità dell'aria e l'altitudine finale h_2

a_{max} è l'accelerazione massima in volo livellato (ft/s^2)

$= g\left[N \cdot \overline{F_n/\delta}/\left(\overline{W/\delta}\right) - R/cos\,\varepsilon\right]$

G è il gradiente di salita, $\approx \frac{ROC}{60 \cdot k \cdot \overline{V_T}}$

in cui *ROC* è la velocità ascensionale, in ft/min.

Sulla base di questa stima di Δs, l'altitudine finale h_2 è stimata nuovamente utilizzando la formula;

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0{,}95 \qquad \text{(B-18)}$$

Fintanto che l'errore $|h'_2 - h_2|$ si situa al di fuori della tolleranza specificata, i passi B-17 e B-18 sono ripetuti utilizzando i valori all'estremità del segmento dell'iterazione attuale dell'altitudine h_2, la velocità vera rispetto all'aria V_{T2} e la spinta netta corretta per motore $(F_n/\delta)_2$. Quando l'errore si situa entro il margine di tolleranza, si pone fine al ciclo iterativo e il segmento di accelerazione è definito dai valori finali all'estremità del segmento.

NB: Nel corso del processo di iterazione ($\alpha_{max} - G \cdot g$) < 0,02g, l'accelerazione può risultare troppo debole per raggiungere la velocità V_{C2} auspicata su una distanza accettabile. In tal caso, il gradiente di salita può essere limitato a $G = \alpha_{max}/g - 0{,}02$, riducendo in realtà la velocità ascensionale auspicata al fine di mantenere un'accelerazione accettabile. Se $G < 0{,}01$, se ne dovrebbe desumere che la spinta non è sufficiente per raggiungere l'accelerazione e la velocità ascensionale specificate; in tal caso porre fine ai calcoli e rivedere le tappe della procedura ([1]).

La lunghezza del segmento di accelerazione è corretta per una velocità w del vento in prua utilizzando:

$$\Delta S_w = \Delta_S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \qquad \text{(B-19)}$$

Segmento di accelerazione con riduzione della spinta

La riduzione della spinta è integrata in un segmento di accelerazione così come avviene per il segmento di velocità costante, ossia convertendo la prima parte del segmento in un segmento di transizione. Il livello di riduzione della spinta è calcolato come per la procedura di riduzione della spinta a velocità costante, utilizzando unicamente l'equazione B-1. NB: Di norma non è possibile accelerare e salire mantenendo l'assetto della spinta minima con un motore fuori uso. La transizione della spinta è fissata ad una distanza dal suolo di 1 000 ft (305 m) e la spinta netta corretta per motore al termine dei 1 000 ft è fissata ad un valore

([1]) In ogni caso, il modello informatico deve essere programmato al fine di informare l'utilizzatore delle incoerenze.

▼M2

pari a quello della riduzione. La velocità al fine del segmento è determinata per iterazione per un segmento di lunghezza pari a 1 000 ft (Se la distanza orizzontale iniziale è inferiore a 2 000 ft una metà del segmento è utilizzata per la variazione della spinta). La spinta finale sul secondo sottosegmento è uguale alla riduzione della spinta. Il secondo sottosegmento è pertanto percorso a spinta costante.

B9 SEGMENTI AGGIUNTIVI DI SALITA E ACCELERAZIONE DOPO LA RETRAZIONE DEI FLAP

Se dei segmenti di accelerazione supplementari sono inclusi nella traiettoria del volo ascensionale, le equazioni da B-12 a B-19 devono essere utilizzate di nuovo per calcolare la distanza della traccia al suolo, l'angolo medio di salita e il guadagno di altitudine per ciascun segmento. Come in precedenza l'altitudine finale del segmento deve essere stimata per iterazione.

B10 DISCESA E DECELERAZIONE

In fase di avvicinamento, il velivolo deve di norma scendere e decelerare in vista dell'ultimo segmento di avvicinamento in cui il velivolo è configurato con i flap regolati per l'avvicinamento e il carrello estratto. La meccanica di volo è identica a quella di decollo, la principale differenza è che il profilo di altezza e velocità è di norma noto, e sono i livelli di spinta del motore che devono essere stimati per ciascun segmento. L'equazione di base dell'equilibrio delle forze è la seguente:

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos\gamma + \sin\gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \qquad \text{(B-20)}$$

L'equazione B-20 può essere utilizzata in due modi diversi. La velocità del velivolo all'inizio e alla fine di un segmento può essere definita così come un angolo di discesa (o la distanza del segmento piano) e le altitudini iniziale e finale del segmento. In questo caso la decelerazione può essere calcolata utilizzando:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos\gamma)^2 - (V_1/\cos\gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_S/\cos\gamma)} \qquad \text{(B-21)}$$

in cui Δs è la distanza al suolo percorsa e V_1 e V_2 sono le velocità iniziali e finali rispetto al suolo calcolate secondo la formula seguente:

$$V = \frac{V_C \cdot \cos\gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \qquad \text{(B-22)}$$

Le equazioni B-20, B-21 e B-22 confermano che al momento della decelerazione su una distanza specificata ad una velocità costante di discesa, un vento in prua più forte richiederà una spinta maggiore per mantenere la stessa decelerazione, mentre un vento in coda richiederà una spinta inferiore per mantenere la stessa decelerazione.

In pratica la maggior parte, se non tutte le decelerazioni nel corso delle fasi di avvicinamento sono realizzate in assetto di spinta minima (*idle thrust*). Pertanto per la seconda modalità di applicazione dell'equazione B-20, la spinta è fissata al minimo e l'equazione è risolta in modo iterativo per stabilire (1) la decelerazione e (2) l'altitudine alla fine del segmento di decelerazione — analogamente a quanto avviene per i segmenti di accelerazione alla partenza. In questo caso, la distanza di decelerazione può essere molto diversa con il vento in prua o in coda e a volte occorre ridurre l'angolo di discesa per ottenere risultati accettabili.

▼M2

Per la maggior parte dei velivoli, la spinta minima non è pari a zero e, in molti casi, dipende dalla velocità di volo. L'equazione B-20 è dunque risolta per la decelerazione imprimendo una spinta minima che è calcolata mediante l'equazione seguente:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \qquad \text{(B-23)}$$

dove (E_{idle}, $F_{idle,}$ $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ e H_{idle}) sono coefficienti di spinta minima del motore disponibili nella base di dati ANP.

B11 AVVICINAMENTO PER L'ATTERRAGGIO

La velocità rispetto all'aria corretta dell'avvicinamento per l'atterraggio V_{CA} è legata al peso lordo all'atterraggio, secondo un'equazione simile all'equazione B-11, ossia

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \qquad \text{(B-24)}$$

in cui il coefficiente D(kt/Ölbf) corrisponde alla regolazione dei flap all'atterraggio.

La spinta netta corretta per motore nel corso della discesa lungo la planata di avvicinamento è calcolata mediante l'equazione B-12 per il peso all'atterraggio W e un rapporto resistenza/portanza R adatto alla regolazione dei flap con carrello estratto. L'assetto dei flap deve essere quello di norma utilizzato nella pratica per le operazioni. Nel corso dell'avvicinamento per l'atterraggio, l'angolo della planata di discesa γ può essere considerato costante. Per i velivoli con turboreattore e i plurimotori g è di norma – 3° . Per i monomotore ad elica g è di norma – 5°.

La spinta media netta corretta è calcolata invertendo l'equazione B-12, utilizzando K = 1,03 per tenere conto della decelerazione inerente alla traiettoria di discesa con un vento in prua di riferimento di 8 kt ed una velocità rispetto all'aria corretta costante data dall'equazione B-24, ossia:

$$\overline{F_n/\delta} = \frac{\overline{W/\delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin\gamma}{1{,}03} \right) \qquad \text{(B-25)}$$

Per venti in prua di velocità diversa da 8 kt, la spinta netta corretta media diventa

$$\left(\overline{F_n/\delta}\right)_w = \overline{F_n/\delta} + 1{,}03 \cdot \overline{W/\delta} \cdot \frac{\sin\gamma \cdot (w-8)}{N \cdot V_{CA}} \qquad \text{(B-26)}$$

La distanza orizzontale percorsa è calcolata secondo l'equazione seguente:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma} \qquad \text{(B-27)}$$

(valore positivo se $h_1 > h_2$ γ è negativo).

▼M2

Appendice C

Modellizzazione della dispersione laterale delle tracce al suolo

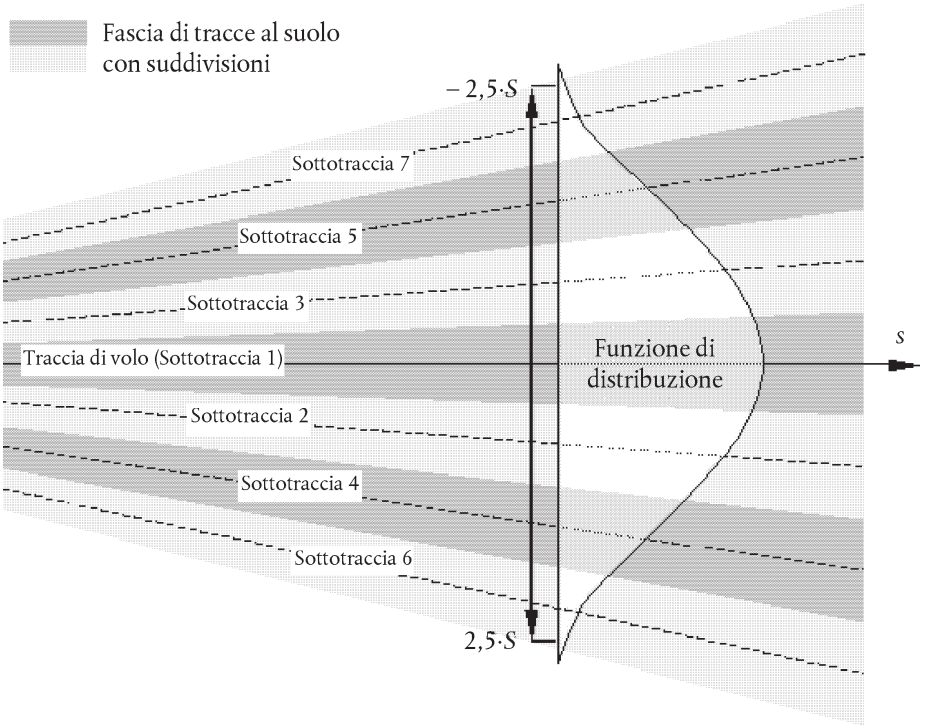
In assenza di dati radar, si raccomanda di modellizzare la dispersione laterale delle tracce al suolo, basandosi sul presupposto che la dispersione delle tracce perpendicolari alla traccia centrale segue una normale distribuzione gaussiana. L'esperienza dimostra che questo presupposto è valido nella maggior parte dei casi.

Presupponendo una distribuzione gaussiana con una deviazione standard *S*, come illustrato nella **Figura C-1**, circa 98,8 % di tutti i movimenti si situano entro un fascia di ± 2,5·*S* (ossia entro una fascia di larghezza pari a 5·*S*).

Figura C-1

Suddivisione di una traccia al suolo in 7 sottotracce.

L'ampiezza della fascia equivale a 5 volte la deviazione standard della dispersione della traccia al suolo



Di norma una distribuzione gaussiana può essere adeguatamente modellizzata utilizzando 7 sottotracce distinte equamente distanziate in una fascia di ± 2,5 *S*, come illustrato nella **Figura C-1**.

Tuttavia, l'adeguatezza dell'approssimazione dipende dalla relazione tra la separazione delle sottotracce e l'altezza dell'aeromobile dal suolo. In determinate situazioni (tracce molto ravvicinate o al contrario molto distanti l'una dall'altra) potrebbe essere più adatto un numero diverso di sottotracce. Un numero insufficiente di sottotracce determina la comparsa di «picchi» (*fingers*) nelle curve isolivello. Le **tabelle C-1** e **C-2** riportano i parametri per una suddivisione in un numero di sottotracce compreso tra 5 e 13. La **tabella C-1** indica l'ubicazione delle sottotracce specifiche, la **tabella C-2** le percentuali corrispondenti di movimenti lungo ciascuna sottotraccia.

▼M2

Tabella C-1

Ubicazione di 5, 7, 9, 11 o 13 sottotracce

L'ampiezza complessiva della fascia (che contiene il 98 % di tutti i movimenti) è pari a 5 volte la deviazione standard

Sottotraccia n.	Ubicazione delle sottotracce ai fini della suddivisione in				
	5 sottotracce	7 sottotracce	9 sottotracce	11 sottotracce	13 sottotracce
12/13					± 2,31·*S*
10/11				± 2,27·*S*	± 1,92·*S*
8/9			± 2,22·*S*	± 1,82·*S*	± 1,54·*S*
6/7		± 2,14·*S*	± 1,67·*S*	± 1,36·*S*	± 1,15·*S*
4/5	± 2,00·*S*	± 1,43·*S*	± 1,11·*S*	± 0,91·*S*	± 0,77·*S*
2/3	± 1,00·*S*	± 0,71·*S*	± 0,56·*S*	± 0,45·*S*	± 0,38·*S*
1	0	0	0	0	0

Tabella C-2

Percentuale di movimenti su 5, 7, 9, 11 o 13 sottotracce

L'ampiezza complessiva della fascia (che contiene il 98 % di tutti i movimenti) è pari a 5 volte la deviazione standard

Sottotraccia n.	Percentuale dei movimenti in ciascuna sottotraccia ai fini della suddivisione in				
	5 sottotracce	7 sottotracce	9 sottotracce	11 sottotracce	13 sottotracce
12/13					1,1 %
10/11				1,4 %	2,5 %
8/9			2,0 %	3,5 %	4,7 %
6/7		3,1 %	5,7 %	7,1 %	8,0 %
4/5	6,3 %	10,6 %	12,1 %	12,1 %	11,5 %
2/3	24,4 %	22,2 %	19,1 %	16,6 %	14,4 %
1	38,6 %	28,2 %	22,2 %	18,6 %	15,6 %

▼M2

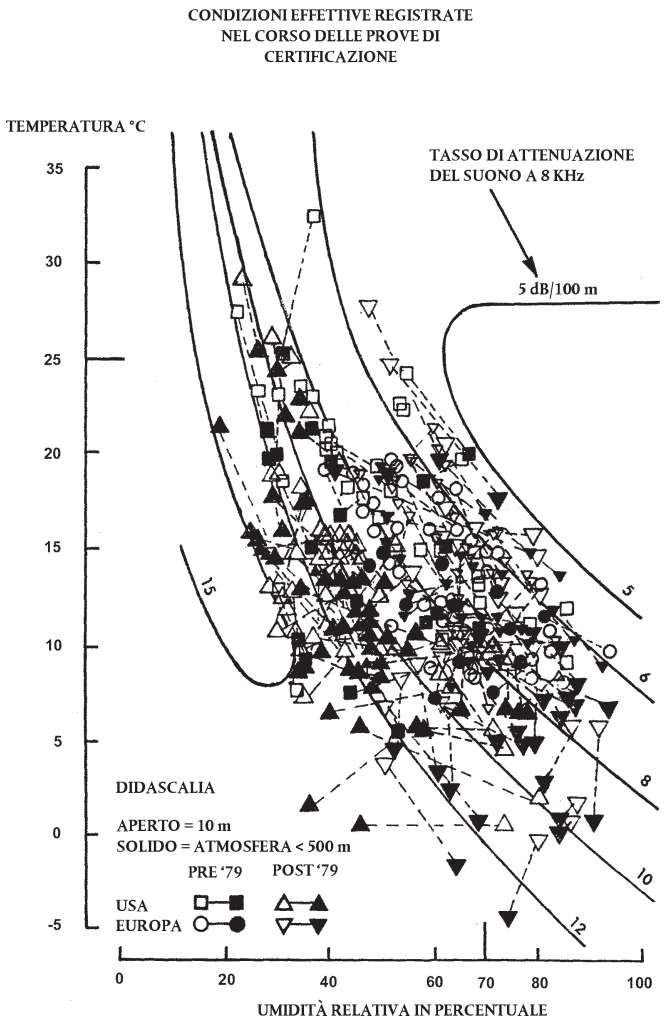
Appendice D

Ricalcolo dei dati NPD per condizioni diverse da quelle di riferimento

Il contributo di ciascun segmento della traiettoria di volo al livello di rumore è determinato sulla base dei dati NPD registrati nella base dati internazionale ANP. Tuttavia occorre notare che questi dati sono stati normalizzati utilizzando i tassi di attenuazione atmosferici medi definiti nel documento SAE AIR-1845. Questi tassi sono medie dei valori determinati nel corso delle prove di certificazione acustica degli aeromobili in Europa e negli Stati Uniti. L'ampia variazione delle condizioni atmosferiche (temperatura e umidità relativa) in queste prove è riportata nella **Figura D-1**.

Figura D-1

Condizioni meteorologiche registrate durante le prove di certificazione acustica



Le curve rappresentate nella **Figura D-1**, calcolate mediante il modello ARP 866A di attenuazione atmosferica standard industriale, indicano che, in condizioni di prova, dovrebbe verificarsi una variazione sensibile dell'assorbimento del suono ad alta frequenza (8 kHz) (anche se la variazione dell'assorbimento totale dovrebbe essere notevolmente inferiore).

Nella misura in cui i tassi di attenuazione forniti alla **tabella D-1** sono medie aritmetiche, l'insieme dei dati non può essere associato ad una determinata atmosfera di riferimento (ossia con valori specifici di temperatura e di umidità

▼M2

relativa). I dati possono essere solo considerati proprietà di un'atmosfera puramente teorica — definita «atmosfera AIR-1845».

Tabella D-1

Tassi medi di attenuazione atmosferica utilizzati per normalizzare i dati NPD nella base di dati ANP

Frequenza centrale di una banda di terzi d'ottava [Hz]	Tasso di attenuazione [dB/100 m]	Frequenza centrale di una banda di terzi d'ottava [Hz]	Tasso di attenuazione[dB/100 m]
50	0,033	800	0,459
63	0,033	1 000	0,590
80	0,033	1 250	0,754
100	0,066	1 600	0,983
125	0,066	2 000	1,311
160	0,098	2 500	1,705
200	0,131	3 150	2,295
250	0,131	4 000	3,115
315	0,197	5 000	3,607
400	0,230	6 300	5,246
500	0,295	8 000	7,213
630	0,361	10 000	9,836

Si può considerare che i coefficienti di attenuazione di cui alla **tabella D-1** sono validi per gamme di temperature e di umidità ragionevoli. Tuttavia per verificare se siano necessari degli adeguamenti, occorre avvalersi del documento ARP-866A per calcolare i coefficienti medi di assorbimento atmosferico per la temperatura media *T* e l'umidità relativa *RH* dell'aeroporto. Se, a seguito di un confronto di questi coefficienti con quelli della **tabella D-1**, si ritiene che siano necessari adeguamenti occorre utilizzare la metodologia illustrata qui di seguito.

La base di dati ANP fornisce i dati NPD seguenti per ciascuna regolazione della potenza:

— livello sonoro massimo rispetto alla distanza obliqua $L_{max}(d)$;

— livello integrato nel tempo rispetto alla distanza per la velocità rispetto all'aria di riferimento $L_E(d)$, e

— spettro sonoro di riferimento non ponderato per una distanza obliqua di 305 m (1 000 ft), $L_{n,ref}(d_{ref})$ in cui *n* è la banda di frequenza (da 1 a 24 per bande di terzi di ottava con frequenze centrali che vanno da 50 Hz a 10 kHz).

Tutti i dati sono normalizzati in relazione all'atmosfera AIR-1845.

L'adeguamento delle curve NPD rispetto alle condizioni *T* e *RH* specificate dall'utilizzatore è effettuato in tre fasi:

▼**M2**

1. In un primo tempo, viene corretto lo spettro di riferimento al fine di eliminare l'attenuazione atmosferica SAE AIR-1845 $\alpha_{n,ref}$:

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad \text{(D-1)}$$

in cui $L_n(d_{ref})$ è lo spettro non attenuato per una d_{ref} = 305 m e $\alpha_{n,ref}$ è il coefficiente di assorbimento atmosferico per la banda di frequenza *n* estratta dalla **tabella D-1** (ma espresso in dB/m).

2. Successivamente lo spettro corretto è adeguato ad ognuna delle dieci distanze standard NPD d_i utilizzando tassi di attenuazione sia per (i) l'atmosfera SAE AIR-1845 e (ii) l'atmosfera specificata dall'utilizzatore (sulla base del documento SAE ARP-866A).

(i) Per l'atmosfera SAE AIR-1845:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad \text{(D-2)}$$

(ii) Per l'atmosfera specificata dall'utilizzatore:

$$L_{n,866A}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T,RH) \cdot d_i \quad \text{(D-3)}$$

in cui $\alpha_{n,866A}$ è il coefficiente di assorbimento atmosferico per la banda di frequenza *n* (espresso in dB/m) calcolato utilizzando il documento SAE ARP-866A con temperatura *T* e umidità relativa *RH*.

3. Ad ogni distanza d_i del NPD, i due spettri sono soggetti ad una ponderazione A e viene calcolata la somma dei loro decibel al fine di stabilire i livelli con ponderazione A risultanti $L_{A,866A}$ e $L_{A,ref}$ che sono poi sottratti aritmeticamente.

$$\Delta L(T,RH,d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad \text{(D-4)}$$

L'incremento ΔL corrisponde alla differenza tra i valori NPD dell'atmosfera specificata dall'utilizzatore e quelli dell'atmosfera di riferimento. Questo incremento viene addizionato al valore dei dati della base ANP al fine di ricavarne dati NPD adeguati.

L'applicazione di ΔL per adeguare i valori NPD di L_{max} e L_E presuppone in realtà che le condizioni atmosferiche diverse incidano unicamente sullo spettro di riferimento, ma non esercitino nessun impatto sull'evoluzione del livello in funzione del tempo.

▼**M2**

Appendice E

Correzione del segmento finito

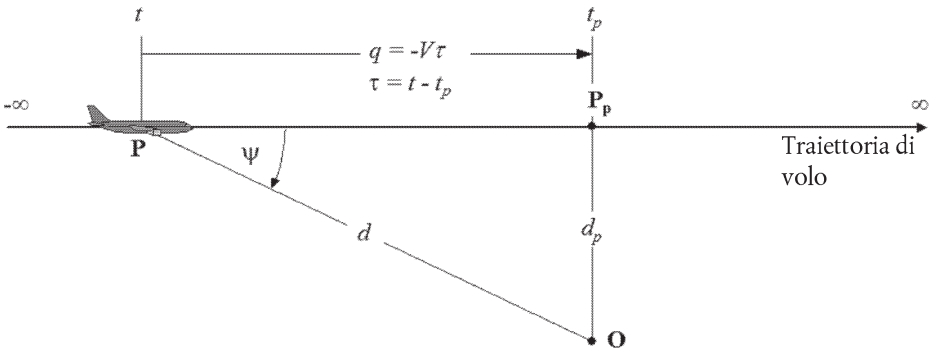
La presente appendice descrive a grandi linee il calcolo della correzione del segmento finito e dell'algoritmo della frazione di energia associato, di cui alla sezione 2.7.19.

E1 GEOMETRIA

L'algoritmo della frazione di energia si basa sulla propagazione sonora da una sorgente acustica a dipolo di 90° alla «potenza quadratica». Quest'ultima possiede caratteristiche direzionali vicine a quelle del suono emesso da un aeromobile a reazione, almeno nella regione angolare che incide maggiormente sui livelli dell'evento sonoro al di sotto e al lato dell'aeromobile.

Figura E-1

Geometria tra la traiettoria di volo e il punto di osservazione O



La **figura E-1** illustra la geometria della propagazione sonora tra la traiettoria di volo e il punto di osservazione **O**. L'aeromobile al punto **P** vola in un'atmosfera uniforme, ad una velocità costante, seguendo una traiettoria di volo livellato. Il punto della traiettoria più vicino al punto di osservazione è il punto $\mathbf{P_p}$. I parametri sono:

d la distanza che intercorre tra il punto di osservazione e l'aeromobile;

d_p la distanza perpendicolare (distanza obliqua) tra l'osservatore e la traiettoria di volo;

q distanza da **P** a $\mathbf{P_p} = -V \cdot \tau$;

V velocità dell'aeromobile;

t il momento in cui l'aeromobile si trova nel punto **P**;

t_p il momento in cui l'aeromobile si trova nel punto di avvicinamento massimo $\mathbf{P_p}$;

τ il tempo di volo rispetto al tempo nel punto $\mathbf{P_p} = t - t_p$;

ψ l'angolo tra la traiettoria di volo e il vettore aeromobile-osservatore.

Occorre rilevare che, dato che il tempo di volo τ rispetto al punto di massimo avvicinamento è negativo quando l'aeromobile si trova prima del punto di osservazione (come illustrato nella **figura E-1**), la distanza relativa *q* dal punto di avvicinamento più prossimo diventa positiva in questo caso. Se l'aeromobile supera l'osservatore, *q* diventa negativa.

▼M2

E2 STIMA DELLA FRAZIONE DI ENERGIA

Il concetto di base della frazione di energia consiste nell'esprimere l'esposizione al rumore E registrata al punto di osservazione, a partire da un segmento $\mathbf{P_1P_2}$ di traiettoria di volo (in cui $\mathbf{P_1}$ è il punto iniziale e $\mathbf{P_2}$ è il punto finale), moltiplicando l'esposizione E_∞ corrispondente alla traiettoria infinita percorsa per un fattore semplice — il fattore *frazione dell'energia F*.

$$E = F \cdot E_\infty \tag{E-1}$$

Poiché l'esposizione può essere espressa in termini di integrale nel tempo del livello quadratico medio di pressione sonora (ponderate), ossia

$$E = const \cdot \int p^2(\tau) d\tau \tag{E-2}$$

per calcolare E, la pressione quadratica media deve espressa come una funzione dei parametri geometrici e operativi conosciuti. Per una sorgente a dipolo a 90 °C,

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \tag{E-3}$$

in cui p^2 e $P_P{}^2$ corrispondono alle pressioni quadratiche medie rilevate di pressione sonora, generate quando l'aeromobile passa nei punti $\mathbf{P}$ e $\mathbf{P_P}$.

Si è scoperto che questo rapporto relativamente semplice fornisce una buona simulazione del rumore degli aeromobili a reazione, anche se i veri meccanismi coinvolti sono estremamente complessi. Il termine $d_p{}^2/d^2$ nell'equazione E-3 descrive semplicemente il meccanismo di dispersione sferica applicabile ad una sorgente puntiforme, una velocità del suono infinita e un'atmosfera uniforme e non dissipativa. Tutti gli altri effetti fisici — direttività della fonte, velocità del suono finita, assorbimento atmosferico, effetto Doppler ecc. sono implicitamente compresi dal termine $sin^2\psi$. Questo fattore determina una riduzione della pressione quadratica media inversamente a d^4; da cui l'espressione «sorgente quadratica».

Introducendo le sostituzioni

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ and } \left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

la pressione quadratica media può essere espressa come una funzione del tempo (non tenendo conto ancora una volta del tempo di propagazione del suono):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \tag{E-4}$$

Introducendo questa funzione nell'equazione E-2 ed effettuando la sostituzione

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \tag{E-5}$$

l'esposizione sonora dell'osservatore al passaggio di un aeromobile nell'intervallo di tempo $[\tau_1,\tau_2]$ può essere espressa come:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1+\alpha^2)^2} d\alpha \tag{E-6}$$

La soluzione di questo integrale è:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right) \tag{E-7}$$

▼M2

L'integrazione nell'intervallo [–∞,+∞] (ossia sull'insieme della traiettoria infinita) dà luogo all'espressione seguente per l'esposizione totale E_∞:

$$E_\infty = const \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \tag{E-8}$$

e pertanto la frazione dell'energia secondo l'equazione E-1 è

$$F = \frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1\right) \tag{E-9}$$

E3 COERENZA DELLE METRICHE DEI VALORI MASSIMI E DEL VALORE INTEGRATO NEL TEMPO — DISTANZA SCALATA

Una delle conseguenze dell'utilizzo di un modello a dipolo semplice per definire la frazione dell'energia è che comporta una differenza teorica specifica ΔL tra i livelli L_{max} e L_E degli eventi sonori. Per garantire la coerenza interna del modello di curva isolivello, questa differenza deve essere uguale alla differenza dei valori determinati sulla base delle curve NPD. Un problema nasce dal fatto che i dati NPD provengono da misurazioni reali del rumore degli aeromobili — che non sono necessariamente conformi alla teoria. La teoria necessita pertanto di un elemento di flessibilità aggiuntivo. Ma in linea di massima le variabili α_1 e α_2 sono determinate dalla geometria e dalla velocità degli aeromobili e pertanto non lasciano nessun margine di libertà. Il concetto di *distanza scalata* d_λ fornisce una soluzione illustrata qui di seguito.

Il livello di esposizione $L_{E,\infty}$ riportato come una funzione di d_p nella base di dati ANP per una velocità di riferimento V_{ref}, può essere espresso nel modo seguente:

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg\left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] \tag{E-10}$$

in cui p_0 è una pressione di riferimento standard e t_{ref} è un tempo di riferimento (= 1 s per il livello di esposizione sonora, SEL). Per la velocità effettiva V, l'espressione diventa:

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg\left(\frac{V_{ref}}{V}\right) \tag{E-11}$$

Analogamente il livello massimo dell'evento L_{max} può essere espresso come segue:

$$L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \tag{E-12}$$

Per la fonte a dipolo, utilizzando le equazioni E-8, E-11 e E-12, va rilevato che (in base alle equazioni E-2 e E-8) $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, la differenza ΔL può essere scritta:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V}\right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] - 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \tag{E-13}$$

Ciò può unicamente essere uguale al valore ΔL determinato in base ai dati NPD se la distanza obliqua d_p, che serve per calcolare la frazione dell'energia, è sostituita da una *distanza scalata* d_λ data da:

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \tag{E-14a}$$

o

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \text{ with } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \tag{E-14b}$$

▼**M2**

Sostituendo d_p con d_λ nell'equazione E-5 e utilizzando la definizione $q = V\tau$ della **figura E-1** i parametri α_λ e α_2 nell'equazione E-9 possono essere scritti nel modo seguente (con $q = q_\lambda$ al punto iniziale e $q - \lambda = q_2$ al punto finale di un segmento della traiettoria di volo λ):

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ and } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \tag{E-15}$$

La sostituzione della distanza obliqua effettiva con la distanza scalata riduce la semplicità del modello a dipolo a 90° alla potenza quadratica. Ma, nella misura in cui questo è adeguatamente tarato *in situ* utilizzando dati provenienti dalle misurazioni, l'algoritmo della frazione dell'energia può essere considerato come semi-empirico più che puramente teorico.

▼M2

Appendice F

Base di dati per le sorgenti del traffico stradale

Questa appendice contiene la banca dati per la maggior parte delle sorgenti di rumore stradale esistenti da utilizzare per il calcolo del rumore del traffico stradale, secondo il metodo descritto al punto 2.2 «Rumore del traffico stradale».

Tabella F-1:

Coefficienti $A_{R,i,m}$ e $B_{R,i,m}$ per il rumore di rotolamento e $A_{P,i,m}$ e $B_{P,i,m}$ per il rumore di propulsione

Categoria	Coefficiente	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	A_R	79,7	85,7	84,5	90,2	97,3	93,9	84,1	74,3
	B_R	30	41,5	38,9	25,7	32,5	37,2	39	40
	A_P	94,5	89,2	88	85,9	84,2	86,9	83,3	76,1
	B_P	– 1,3	7,2	7,7	8	8	8	8	8
2	A_R	84	88,7	91,5	96,7	97,4	90,9	83,8	80,5
	B_R	30	35,8	32,6	23,8	30,1	36,2	38,3	40,1
	A_P	101	96,5	98,8	96,8	98,6	95,2	88,8	82,7
	B_P	– 1,9	4,7	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
3	A_R	87	91,7	94,1	100,7	100,8	94,3	87,1	82,5
	B_R	30	33,5	31,3	25,4	31,8	37,1	38,6	40,6
	A_P	104,4	100,6	101,7	101	100,1	95,9	91,3	85,3
	B_P	0	3	4,6	5	5	5	5	5
4a	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	88	87,5	89,5	93,7	96,6	98,8	93,9	88,7
	B_P	4,2	7,4	9,8	11,6	15,7	18,9	20,3	20,6
4b	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	95	97,2	92,7	92,9	94,7	93,2	90,1	86,5
	B_P	3,2	5,9	11,9	11,6	11,5	12,6	11,1	12

▼**M2**

Categoria	Coefficiente	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

Tabella F-2:

Coefficienti a_i e b_i per gli pneumatici chiodati

Categoria	Coefficiente	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	a_i	0,0	0,0	0,0	2,6	2,9	1,5	2,3	9,2
	b_i	0,0	0,0	0,0	– 3,1	– 6,4	– 14,0	– 22,4	– 11,4

Tabella F-3:

Coefficienti $C_{R,m,k}$ e $C_{P,m,k}$ per l'accelerazione e la decelerazione

Categoria	k	Cr	Cp
1	1 = attraversamento	– 4,5	5,5
	2 = rotonda	– 4,4	3,1
2	1 = attraversamento	– 4	9
	2 = rotonda	– 2,3	6,7
3	1 = attraversamento	– 4	9
	2 = rotonda	– 2,3	6,7
4a	1 = attraversamento	0	0
	2 = rotonda	0	0
4b	1 = attraversamento	0	0
	2 = rotonda	0	0
5	1 = attraversamento		
	2 = rotonda		

▼**M2**

Tabella F-4:

Coefficienti $\alpha_{i,m}$ e β_m per il rivestimento stradale

Descrizione	Velocità minima alla quale è valido [km/h]	Velocità massima a cui è valido [km/h]	Categoria	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	ßm
Manto stradale di riferimento	—	—	1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
ZOAB (*Zeer Open Asfalt Beton* o asfalto molto poroso) a singolo strato	50	130	1	0,5	3,3	2,4	3,2	– 1,3	– 3,5	– 2,6	0,5	– 6,5
			2	0,9	1,4	1,8	– 0,4	– 5,2	– 4,6	– 3,0	– 1,4	0,2
			3	0,9	1,4	1,8	– 0,4	– 5,2	– 4,6	– 3,0	– 1,4	0,2
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
ZOAB (*Zeer Open Asfalt Beton* o asfalto molto poroso) a doppio strato	50	130	1	0,4	2,4	0,2	– 3,1	– 4,2	– 6,3	– 4,8	– 2,0	– 3,0
			2	0,4	0,2	– 0,7	– 5,4	– 6,3	– 6,3	– 4,7	– 3,7	4,7
			3	0,4	0,2	– 0,7	– 5,4	– 6,3	– 6,3	– 4,7	– 3,7	4,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
ZOAB (*Zeer Open Asfalt Beton* o asfalto molto poroso) bistrato (fine)	80	130	1	– 1,0	1,7	– 1,5	– 5,3	– 6,3	– 8,5	– 5,3	– 2,4	– 0,1
			2	1,0	0,1	– 1,8	– 5,9	– 6,1	– 6,7	– 4,8	– 3,8	– 0,8
			3	1,0	0,1	– 1,8	– 5,9	– 6,1	– 6,7	– 4,8	– 3,8	– 0,8
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
SMA-NL5	40	80	1	1,1	– 1,0	0,2	1,3	– 1,9	– 2,8	– 2,1	– 1,4	– 1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									

▼**M2**

Descrizione	Velocità minima alla quale è valido [km/h]	Velocità massima a cui è valido [km/h]	Categoria	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	ßm
SMA-NL8	40	80	1	0,3	0,0	0,0	– 0,1	– 0,7	– 1,3	– 0,8	– 0,8	– 1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Cemento spatolato	70	120	1	1,1	– 0,4	1,3	2,2	2,5	0,8	– 0,2	– 0,1	1,4
			2	0,0	1,1	0,4	– 0,3	– 0,2	– 0,7	– 1,1	– 1,0	4,4
			3	0,0	1,1	0,4	– 0,3	– 0,2	– 0,7	– 1,1	– 1,0	4,4
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Cemento spatolato ottimizzato	70	80	1	– 0,2	– 0,7	0,6	1,0	1,1	– 1,5	– 2,0	– 1,8	1,0
			2	– 0,3	1,0	– 1,7	– 1,2	– 1,6	– 2,4	– 1,7	– 1,7	– 6,6
			3	– 0,3	1,0	– 1,7	– 1,2	– 1,6	– 2,4	– 1,7	– 1,7	– 6,6
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Cemento spatolato fine	70	120	1	1,1	– 0,5	2,7	2,1	1,6	2,7	1,3	– 0,4	7,7
			2	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7
			3	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Superficie lavorata	50	130	1	1,1	1,0	2,6	4,0	4,0	0,1	– 1,0	– 0,8	– 0,2
			2	0,0	2,0	1,8	1,0	– 0,7	– 2,1	– 1,9	– 1,7	1,7
			3	0,0	2,0	1,8	1,0	– 0,7	– 2,1	– 1,9	– 1,7	1,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Elementi rigidi a spina di pesce	30	60	1	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	– 0,7	0,8	1,8	2,5
			2	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	– 0,7	0,8	1,8	2,5
			3	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	– 0,7	0,8	1,8	2,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									

▼**M2**

Descrizione	Velocità minima alla quale è valido [km/h]	Velocità massima a cui è valido [km/h]	Categoria	α_m (63 Hz)	α_m (125 Hz)	α_m (250 Hz)	α_m (500 Hz)	α_m (1 kHz)	α_m (2 kHz)	α_m (4 kHz)	α_m (8 kHz)	ßm
Elementi rigidi non a spina di pesce	30	60	1	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			2	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			3	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Elementi rigidi silenziosi	30	60	1	7,8	6,3	5,2	2,8	– 1,9	– 6,0	– 3,0	– 0,1	– 1,7
			2	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0
			3	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Strato sottile A	40	130	1	1,1	0,1	– 0,7	– 1,3	– 3,1	– 4,9	– 3,5	– 1,5	– 2,5
			2	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			3	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
Strato sottile B	40	130	1	0,4	– 1,3	– 1,3	– 0,4	– 5,0	– 7,1	– 4,9	– 3,3	– 1,5
			2	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			3	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									

▼M2
▼C1

Appendice G

Base di dati per le sorgenti associate al trasporto ferroviario

La presente appendice contiene, per la maggior parte delle sorgenti di rumore associato al trasporto ferroviario, una base di dati destinata ad essere utilizzata nel calcolo del rumore generato dal trasporto ferroviario descritto al punto 2.3 «Rumore ferroviario».

Tabella G-1

Coefficienti $L_{r,TR,i}$ e $L_{r,VEH,i}$ di rugosità per le rotaie e le ruote

$L_{r,VEH,i}$			
Lunghezza d'onda	Tipo di freni		
	c	k	n
	Freno a ceppi in ghisa	Freno in materiale composito	Freno a disco
1 000 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
800 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
630 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
500 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
400 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
315 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
250 mm	2,2	– 4,0	2,3
200 mm	2,2	– 4,0	2,8
160 mm	2,4	– 4,0	2,6
120 mm	0,6	– 4,0	1,2
100 mm	2,6	– 4,0	2,1
80 mm	5,8	– 4,3	0,9
63 mm	8,8	– 4,6	– 0,3
50 mm	11,1	– 4,9	– 1,6
40 mm	11,0	– 5,2	– 2,9
31,5 mm	9,8	– 6,3	– 4,9
25 mm	7,5	– 6,8	– 7,0
20 mm	5,1	– 7,2	– 8,6
16 mm	3,0	– 7,3	– 9,3
12 mm	1,3	– 7,3	– 9,5
10 mm	0,2	– 7,1	– 10,1
8 mm	– 0,7	– 6,9	– 10,3

▼C1

$L_{r,VEH,i}$			
Lunghezza d'onda	Tipo di freni		
	c	k	n
	Freno a ceppi in ghisa	Freno in materiale composito	Freno a disco
6,3 mm	– 1,2	– 6,7	– 10,3
5 mm	– 1,0	– 6,0	– 10,8
4 mm	0,3	– 3,7	– 10,9
3,2 mm	0,2	– 2,4	– 9,5
2,5 mm	1,3	– 2,6	– 9,5
2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,6 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
0,8 mm	3,1	– 2,5	– 9,5

$L_{r,TR,i}$		
Lunghezza d'onda	Rugosità della rotaia	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (buona manutenzione e molto lisce)	Rete media (manutenzione normale e lisce)
1 000 mm	17,1	11,0
800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0
80 mm	2,9	4,0
63 mm	0,9	3,0
50 mm	– 1,1	2,0
40 mm	– 3,2	1,0

▼C1

$L_{r,TR,i}$		
Lunghezza d'onda	Rugosità della rotaia	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (buona manutenzione e molto lisce)	Rete media (manutenzione normale e lisce)
31,5 mm	– 5,0	0,0
25 mm	– 5,6	– 1,0
20 mm	– 6,2	– 2,0
16 mm	– 6,8	– 3,0
12 mm	– 7,4	– 4,0
10 mm	– 8,0	– 5,0
8 mm	– 8,6	– 6,0
6,3 mm	– 9,2	– 7,0
5 mm	– 9,8	– 8,0
4 mm	– 10,4	– 9,0
3,2 mm	– 11,0	– 10,0
2,5 mm	– 11,6	– 11,0
2 mm	– 12,2	– 12,0
1,6 mm	– 12,8	– 13,0
1,2 mm	– 13,4	– 14,0
1 mm	– 14,0	– 15,0
0,8 mm	– 14,0	– 15,0

Tabella G-2

Coefficienti $A_{3,i}$ per il filtro percolatore

$A_{3,i}$					
Lunghezza d'onda	Carico per asse di 50 kN - diametro delle ruote 360 mm	Carico per asse di 50 kN - diametro delle ruote 680 mm	Carico per asse di 25 kN - diametro delle ruote 920 mm	Carico per asse di 50 kN - diametro delle ruote 920 mm	Carico per asse di 100 kN - diametro delle ruote 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

▼C1

$A_{3,i}$					
Lunghezza d'onda	Carico per asse di 50 kN - diametro delle ruote 360 mm	Carico per asse di 50 kN - diametro delle ruote 680 mm	Carico per asse di 25 kN - diametro delle ruote 920 mm	Carico per asse di 50 kN - diametro delle ruote 920 mm	Carico per asse di 100 kN - diametro delle ruote 920 mm
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	– 0,2	– 0,2
63 mm	0,0	– 0,2	– 0,2	– 0,5	– 0,6
50 mm	– 0,2	– 0,4	– 0,5	– 0,9	– 1,3
40 mm	– 0,5	– 0,7	– 0,9	– 1,6	– 2,2
31,5 mm	– 1,2	– 1,5	– 1,6	– 2,5	– 3,7
25 mm	– 2,0	– 2,8	– 2,5	– 3,8	– 5,8
20 mm	– 3,0	– 4,5	– 3,8	– 5,8	– 9,0
16 mm	– 4,3	– 7,0	– 5,8	– 8,5	– 11,5
12 mm	– 6,0	– 10,3	– 8,5	– 11,4	– 12,5
10 mm	– 8,4	– 12,0	– 12,0	– 12,0	– 12,0
8 mm	– 12,0	– 12,5	– 12,6	– 13,5	– 14,0
6,3 mm	– 11,5	– 13,5	– 13,5	– 14,5	– 15,0
5 mm	– 12,5	– 16,0	– 14,5	– 16,0	– 17,0
4 mm	– 13,9	– 16,0	– 16,0	– 16,5	– 18,4
3,2 mm	– 14,7	– 16,5	– 16,5	– 17,7	– 19,5
2,5 mm	– 15,6	– 17,0	– 17,7	– 18,6	– 20,5
2 mm	– 16,6	– 18,0	– 18,6	– 19,6	– 21,5
1,6 mm	– 17,6	– 19,0	– 19,6	– 20,6	– 22,4
1,2 mm	– 18,6	– 20,2	– 20,6	– 21,6	– 23,5
1 mm	– 19,6	– 21,2	– 21,6	– 22,6	– 24,5
0,8 mm	– 20,6	– 22,2	– 22,6	– 23,6	– 25,4

▼C1

Tabella G-3

Coefficienti $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ e $L_{H,VEH,SUP,i}$ per funzioni di trasferimento

(I valori sono espressi in livello di potenza sonora per asse)

	$L_{H,TR,i}$						
Frequenza	Base del binario/Tipo di solette						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Traversa monoblocco su soletta a rigidità ridotta	Traversa monoblocco su soletta di media rigidità	Traversa monoblocco su soletta rigida	Traversa biblocco su soletta a rigidità ridotta	Traversa biblocco su soletta di media rigidità	Traversa biblocco su soletta rigida	Traverse di legno
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

▼C1

$L_{H,VEH,i}$				
Frequenza	Ruota con diametro 920 mm, nessuna misura	Ruota con diametro 840 mm, nessuna misura	Ruota con diametro 680 mm, nessuna misura	Ruota con diametro 1 200 mm, nessuna misura
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequenza	Tipo di veicolo
	a
	Norma UE
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0

▼C1

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequenza	Tipo di veicolo
	a
	Norma UE
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tabella G-4

Coefficienti $L_{R,Impact,i}$ per il rumore di impatto

$L_{R,Impact,i}$	
Lunghezza d'onda	Scambio unico/giunto/attraversamento/100 m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8
400 mm	24,7
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2

▼C1

$L_{R,Impact,i}$	
Lunghezza d'onda	Scambio unico/giunto/attraversamento/100 m
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1
12 mm	– 4
10 mm	– 11
8 mm	– 16,5
6,3 mm	– 18,5
5 mm	– 21
4 mm	– 22,5
3,2 mm	– 24,7
2,5 mm	– 26,6
2 mm	– 28,6
1,6 mm	– 30,6
1,2 mm	– 32,6
1 mm	– 34
0,8 mm	– 34

Tabella G-5

Coefficienti $L_{W,0,idling}$ per il rumore di trazione

(I valori sono espressi in livello di potenza sonora per veicolo)

$L_{W,0,idling}$										
Frequenza	Tipo di veicolo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotiva diesel (c. 800 kW)		Locomotiva diesel (c. 2 200 kW)		Unità multipla diesel		Locomotiva elettrica		Unità multipla elettrica	
	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequenza	Tipo di veicolo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotiva diesel (c. 800 kW)		Locomotiva diesel (c. 2 200 kW)		Unità multipla diesel		Locomotiva elettrica		Unità multipla elettrica	
	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequenza	Tipo di veicolo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotiva diesel (c. 800 kW)		Locomotiva diesel (c. 2 200 kW)		Unità multipla diesel		Locomotiva elettrica		Unità multipla elettrica	
	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B	Fonte A	Fonte B
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tabella G-6

Coefficienti $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1 e α_2 per il rumore aerodinamico

(I valori sono espressi in livello di potenza sonora per veicolo (per un veicolo di lunghezza pari a 20 m)]

	Rumore aerodinamico prodotto a 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frequenza	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2

▼C1

	Rumore aerodinamico prodotto a 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frequenza	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tabella G-7

Coefficienti C_{bridge} per la radiazione strutturale

C_{bridge}	
Base del binario	
N	L
Ponti per lo più in cemento o legno con qualsiasi tipo di binario	Ponti per lo più in acciaio con binari con ballast
1	4

▼**M2**

Appendice H

Base di dati per le sorgenti industriali

La presente appendice contiene alcuni esempi di valori di entrata per alcune sorgenti di rumore che possono essere utilizzati per calcolare il rumore industriale secondo il metodo di cui al punto 2.4 «Rumore industriale». Dato che le sorgenti di rumore sono estremamente specifiche per ciascun sito industriale, a seconda dei casi i valori adeguati sono tratti da basi di dati locali, nazionali o internazionali o mediante misurazioni.

Tabella H-1:

Coefficienti L_W, $L_{W'}$ e $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (*x, y, z*) per la potenza sonora

$\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z)=0

$L_{W'}$ è espressa come potenza sonora per metro per le sorgenti lineari e come potenza sonora per metro quadrato per le sorgenti aerali.

Descrizione	Tipo di sorgente	Direttività della sorgente	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Graniglia-tura - all'esterno - per mezzo di lance	Sorgente puntuale	Campo libero	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Forno rotativo	Sorgente lineare	Campo libero	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Cantiere navale	Sorgente areale	Emisferica	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Terminale per gas	Sorgente areale	Emisferica	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

▼M2

Appendice I

Base di dati per le sorgenti associate agli aeromobili — dati NPD

La presente appendice contiene la base di dati per la maggior parte delle sorgenti di rumore associate agli aeromobili da utilizzare per il calcolo del rumore prodotto dagli aeromobili secondo il metodo di cui al punto 2.6 «Rumore prodotti dagli aeromobili».

Tabella I-1

Coefficienti aerodinamici

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
1900D	A	35-A			0,915858	0,130495
1900D	A	A_40D			0,416345	0,140491
1900D	A	ZERO-A				0,106643
1900D	D	17-D	0,060076	0,858496		0,072968
1900D	D	ZERO-D				0,094383
707320	A	D-25			0,307537	0,107756
707320	A	D-40			0,279116	0,134567
707320	A	D-50			0,275511	0,15472
707320	A	U-25				0,098219
707320	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707320	D	INT				0,072743
707320	D	ZERO				0,05617
707QN	A	D-25			0,307537	0,107756
707QN	A	D-40			0,279116	0,134567
707QN	A	D-50			0,275511	0,15472
707QN	A	U-25				0,098219
707QN	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707QN	D	INT				0,072743
707QN	D	ZERO				0,05617
717200	A	A_0U				0,06456
717200	A	A_13D				0,109249

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
717200	A	A_13U				0,095353
717200	A	A_18D				0,11009
717200	A	A_18U				0,095015
717200	A	A_40D			0,416345	0,140491
717200	D	T_00B				0,06
717200	D	T_00C				0,06
717200	D	T_05H	0,011607	0,483254		0,075
717200	D	T_05M	0,011795	0,489068		0,075
717200	D	T_13A	0,010862	0,469923		0,078
720B	A	D-30			0,350247	0,109478
720B	A	D-50			0,339412	0,148843
720B	A	U-30				0,09805
720B	D	20	0,00573	0,356426		0,091933
720B	D	30	0,005238	0,340735		0,104243
720B	D	INT				0,074052
720B	D	ZERO				0,05617
727100	A	D-25			0,350485	0,128359
727100	A	D-30			0,343897	0,145903
727100	A	D-40			0,335992	0,186604
727100	A	U-15				0,090698
727100	A	U-25				0,113154
727100	D	2				0,0857
727100	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727100	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727100	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727100	D	ZERO				0,0636

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727D15	A	D-25			0,383689	0,109535
727D15	A	D-30			0,368	0,1437
727D15	A	D-40			0,36	0,1844
727D15	A	U-15				0,089969
727D15	A	U-25				0,109535
727D15	D	2				0,0857
727D15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D15	D	ZERO				0,0594
727D17	A	D-25			0,383689	0,124821
727D17	A	D-30			0,368	0,1437
727D17	A	D-40			0,36	0,1844
727D17	A	U-15				0,089969
727D17	A	U-25				0,109535
727D17	D	2				0,0857
727D17	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D17	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D17	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D17	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D17	D	ZERO				0,0594
727EM1	A	D-25			0,350485	0,128359
727EM1	A	D-30			0,343897	0,145903
727EM1	A	D-40			0,335992	0,186604
727EM1	A	U-15				0,090698

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727EM1	A	U-25				0,113154
727EM1	D	2				0,0857
727EM1	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727EM1	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727EM1	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727EM1	D	ZERO				0,0636
727EM2	A	D-25			0,383689	0,109535
727EM2	A	D-30			0,368	0,1437
727EM2	A	D-40			0,36	0,1844
727EM2	A	U-15				0,089969
727EM2	A	U-25				0,109535
727EM2	D	2				0,0857
727EM2	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727EM2	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727EM2	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727EM2	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727EM2	D	ZERO				0,0594
727Q15	A	D-25			0,383689	0,109535
727Q15	A	D-30			0,368	0,1437
727Q15	A	D-40			0,36	0,1844
727Q15	A	U-15				0,089969
727Q15	A	U-25				0,109535
727Q15	D	2				0,0857
727Q15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727Q15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q15	D	ZERO				0,0594
727Q7	A	D-25			0,350485	0,128359
727Q7	A	D-30			0,343897	0,145903
727Q7	A	D-40			0,335992	0,186604
727Q7	A	U-15				0,090698
727Q7	A	U-25				0,113154
727Q7	D	2				0,0857
727Q7	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727Q7	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727Q7	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727Q7	D	ZERO				0,0636
727Q9	A	D-25			0,372885	0,124565
727Q9	A	D-30			0,367614	0,142606
727Q9	A	D-40			0,359182	0,184273
727Q9	A	U-15				0,090523
727Q9	A	U-25				0,109315
727Q9	D	2				0,0857
727Q9	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q9	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q9	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727Q9	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q9	D	ZERO				0,0594
727QF	A	D-15				0,1182
727QF	A	D-25				0,1359
727QF	A	D-30			0,3658	0,1602

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727QF	A	D-40			0,3568	0,2003
727QF	A	U-05				0,08709
727QF	A	U-15				0,09676
727QF	A	U-25				0,1201
727QF	A	U-ZERO				0,06027
727QF	D	2				0,081
727QF	D	5	0,00849	0,4242		0,0921
727QF	D	15	0,007525	0,412		0,1005
727QF	D	25	0,0069	0,3885		0,1222
727QF	D	ZERO				0,06599
737	A	D-25			0,452885	0,113106
737	A	D-30			0,442783	0,124898
737	A	D-40			0,432682	0,155057
737	A	U-15				0,088617
737	A	U-25				0,097687
737	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737	D	INT				0,07477
737	D	ZERO				0,0643
737300	A	D-15			0,4639	0,1103
737300	A	D-30			0,434	0,1247
737300	A	D-40			0,4215	0,1471
737300	D	1	0,0126	0,4958		0,069
737300	D	5	0,0116	0,477215		0,0742
737300	D	15	0,0111	0,4572		0,0872
737300	D	ZERO				0,062

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
7373B2	A	D-15			0,4639	0,1103
7373B2	A	D-30			0,434	0,1247
7373B2	A	D-40			0,4215	0,1471
7373B2	D	1	0,0124	0,4958		0,0761
7373B2	D	5	0,011511	0,477758		0,0794
7373B2	D	15	0,011	0,4575		0,0872
7373B2	D	T_01				0,067
7373B2	D	T_05				0,074679
7373B2	D	ZERO				0,062
737400	A	D-15			0,4779	0,1079
737400	A	D-30			0,4338	0,1251
737400	A	D-40			0,423	0,151
737400	D	1				0,0713
737400	D	5	0,0117	0,4834		0,0798
737400	D	15	0,0109	0,4596		0,0924
737400	D	ZERO				0,0628
737500	A	D-15			0,4538	0,1084
737500	A	D-30			0,4281	0,1253
737500	A	D-40			0,4166	0,151
737500	D	1				0,0712
737500	D	5	0,01138	0,474697		0,0803
737500	D	15	0,0109	0,4541		0,0925
737500	D	ZERO				0,061
737700	A	A_15			0,4122	0,1048
737700	A	A_30			0,3986	0,1194
737700	A	A_40			0,3907	0,1434
737700	D	T_00H				0,063

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
737700	D	T_01	0,0097	0,4329		0,062
737700	D	T_05A				0,07
737700	D	T_10	0,0089	0,4112		0,0858
737700	D	T_15	0,0087	0,406		0,0889
737700	D	T_25	0,0086	0,4021		0,0932
737700	D	T_5	0,0093	0,4251		0,0749
737700	D	T_ZERO				0,0552
737800	D	T_00				0,05625
737800	D	T_01				0,06253
737800	D	T_05	0,009633	0,435043		0,0737
737D17	A	D-25			0,451848	0,113169
737D17	A	D-30			0,443779	0,125252
737D17	A	D-40			0,434096	0,156502
737D17	A	U-15				0,106085
737D17	A	U-25				0,097127
737D17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737D17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737D17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737D17	D	INT				0,07586
737D17	D	ZERO				0,0643
737N17	A	D-25			0,451848	0,113169
737N17	A	D-30			0,443779	0,125252
737N17	A	D-40			0,434096	0,156502
737N17	A	U-15				0,106085
737N17	A	U-25				0,097127

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
737N17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737N17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737N17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737N17	D	INT				0,07586
737N17	D	ZERO				0,0643
737N9	A	D-25			0,452885	0,113106
737N9	A	D-30			0,442783	0,124898
737N9	A	D-40			0,432682	0,155057
737N9	A	U-15				0,088617
737N9	A	U-25				0,097687
737N9	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737N9	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737N9	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737N9	D	INT				0,07477
737N9	D	ZERO				0,0643
737QN	A	D-25			0,452885	0,113106
737QN	A	D-30			0,442783	0,124898
737QN	A	D-40			0,432682	0,155057
737QN	A	U-15				0,088617
737QN	A	U-25				0,097687
737QN	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737QN	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737QN	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737QN	D	INT				0,07477
737QN	D	ZERO				0,0643
74710Q	A	D-20			0,217555	0,109467
74710Q	A	D-25			0,210537	0,116953

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
74710Q	A	D-30			0,202116	0,142564
74710Q	A	U-20				0,091737
74710Q	D	5				0,07456
74710Q	D	10	0,002333	0,212212		0,092196
74710Q	D	20	0,002187	0,202456		0,099504
74710Q	D	ZERO				0,05693
747200	A	D-20			0,217555	0,109467
747200	A	D-25			0,210537	0,116953
747200	A	D-30			0,202116	0,142564
747200	A	U-20				0,091737
747200	D	5				0,074042
747200	D	10	0,00235	0,211659		0,091154
747200	D	20	0,002207	0,203133		0,098616
747200	D	ZERO				0,05693
74720A	A	D-25			0,2105	0,118
74720A	A	D-30			0,2017	0,1438
74720A	D	5				0,0722
74720A	D	10	0,00234	0,2115		0,08917
74720A	D	20	0,002186	0,2029		0,09728
74720A	D	ZERO				0,05524
74720B	A	D-25			0,2113	0,1207
74720B	A	D-30			0,2016	0,1444
74720B	D	5				0,07276
74720B	D	10	0,002351	0,213		0,0886
74720B	D	20	0,002196	0,2045		0,09867
74720B	D	ZERO				0,05693

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
747400	A	D-25			0,2143	0,1171
747400	A	D-30			0,2064	0,141
747400	D	5				0,069
747400	D	10	0,002104	0,21338		0,0823
747400	D	20	0,0021	0,2062		0,0916
747400	D	T_00H				0,053
747400	D	T_01				0,057691
747400	D	T_05				0,071
747400	D	T_05C				0,057569
747400	D	T_10	0,002101	0,207131		0,110782
747400	D	T_10H				0,1
747400	D	ZERO		0,3111		0,0508
7478	A	F_20			0,192660	0,128462
7478	A	F_30			0,189605	0,143406
7478	D	F_0				0,052717
7478	D	F_1				0,064841
7478	D	F_10	0,002000	0,204760		0,083321
7478	D	F_5				0,073443
747SP	A	D-20			0,216415	0,110347
747SP	A	D-25			0,209991	0,116897
747SP	A	D-30			0,202497	0,143096
747SP	A	U-20				0,092569
747SP	D	5				0,076123
747SP	D	10	0,002357	0,210572		0,095316
747SP	D	20	0,002179	0,201901		0,103296
747SP	D	ZERO				0,05693
757300	D	T_00				0,05554

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
757300	D	T_01				0,05943
757300	D	T_05	0,006931	0,38754		0,07993
757PW	A	D-25			0,3234	0,1186
757PW	A	D-30			0,3179	0,1342
757PW	D	5	0,006243	0,360271		0,0722
757PW	D	15	0,00611	0,3454		0,0782
757PW	D	20	0,00573	0,33		0,0864
757PW	D	T_00				0,055346
757PW	D	T_01				0,0609
757PW	D	T_05		0,360271		0,0682
757PW	D	ZERO		0,4699		0,0548
757RR	A	D-25			0,3238	0,1178
757RR	A	D-30			0,3191	0,1337
757RR	D	5	0,006319	0,36165		0,07
757RR	D	15	0,00614	0,3454		0,0758
757RR	D	20	0,0057	0,33		0,0847
757RR	D	INT				0,0621
757RR	D	T_00				0,0525
757RR	D	T_01				0,058316
757RR	D	T_05				0,0635
757RR	D	ZERO		0,4699		0,0541
767300	A	D-25			0,2627	0,121
767300	A	D-30			0,2555	0,1329
767300	D	5	0,00409	0,297		0,075
767300	D	15	0,00381	0,2853		0,0824
767300	D	20	0,00367	0,2788		0,0866
767300	D	INT				0,0641

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
767300	D	ZERO				0,0531
767400	A	L_25_D			0,2601	0,1156
767400	A	L_30_D			0,2536	0,1265
767400	D	T_00_U				0,0492
767400	D	T_05_U	0,0043	0,2972		0,0674
767400	D	T_05A				0,055
767400	D	T_05B				0,06
767400	D	T_15_U	0,0041	0,2876		0,0736
767400	D	T_20_U	0,003624	0,2775		0,0794
767CF6	A	D-25			0,29009	0,1075
767CF6	A	D-30			0,28096	0,1232
767CF6	D	1	0,00557	0,31625		0,0646
767CF6	D	5	0,0053	0,30576		0,0685
767CF6	D	15	0,00504	0,29249		0,074
767CF6	D	20	0,0049	0,28496		0,0779
767CF6	D	ZERO				0,0489
767JT9	A	D-25			0,29009	0,1085
767JT9	A	D-30			0,28096	0,1258
767JT9	D	1	0,00504	0,31625		0,0658
767JT9	D	5	0,00472	0,30576		0,0705
767JT9	D	15	0,00436	0,29249		0,0756
767JT9	D	20	0,00417	0,28496		0,0802
767JT9	D	ZERO				0,052
777200	A	D20			0,2204	0,09765
777200	A	D25			0,2133	0,1158
777200	A	D30			0,203	0,133
777200	D	15	0,002867	0,2299		0,07432

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
777200	D	20	0,002751	0,2239		0,08186
777200	D	T_00		0,3218		0,05065
777200	D	T_00H				0,052
777200	D	T_00L				0,048
777200	D	T_01		0,2921		0,05555
777200	D	T_01H				0,06
777200	D	T_05	0,002475	0,239429		0,06898
777200	D	T_05A				0,063456
777200	D	T_05C				0,092
777200	D	T_05CH				0,085
777300	A	L_25_D			0,2156	0,116
777300	A	L_30_D			0,2071	0,1322
777300	D	T_00_U				0,0504
777300	D	T_05_U	0,0031	0,2586		0,0645
777300	D	T_15_U	0,0028	0,2454		0,0704
777300	D	T_20_U	0,0027	0,2363		0,0783
7773ER	A	F_20			0,225340	0,104970
7773ER	A	F_30			0,209490	0,134910
7773ER	D	FLAP_0				0,050171
7773ER	D	FLAP_1				0,054934
7773ER	D	FLAP_5	0,002710	0,240000		0,066100
7878R	A	F_00			0,393870	0,045060
7878R	A	F_01			0,329760	0,047700
7878R	A	F_05			0,288410	0,067150
7878R	A	FLAP20			0,260280	0,088050
7878R	A	FLAP30			0,246840	0,105000
7878R	D	FLAP_0				0,050055

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
7878R	D	FLAP_1				0,052026
7878R	D	FLAP_5	0,002949	0,256410		0,071636
A300-622R	A	1				0,071539
A300-622R	A	2_D				0,094763
A300-622R	A	2_U				0,072592
A300-622R	A	3_D			0,274926	0,102372
A300-622R	A	FULL_D			0,253296	0,125036
A300-622R	A	ZERO				0,052053
A300-622R	D	0				0,053127
A300-622R	D	1500	0,004121	0,292		0,072348
A300B4-203	A	D-15			0,28237	0,10607
A300B4-203	A	D-25			0,27151	0,125568
A300B4-203	D	1	0,005307	0,324359		0,090223
A300B4-203	D	8	0,004239	0,291059		0,093067
A300B4-203	D	15	0,00402	0,278999		0,102935
A300B4-203	D	ZERO				0,063491
A310-304	A	1				0,068197
A310-304	A	2_D				0,096731
A310-304	A	2_U				0,072778
A310-304	A	3_D			0,274926	0,106084
A310-304	A	FULL_D			0,253296	0,129438
A310-304	A	ZERO				0,054935
A310-304	D	0				0,055191
A310-304	D	1500	0,004875	0,313705		0,072016
A319-131	A	1_A				0,06317
A319-131	A	2_D				0,098119
A319-131	A	2_U				0,071826

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A319-131	A	3_D			0,379931	0,098121
A319-131	A	FULL_D			0,355927	0,124534
A319-131	A	ZERO_A				0,056446
A319-131	D	1				0,071598
A319-131	D	1+F	0,007077	0,376764		0,072635
A319-131	D	ZERO				0,05429
A320-211	A	1_A				0,061662
A320-211	A	2_D				0,096267
A320-211	A	2_U				0,067463
A320-211	A	3_D			0,385223	0,101204
A320-211	A	FULL_D			0,37052	0,11586
A320-211	A	ZERO_A				0,057558
A320-211	D	1				0,066827
A320-211	D	1+F	0,007701	0,394884		0,071403
A320-211	D	ZERO				0,056281
A320-232	A	1_A				0,059086
A320-232	A	2_D				0,095899
A320-232	A	2_U				0,06679
A320-232	A	3_D			0,379853	0,100263
A320-232	A	FULL_D			0,369833	0,121141
A320-232	A	ZERO_A				0,054309
A320-232	D	1				0,065822
A320-232	D	1+F	0,007626	0,395674		0,069873
A320-232	D	ZERO				0,05332
A321-232	A	1_A				0,064258
A321-232	A	2_D				0,101798

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A321-232	A	2_U				0,074849
A321-232	A	3_D			0,368096	0,112676
A321-232	A	FULL_D			0,357761	0,119073
A321-232	A	ZERO_A				0,057183
A321-232	D	1				0,071631
A321-232	D	1+F	0,007524	0,390238		0,075946
A321-232	D	ZERO				0,056647
A330-301	A	1_A				0,057783
A330-301	A	2_D				0,081654
A330-301	A	2_U				0,064098
A330-301	A	3_D			0,229065	0,092737
A330-301	A	FULL_D			0,222802	0,100779
A330-301	A	ZERO_A				0,047685
A330-301	D	1				0,059866
A330-301	D	1+F	0,002905	0,247076		0,061736
A330-301	D	ZERO				0,046057
A330-343	A	1_A				0,055464
A330-343	A	2_D				0,083569
A330-343	A	2_U				0,063042
A330-343	A	3_D			0,229705	0,092555
A330-343	A	FULL_D			0,222498	0,10202
A330-343	A	ZERO_A				0,046224
A330-343	D	1				0,05926
A330-343	D	1+F	0,0029	0,245211		0,062365
A330-343	D	ZERO				0,044593
A340-211	A	1_A				0,063657

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A340-211	A	2_D				0,092945
A340-211	A	2_U				0,071673
A340-211	A	3_D			0,224603	0,101734
A340-211	A	FULL_D			0,220432	0,108554
A340-211	A	ZERO_A				0,051221
A340-211	D	1				0,068547
A340-211	D	1+F	0,002605	0,223635		0,073134
A340-211	D	ZERO				0,048646
A340-642	A	1_A				0,054416
A340-642	A	2_D				0,087508
A340-642	A	2_U				0,067996
A340-642	A	3_D			0,213821	0,100473
A340-642	A	FULL_D			0,20733	0,105616
A340-642	A	ZERO_A				0,051608
A340-642	D	1				0,06118
A340-642	D	1+F	0,002423	0,225716		0,06743
A340-642	D	ZERO				0,051433
A380-841	A	A_1+F				0,055657
A380-841	A	A_2_D				0,081906
A380-841	A	A_2_U				0,064109
A380-841	A	A_3_D			0,154745	0,101662
A380-841	A	A_FULL			0,154745	0,107331
A380-841	A	ZERO_A				0,050279
A380-841	D	D_1				0,053173
A380-841	D	D_1+F	0,00125	0,159626		0,068055
A380-841	D	ZERO				0,050472

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A380-861	A	A_1+F				0,058557
A380-861	A	A_2_D				0,081967
A380-861	A	A_2_U				0,06558
A380-861	A	A_3_D			0,154745	0,101738
A380-861	A	A_FULL			0,154745	0,108118
A380-861	A	ZERO_A				0,048776
A380-861	D	D_1				0,053241
A380-861	D	D_1+F	0,00125	0,159567		0,070602
A380-861	D	ZERO				0,049623
BAC111	A	D-45			0,49076	0,139207
BAC111	A	U-INT				0,106398
BAC111	D	8	0,01569	0,54382		0,082179
BAC111	D	INT1				0,07359
BAC111	D	ZERO				0,065
BAE146	A	D-18			0,61667	0,119715
BAE146	A	D-24			0,61667	0,138371
BAE146	A	D-33			0,45555	0,153186
BAE146	A	U-18				0,0818
BAE146	A	U-24				0,095298
BAE146	D	18	0,009678	0,49296		0,13241
BAE146	D	24	0,008979	0,45846		0,1412
BAE146	D	30	0,008173	0,43179		0,15287
BAE146	D	ZERO				0,083096
BAE300	A	D-18			0,60557	0,116925
BAE300	A	D-24			0,60557	0,134808
BAE300	A	D-33			0,4511	0,149009

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
BAE300	A	U-18				0,08058
BAE300	A	U-24				0,093519
BAE300	D	18	0,009449	0,49847		0,1279
BAE300	D	24	0,008341	0,462		0,1352
BAE300	D	30	0,00775	0,43351		0,14711
BAE300	D	ZERO				0,081866
BEC58P	A	D-15				0,14885
BEC58P	A	D-30			1,33492	0,16
BEC58P	D	TO	0,100258	1,28098		0,1377
BEC58P	D	ZERO				0,125381
CIT3	A	D-40			0,966375	0,147159
CIT3	A	D-INTR				0,130842
CIT3	D	10				0,092263
CIT3	D	20	0,04284	0,947523		0,114525
CIT3	D	ZERO				0,07
CL600	A	D-45			0,766248	0,169002
CL600	A	D-INTR				0,128747
CL600	D	10				0,079246
CL600	D	20	0,028225	0,780719		0,088492
CL600	D	ZERO				0,07
CL601	A	D-45			0,769487	0,163669
CL601	A	D-INTR				0,122639
CL601	D	10				0,075805
CL601	D	20	0,032183	0,780565		0,081609
CL601	D	ZERO				0,07
CNA172	A	10-D			1,3132	0,0994

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA172	A	30-D			1,2526	0,1516
CNA172	A	ZERO-D				0,096
CNA172	D	10-C	0,0992	1,0304		0,1446
CNA172	D	CRUISE				0,096
CNA172	D	ZERO-C	0,1025	1,1112		0,0831
CNA182	A	F10APP				0,122
CNA182	A	F30APP			1,285	0,151
CNA182	D	F-20D	0,058	1,204		0,17
CNA182	D	ZERO				0,127
CNA182	D	ZERO-A				0,127
CNA182	D	ZERO-C				0,097
CNA182	D	ZERO-T				0,103
CNA206	A	10_D				0,105632
CNA206	A	40_D			1,23852	0,169084
CNA206	D	20_T	0,055005	1,02562		0,136998
CNA206	D	ZERO_C				0,09563
CNA206	D	ZERO_T	0,055005	1,02562		0,106327
CNA208	A	F30APP			0,867722	0,099468
CNA208	A	ZERO-A				0,089802
CNA208	D	F-20D	0,033202	0,74833		0,105087
CNA208	D	ZERO	0,05003	0,887307		0,089802
CNA208	D	ZERO-C				0,087252
CNA208	D	ZERO-T				0,060282
CNA20T	A	10_D				0,109615
CNA20T	A	40_D			1,32574	0,211577
CNA20T	D	20_T	0,054669	1,045287		0,13795

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA20T	D	ZERO_C				0,101535
CNA20T	D	ZERO_T	0,054669	0,959417		0,099791
CNA441	A	D-INTR				0,141579
CNA441	A	D-L			1,02329	0,162936
CNA441	D	TO	0,072722	1,10834		0,120222
CNA441	D	ZERO				0,096518
CNA500	A	D-35			0,991547	0,147335
CNA500	A	D-INTR				0,113809
CNA500	D	1				0,080282
CNA500	D	12	0,054342	0,956752		0,090564
CNA500	D	ZERO				0,07
CNA510	A	A_15			1,073624	0,088506
CNA510	A	A_35			1,002913	0,126185
CNA510	D	D_15	0,07051	1,179843		0,097415
CNA510	D	ZERO_C				0,088914
CNA510	D	ZERO_D	0,090811	1,347624		0,103158
CNA525C	A	A_15			1,012614	0,106795
CNA525C	A	A_35			0,946574	0,126615
CNA525C	D	D-15	0,053355	0,993147		0,096525
CNA525C	D	ZERO_C				0,085
CNA525C	D	ZERO_D	0,061279	1,065348		0,09129
CNA55B	A	A_15			1,01427	0,118086
CNA55B	A	A_35			0,9553	0,200794
CNA55B	D	D_15	0,05628	1,080923		0,128052
CNA55B	D	ZERO_C				0,10833
CNA55B	D	ZERO_D	0,063189	1,159835		0,119835

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA560E	D	15	0,054336	1,014289		0,122203
CNA560E	A	15 U			0,919106	0,099403
CNA560E	A	35 D			0,870372	0,130841
CNA560E	D	7	0,059522	1,061591		0,11951
CNA560E	D	ZERO				0,122635
CNA560U	D	15	0,038136	1,069934		0,13523
CNA560U	D	7	0,041179	1,10518		0,12699
CNA560U	A	7_APP				0,12699
CNA560U	A	D 15			0,86464	0,088125
CNA560U	A	D 35			0,811918	0,132402
CNA560U	D	ZERO				0,07
CNA560XL	D	15	0,030657	1,045811		0,13852
CNA560XL	D	7	0,035712	1,095308		0,13505
CNA560XL	A	D 15U			0,91189	0,08555
CNA560XL	A	D 35D			0,86179	0,126192
CNA560XL	D	ZERO				0,074551
CNA680	D	15	0,027468	0,725152		0,127804
CNA680	A	15 GU			0,717794	0,093247
CNA680	A	35 GD			0,662727	0,146827
CNA680	D	7	0,030105	0,764412		0,122083
CNA680	D	ZERO				0,105329
CNA750	A	15_GD			0,753068	0,174519
CNA750	A	15_GU			0,753068	0,146147
CNA750	A	35_GD			0,714646	0,250382
CNA750	A	5_GU			0,799175	0,118139
CNA750	D	5	0,038446	0,82511		0,122657
CNA750	D	15	0,034761	0,787004		0,12822

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA750	D	ZERO				0,096475
CONCRD	A	D-L			0,349148	0,205927
CONCRD	A	U-L				0,183067
CONCRD	D	CL1				0,13294
CONCRD	D	TO	0,008051	0,338363		0,13294
CONCRD	D	ZERO				0,13294
CRJ9-ER	A	20				0,0976
CRJ9-ER	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-ER	A	U-45				0,1504
CRJ9-ER	A	ZERO				0,0655
CRJ9-ER	D	0-204				0,0599
CRJ9-ER	D	0-250				0,0641
CRJ9-ER	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-ER	D	U-8				0,0775
CRJ9-LR	A	20				0,0976
CRJ9-LR	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-LR	A	U-45				0,1504
CRJ9-LR	A	ZERO				0,0655
CRJ9-LR	D	0-204				0,0599
CRJ9-LR	D	0-250				0,0641
CRJ9-LR	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-LR	D	U-8				0,0775
CVR580	A	D-28			0,51972	0,118937
CVR580	A	D-40			0,49138	0,124222
CVR580	D	10	0,028303	0,540116		0,130717
CVR580	D	INTR				0,102858

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CVR580	D	ZERO				0,075
DC1010	A	D-35			0,251236	0,132645
DC1010	A	D-50			0,244243	0,164729
DC1010	A	U-35				0,127457
DC1010	A	U-50				0,161155
DC1010	D	5				0,079893
DC1010	D	10	0,00356	0,261942		0,101376
DC1010	D	INT				0,068522
DC1010	D	ZERO				0,057149
DC1030	A	D-35			0,2534	0,13
DC1030	A	U-20				0,104
DC1030	D	20	0,003091	0,2434		0,104
DC1030	D	INT1				0,09454
DC1030	D	INT2				0,07307
DC1030	D	ZERO				0,06519
DC1040	A	D-35			0,254879	0,121114
DC1040	A	D-50			0,247241	0,151007
DC1040	A	U-35				0,114222
DC1040	A	U-50				0,145481
DC1040	D	5				0,082503
DC1040	D	15	0,004009	0,272697		0,111044
DC1040	D	INT				0,071264
DC1040	D	ZERO				0,060025
DC3	A	D-45			0,597793	0,155222
DC3	A	U-INT				0,133361
DC3	D	TO	0,019837	0,619256		0,123784

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC3	D	ZERO				0,1115
DC6	A	D-INTR				0,10199
DC6	A	D-L			0,294594	0,125979
DC6	D	TO	0,007829	0,430006		0,08204
DC6	D	ZERO				0,078
DC850	A	D-35			0,328558	0,129965
DC850	A	D-50			0,313281	0,149354
DC850	A	U-35				0,126751
DC850	A	U-50				0,145337
DC850	D	15	0,005206	0,323443		0,090417
DC850	D	25	0,004708	0,315832		0,103092
DC850	D	INT				0,074401
DC850	D	ZERO				0,058535
DC860	A	D-35			0,312879	0,117758
DC860	A	D-50			0,304526	0,130913
DC860	A	U-35				0,115049
DC860	A	U-50				0,12766
DC860	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC860	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC860	D	INT				0,071703
DC860	D	ZERO				0,05319
DC870	A	D-35			0,312879	0,117758

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC870	A	D-50			0,304526	0,130913
DC870	A	U-35				0,115049
DC870	A	U-50				0,12766
DC870	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC870	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC870	D	INT				0,071703
DC870	D	ZERO				0,05319
DC8QN	A	D-35			0,312879	0,117758
DC8QN	A	D-50			0,304526	0,130913
DC8QN	A	U-35				0,115049
DC8QN	A	U-50				0,12766
DC8QN	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC8QN	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC8QN	D	INT				0,071703
DC8QN	D	ZERO				0,05319
DC910	A	D-35			0,480101	0,134177
DC910	A	D-50			0,445486	0,157948
DC910	A	U-15				0,087963
DC910	A	U-35				0,130625
DC910	A	U-50				0,153365
DC910	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC910	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC910	D	INT				0,076753
DC910	D	ZERO				0,075935
DC930	A	D-35			0,470211	0,135075
DC930	A	D-50			0,438965	0,165052

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC930	A	U-15				0,092489
DC930	A	U-35				0,131559
DC930	A	U-50				0,155925
DC930	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC930	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC930	D	INT				0,076701
DC930	D	ZERO				0,068416
DC93LW	A	D-35			0,470211	0,135075
DC93LW	A	D-50			0,438965	0,165052
DC93LW	A	U-15				0,092489
DC93LW	A	U-35				0,131559
DC93LW	A	U-50				0,155925
DC93LW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC93LW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC93LW	D	INT				0,076701
DC93LW	D	ZERO				0,068416
DC950	A	D-35			0,468147	0,135234
DC950	A	D-50			0,442406	0,160018
DC950	A	U-15				0,092489
DC950	A	U-35				0,131677

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC950	A	U-50				0,155399
DC950	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC950	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC950	D	INTR				0,076701
DC950	D	ZERO				0,068416
DC95HW	A	D-35			0,468147	0,135234
DC95HW	A	D-50			0,442406	0,160018
DC95HW	A	U-15				0,092489
DC95HW	A	U-35				0,131677
DC95HW	A	U-50				0,155399
DC95HW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC95HW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC95HW	D	INTR				0,076701
DC95HW	D	ZERO				0,068416
DC9Q7	A	D-35			0,480101	0,134177
DC9Q7	A	D-50			0,445486	0,157948
DC9Q7	A	U-15				0,087963
DC9Q7	A	U-35				0,130625
DC9Q7	A	U-50				0,153365
DC9Q7	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC9Q7	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC9Q7	D	INT				0,076753
DC9Q7	D	ZERO				0,075935
DC9Q9	A	D-35			0,470211	0,135075
DC9Q9	A	D-50			0,438965	0,165052
DC9Q9	A	U-15				0,092489
DC9Q9	A	U-35				0,131559
DC9Q9	A	U-50				0,155925

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC9Q9	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC9Q9	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC9Q9	D	INT				0,076701
DC9Q9	D	ZERO				0,068416
DHC6	A	D-INTR				0,125975
DHC6	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6	D	INTR				0,090222
DHC6	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6	D	ZERO				0,075
DHC6QP	A	D-INTR				0,125975
DHC6QP	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6QP	D	INTR				0,090222
DHC6QP	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6QP	D	ZERO				0,075
DHC7	A	D-25			0,51353	0,127688
DHC7	A	D-INTR				0,117133
DHC7	D	10				0,117133
DHC7	D	25	0,009556	0,466702		0,159266
DHC7	D	ZERO				0,075
DHC8	A	D-15			0,54969	0,092335
DHC8	A	D-35			0,50961	0,10086
DHC8	A	D-5			0,60123	0,087745
DHC8	A	U-15				0,080204
DHC8	A	U-5				0,073647
DHC8	D	5	0,017289	0,61342		0,07808

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DHC8	D	15	0,017361	0,56668		0,08519
DHC8	D	ZERO				0,072424
DHC830	A	D-10			0,62986	0,091024
DHC830	A	D-15			0,60123	0,094958
DHC830	A	D-35			0,55542	0,103483
DHC830	A	U-10				0,079221
DHC830	A	U-15				0,084139
DHC830	D	5	0,017836	0,61764		0,070652
DHC830	D	10	0,015165	0,570532		0,076309
DHC830	D	15	0,014403	0,549595		0,080292
DHC830	D	INT	0,019987	0,659514		0,067572
DHC830	D	ZERO				0,068308
DO228	A	F30APP			0,75885	0,11911
DO228	A	ZERO-A				0,10717
DO228	D	FLAPS1	0,02196	0,80401		0,09042
DO228	D	ZERO	0,02745	0,86388		0,10717
DO228	D	ZERO-C				0,14459
DO228	D	ZERO-T				0,09218
DO328	A	F32APP			0,638	0,0961
DO328	A	ZERO-A				0,0916
DO328	D	F12-D	0,016	0,666		0,0664
DO328	D	ZERO				0,0916
DO328	D	ZERO-C				0,1206
ECLIPSE500	A	A_A_DN			1,273746	0,133462
ECLIPSE500	A	A_T_DN				0,178304
ECLIPSE500	D	TO_DN	0,100203	1,381422		0,105314
ECLIPSE500	D	TO_UP		1,381422		0,086185
ECLIPSE500	D	UP_DN		1,690947		0,103009
ECLIPSE500	D	UP_UP		1,690947		0,073313

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
EMB120	A	D-25			0,837	0,0801
EMB120	A	D-45			0,782	0,1305
EMB120	D	15	0,0297	0,82		0,1014
EMB120	D	ZERO		0,929		0,0834
EMB145	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB145	A	D-45			0,6811	0,1809
EMB145	D	9		0,6503		0,0825
EMB145	D	9-GEAR	0,0218	0,6562		0,1048
EMB145	D	ZERO				0,0691
EMB14L	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB14L	D	9		0,6503		0,083
EMB14L	D	9-GEAR	0,0212	0,6562		0,083
EMB14L	D	D-45		0,6811		0,1809
EMB14L	D	ZERO				0,0694
EMB170	D	1	0,015720	0,579870		0,076830
EMB170	A	FULL			0,498900	0,145550
EMB170	D	ZERO				0,066180
EMB175	D	1	0,015900	0,578990		0,077300
EMB175	A	FULL			0,498200	0,145800
EMB175	D	ZERO				0,066000
EMB190	D	1	0,012300	0,494610		0,082600
EMB190	A	FULL			0,434400	0,137100
EMB190	D	ZERO				0,066400
EMB195	D	1	0,012200	0,494520		0,083100
EMB195	A	FULL			0,433600	0,137400
EMB195	D	ZERO				0,067400
F10062	A	D-42			0,4731	0,1565
F10062	A	U-INT				0,1124
F10062	D	INT2				0,0904
F10062	D	TO	0,0122	0,5162		0,0683

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
F10062	D	ZERO				0,0683
F10065	A	D-42			0,4731	0,1565
F10065	A	U-INT				0,1129
F10065	D	INT2				0,0911
F10065	D	TO	0,0123	0,521		0,0693
F10065	D	ZERO				0,0693
F28MK2	A	D-42			0,5334	0,1677
F28MK2	A	U-INTR				0,1248
F28MK2	D	6	0,0171	0,6027		0,0793
F28MK2	D	INT2				0,1033
F28MK2	D	ZERO				0,0819
F28MK4	A	D-42			0,5149	0,1619
F28MK4	A	U-INTR				0,1187
F28MK4	D	6	0,01515	0,5731		0,0749
F28MK4	D	INT2				0,0971
F28MK4	D	ZERO				0,0755
FAL20	A	D-25			0,804634	0,117238
FAL20	A	D-40			0,792624	0,136348
FAL20	D	10	0,035696	0,807797		0,098781
FAL20	D	INTR				0,084391
FAL20	D	ZERO				0,07
GII	A	L-0-U				0,0751
GII	A	L-10-U				0,0852
GII	D	L-20-D				0,1138
GII	D	L-39-D		0,5822		0,1742
GII	D	T-0-U				0,0814
GII	D	T-10-U				0,0884

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
GII	D	T-20-D	0,02	0,634		0,1159
GIIB	A	L-0-U				0,0722
GIIB	A	L-10-U				0,0735
GIIB	D	L-20-D				0,1091
GIIB	D	L-39-D		0,562984		0,1509
GIIB	D	T-0-U				0,0738
GIIB	D	T-10-U				0,0729
GIIB	D	T-20-D	0,0162	0,583		0,1063
GIV	A	L-0-U				0,06
GIV	A	L-39-D			0,5805	0,1403
GIV	D	L-20-D				0,1063
GIV	D	T-0-U				0,0586
GIV	D	T-10-U				0,0666
GIV	D	T-20-D	0,0146	0,5798		0,1035
GIV	D	T-20-U				0,0797
GV	A	L-20-D				0,0974
GV	A	L-20-U				0,0749
GV	A	L-39-D			0,4908	0,1328
GV	D	L-0-U				0,0617
GV	D	T-0-U				0,058
GV	D	T-10-U				0,0606
GV	D	T-20-D	0,01178	0,516		0,0953
GV	D	T-20-U				0,0743
HS748A	A	D-30			0,45813	0,13849
HS748A	A	D-INTR				0,106745
HS748A	D	INTR				0,088176

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
HS748A	D	TO	0,012271	0,542574		0,101351
HS748A	D	ZERO				0,075
IA1125	A	D-40			0,967478	0,136393
IA1125	A	D-INTR				0,118618
IA1125	D	12	0,040745	0,963488		0,100843
IA1125	D	INTR				0,085422
IA1125	D	ZERO				0,07
L1011	A	D-33			0,286984	0,137671
L1011	A	D-42			0,256389	0,155717
L1011	D	10	0,004561	0,265314		0,093396
L1011	D	22	0,004759	0,251916		0,105083
L1011	D	INTR				0,07959
L1011	D	ZERO				0,06243
L10115	A	D-33			0,262728	0,140162
L10115	A	D-42			0,256123	0,155644
L10115	D	10	0,004499	0,265314		0,093396
L10115	D	22	0,004695	0,251916		0,105083
L10115	D	INTR				0,07959
L10115	D	ZERO				0,06243
L188	A	D-100			0,436792	0,174786
L188	A	D-78-%			0,456156	0,122326
L188	D	39-%	0,009995	0,420533		0,142992
L188	D	78-%	0,010265	0,404302		0,159974
L188	D	INTR				0,120987
L188	D	ZERO				0,082

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
LEAR25	A	D-40			1,28239	0,176632
LEAR25	A	D-INTR				0,149986
LEAR25	D	10				0,09667
LEAR25	D	20	0,082866	1,27373		0,12334
LEAR25	D	ZERO				0,07
LEAR35	A	D-40			1,08756	0,150688
LEAR35	A	D-INTR				0,129456
LEAR35	D	10				0,089112
LEAR35	D	20	0,043803	1,05985		0,108224
LEAR35	D	ZERO				0,07
MD11GE	D	10	0,003812	0,2648		0,0843
MD11GE	D	15	0,003625	0,2578		0,0891
MD11GE	D	20	0,003509	0,2524		0,0947
MD11GE	D	25	0,003443	0,2481		0,1016
MD11GE	D	0/EXT				0,0692
MD11GE	D	0/RET				0,0551
MD11GE	D	ZERO				0,0551
MD11PW	D	10	0,003829	0,265		0,08425
MD11PW	D	15	0,003675	0,2576		0,08877
MD11PW	D	20	0,003545	0,2526		0,09472
MD11PW	D	25	0,003494	0,2487		0,1018
MD11PW	D	0/EXT				0,0691
MD11PW	D	0/RET				0,05512
MD11PW	D	ZERO				0,05512
MD81	D	11	0,009276	0,4247		0,07719

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
MD81	D	INT1				0,07643
MD81	D	INT2				0,06313
MD81	D	INT3				0,06156
MD81	D	INT4				0,06366
MD81	D	T_15	0,009369	0,420798		0,0857
MD81	D	T_INT				0,0701
MD81	D	T_ZERO				0,061
MD81	D	ZERO				0,06761
MD82	D	11	0,009248	0,4236		0,07969
MD82	D	INT1				0,07625
MD82	D	INT2				0,06337
MD82	D	INT3				0,06196
MD82	D	INT4				0,0634
MD82	D	T_15	0,009267	0,420216		0,086
MD82	D	T_INT				0,065
MD82	D	T_ZERO				0,061
MD82	D	ZERO				0,06643
MD83	D	11	0,009301	0,4227		0,0798
MD83	D	INT1				0,07666
MD83	D	INT2				0,0664
MD83	D	INT3				0,06247
MD83	D	INT4				0,06236
MD83	D	T_15	0,009384	0,420307		0,086
MD83	D	T_INT				0,0664
MD83	D	T_ZERO				0,0611

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
MD83	D	ZERO				0,06573
MD9025	A	D-28			0,4118	0,1181
MD9025	A	D-40			0,4003	0,1412
MD9025	A	U-0			0,4744	0,0876
MD9025	D	EXT/06	0,010708	0,458611		0,070601
MD9025	D	EXT/11	0,009927	0,441118		0,073655
MD9025	D	EXT/18	0,009203	0,421346		0,083277
MD9025	D	EXT/24	0,008712	0,408301		0,090279
MD9025	D	RET/0				0,05186
MD9028	A	D-28			0,4118	0,1181
MD9028	A	D-40			0,4003	0,1412
MD9028	A	U-0			0,4744	0,0876
MD9028	D	EXT/06	0,010993	0,463088		0,070248
MD9028	D	EXT/11	0,010269	0,446501		0,072708
MD9028	D	EXT/18	0,009514	0,426673		0,082666
MD9028	D	EXT/24	0,008991	0,413409		0,090018
MD9028	D	RET/0				0,05025
MU3001	A	D-30			1,07308	0,147487
MU3001	A	D-INTR				0,114684
MU3001	D	1	0,065703	1,1529		0,08188
MU3001	D	10	0,055318	1,0729		0,09285
MU3001	D	ZERO				0,07
PA30	A	27-A			1,316667	0,104586
PA30	A	ZERO-A				0,078131
PA30	D	15-D	0,100146	1,166667		0,154071

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	FLAP_ID (identificativo dei flap)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
PA30	D	ZERO-D				0,067504
PA42	A	30-DN			1,09213	0,14679
PA42	A	ZERO-A				0,087856
PA42	D	ZER-DN	0,06796	1,011055		0,08088
PA42	D	ZERO				0,087856
PA42	D	ZERO-C				0,139096
PA42	D	ZERO-T				0,07651
SD330	A	D-15			0,746802	0,109263
SD330	A	D-35			0,702872	0,143475
SD330	D	10	0,031762	0,727556		0,138193
SD330	D	INTR				0,106596
SD330	D	ZERO				0,075
SF340	A	D-35			0,75674	0,147912
SF340	A	D-INTR				0,111456
SF340	D	5				0,105831
SF340	D	15	0,026303	0,746174		0,136662
SF340	D	ZERO				0,075

▼M2

Tabella I-2

Aeromobili

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Propulsore
707	Boeing 707-120/JT3C	Jet	4	Pesante	Commerciale	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Ala
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Jet	4	Pesante	Commerciale	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Jet	4	Pesante	Commerciale	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Ala
717200	Boeing 717-200/BR 715	Jet	2	Grande	Commerciale	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Fusoliera
720	Boeing 720/JT3C	Jet	4	Grande	Commerciale	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Ala
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Jet	4	Grande	Commerciale	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Jet	3	Grande	Commerciale	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Jet	3	Grande	Commerciale	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Jet	3	Grande	Commerciale	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Fusoliera

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Jet	3	Grande	Commerciale	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Jet	3	Grande	Commerciale	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Jet	3	Grande	Commerciale	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
737	Boeing 737/JT8D-9	Jet	2	Grande	Commerciale	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Ala
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Jet	2	Grande	Commerciale	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Jet	2	Grande	Commerciale	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Jet	2	Grande	Commerciale	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Jet	2	Grande	Commerciale	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Jet	2	Grande	Commerciale	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Ala
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Jet	2	Grande	Commerciale	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Ala
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Jet	2	Grande	Commerciale	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Ala

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Ala
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Ala
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Jet	2	Grande	Commerciale	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Ala
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Jet	4	Pesante	Commerciale	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Ala
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Jet	4	Pesante	Commerciale	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Ala
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Ala
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Jet	4	Pesante	Commerciale	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Ala
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Jet	4	Pesante	Commerciale	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Ala
747400	Boeing 747-400/PW4056	Jet	4	Pesante	Commerciale	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Ala
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Jet	4	Pesante	Commerciale	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Ala
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Ala
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Jet	2	Grande	Commerciale	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Ala
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Jet	2	Grande	Commerciale	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Ala

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Jet	2	Grande	Commerciale	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Ala
767300	Boeing 767-300/PW4060	Jet	2	Pesante	Commerciale	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Ala
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Jet	2	Pesante	Commerciale	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Ala
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Jet	2	Pesante	Commerciale	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Ala
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Jet	2	Pesante	Commerciale	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Ala
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Jet	2	Pesante	Commerciale	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Ala
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Jet	2	Pesante	Commerciale	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Ala
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Jet	2	Pesante	Commerciale	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Ala
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Jet	2	Pesante	Commerciale	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Ala
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Jet	2	Pesante	Commerciale	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Ala
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Jet	2	Pesante	Commerciale	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Ala
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Jet	2	Pesante	Commerciale	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Ala
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Jet	2	Grande	Commerciale	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Ala

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Jet	2	Grande	Commerciale	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Ala
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Jet	2	Grande	Commerciale	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Ala
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Jet	2	Grande	Commerciale	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Ala
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Jet	2	Pesante	Commerciale	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Ala
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Jet	2	Pesante	Commerciale	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Ala
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Jet	4	Pesante	Commerciale	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Ala
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Jet	4	Pesante	Commerciale	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Ala
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Jet	4	Pesante	Commerciale	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Ala
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Jet	4	Pesante	Commerciale	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Ala
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Jet	2	Grande	Commerciale	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Jet	4	Grande	Commerciale	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Ala
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Jet	4	Grande	Commerciale	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Ala

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Pistone	2	Piccolo	Aviazione generale	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Jet	2	Grande	Aviazione generale	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Jet	2	Grande	Aviazione generale	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Jet	2	Grande	Aviazione generale	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Propulsore
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Altro (RPM)	215	109	Propulsore
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbopropulsore	1	Piccolo	Aviazione generale	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Propulsore
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Altro (RPM)	215	109	Propulsore
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbopropulsore	2	Piccolo	Commerciale	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% della spinta statica massima)	210	111	Propulsore

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Jet	2	Grande	Aviazione generale	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Jet	2	Piccolo	Commerciale	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Jet	2	Piccolo	Commerciale	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Fusoliera
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Jet	2	Grande	Aviazione generale	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Jet	2	Piccolo	Commerciale	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Fusoliera
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Jet	2	Piccolo	Commerciale	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Fusoliera
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Jet	2	Piccolo	Commerciale	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Fusoliera
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Jet	2	Piccolo	Commerciale	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Fusoliera
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Jet	2	Grande	Aviazione generale	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Fusoliera
CONCRD	Concorde/OLY593	Jet	4	Pesante	Commerciale	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Ala
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/ CF34-8C5	Jet	2	Grande	Commerciale	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fusoliera

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Grande	Commerciale	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% della spinta statica massima)	214	112	Propulsore
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Jet	3	Pesante	Commerciale	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Ala
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Jet	3	Pesante	Commerciale	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Ala
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Jet	3	Pesante	Commerciale	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Ala
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Pistone	2	Grande	Commerciale	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% della spinta statica massima)	213	110	Propulsore
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Pistone	4	Grande	Commerciale	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% della spinta statica massima)	213	110	Propulsore
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Jet	4	Pesante	Commerciale	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Ala
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Jet	4	Pesante	Commerciale	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Jet	4	Pesante	Commerciale	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Ala
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Jet	4	Pesante	Commerciale	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Ala
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Jet	2	Grande	Commerciale	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Jet	2	Grande	Commerciale	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Jet	2	Grande	Commerciale	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Jet	2	Grande	Commerciale	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Jet	2	Grande	Commerciale	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turbopropulsore	2	Piccolo	Commerciale	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% della spinta statica massima)	210	109	Propulsore

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbopropulsore	2	Piccolo	Commerciale	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% della spinta statica massima)	210	109	Propulsore
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbopropulsore	4	Grande	Commerciale	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% della spinta statica massima)	213	112	Propulsore
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% della spinta statica massima)	213	112	Propulsore
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% della spinta statica massima)	213	112	Propulsore
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Propulsore
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Propulsore
ECLIPSE500	Eclipse 500/PW610F	Jet	2	Piccolo	Aviazione generale	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Fusoliera
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Propulsore
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Jet	2	Grande	Commerciale	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Jet	2	Grande	Commerciale	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fusoliera

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
EMB170	Embraer ERJ170-100	Jet	2	Grande	Commerciale	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Ala
EMB175	Embraer ERJ170-200	Jet	2	Grande	Commerciale	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Ala
EMB190	Embraer ERJ190-100	Jet	2	Grande	Commerciale	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Ala
EMB195	Embraer ERJ190-200	Jet	2	Grande	Commerciale	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Ala
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Jet	2	Grande	Commerciale	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Jet	2	Grande	Commerciale	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Jet	2	Grande	Commerciale	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Jet	2	Grande	Commerciale	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Jet	2	Grande	Aviazione generale	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
GV	Gulfstream GV/BR 710	Jet	2	Grande	Aviazione generale	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Fusoliera

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% della spinta statica massima)	212	110	Propulsore
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Jet	2	Grande	Aviazione generale	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Jet	3	Pesante	Commerciale	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Ala
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Jet	3	Pesante	Commerciale	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Ala
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbopropulsore	4	Grande	Commerciale	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% della spinta statica massima)	214	112	Propulsore
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Fusoliera
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Jet	2	Grande	Aviazione generale	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Jet	3	Pesante	Commerciale	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Ala
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Jet	3	Pesante	Commerciale	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Ala
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Jet	2	Grande	Commerciale	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fusoliera
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Jet	2	Grande	Commerciale	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fusoliera

▼M2

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	Peso massimo al decollo lordo (MGTOW) (lb)	Peso massimo all'atterraggio lordo (lb)	Distanza di atterraggio massima (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	Identificativo NPD (NPD_ID)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Jet	2	Grande	Commerciale	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fusoliera
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Jet	2	Grande	Commerciale	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fusoliera
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Jet	2	Grande	Commerciale	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fusoliera
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Jet	2	Grande	Aviazione generale	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Altro (RPM)	213	113	Propulsore
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Pistone	2	Piccolo	Aviazione generale	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Propulsore
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Pistone	2	Piccolo	Aviazione generale	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Altro (RPM)	213	109	Propulsore
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbopropulsore	2	Piccolo	Aviazione generale	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Propulsore
SABR80	NA Sabreliner 80	Jet	2	Grande	Aviazione generale	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% della spinta statica massima)	211	109	Propulsore
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% della spinta statica massima)	211	110	Propulsore

▼**M2**

Tabella I-3

Fasi procedurali predefinite di avvicinamento

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
1900D	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Discesa	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Atterraggio	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Decelerazione			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Decelerazione			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Discesa	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Decelerazione			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Discesa	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	131,6	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
707QN	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Decelerazione			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Discesa	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Discesa	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Discesa	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Discesa	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Atterraggio	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Decelerazione			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Discesa	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Discesa	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Decelerazione			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	125,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
727100	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Decelerazione			116,8			3 083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Decelerazione			140,0			3 128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Decelerazione			140,0			3 551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
727EM1	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Decelerazione			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Decelerazione			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Decelerazione			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
727Q7	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Decelerazione			116,8			3 083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Decelerazione			136,0			3 551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAULT	1	Discesa	U-ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Discesa	U-05	3 000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Decelerazione			121,0			2 686,0	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
727QF	DEFAULT	7	Decelerazione			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Decelerazione			124,8			2 300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Decelerazione			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				316,8		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
7373B2	DEFAULT	6	Decelerazione			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Decelerazione			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Decelerazione			128,4			2 827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Discesa	T_ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Discesa	T_5	3 000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Discesa	A_15	1 500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Discesa	A_40	1 000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Atterraggio	A_40				304,7		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
737700	DEFAULT	6	Decelerazione			116,0			2 741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737D17	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Decelerazione			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Decelerazione			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				255,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
737N9	DEFAULT	6	Decelerazione			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
737QN	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Decelerazione			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Discesa	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Decelerazione			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Discesa	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				462,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
747200	DEFAULT	6	Decelerazione			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Decelerazione			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Decelerazione			144,1			4 163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Discesa	5	6 000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	155,4	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
747400	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Decelerazione			147,5			4 802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	279,5			30 000,0	
7478	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	218,3			10 000,0	
7478	DEFAULT	4	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	186,1			3 050,0	
7478	DEFAULT	5	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	174,6			4 500,0	
7478	DEFAULT	6	Volo livellato	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Discesa	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Atterraggio	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Decelerazione			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Discesa	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				436,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
747SP	DEFAULT	6	Decelerazione			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Decelerazione			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Decelerazione			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				328,5		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
767300	DEFAULT	6	Decelerazione			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Discesa	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Decelerazione			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Decelerazione			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	185,4			5 926,0	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
7773ER	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Discesa	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Atterraggio	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Decelerazione			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAULT	4	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	178,9			5 000,0	
7878R	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Discesa	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Atterraggio	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Decelerazione			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	210,9			7 398,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A300-622R	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Decelerazione			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Discesa	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Discesa	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Atterraggio	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Decelerazione			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	211,6			8 736,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A310-304	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Decelerazione			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				152,3		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A319-131	DEFAULT	10	Decelerazione			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Decelerazione			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	198,7			4 629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	183,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A320-232	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	1 819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Decelerazione			130,8			2 799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			14 717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	211,2			6 135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	2 003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Decelerazione			135,5			3 106,8	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A321-232	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Discesa	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Atterraggio	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Decelerazione			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 431,0	161,7	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A330-343	DEFAULT	7	Discesa col motore al minimo		2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Discesa	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Atterraggio	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Decelerazione			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Discesa col motore al minimo		2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Discesa	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Atterraggio	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Decelerazione			129,1			3 436,6	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A340-211	DEFAULT	12	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Discesa col motore al minimo		3 000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Discesa col motore al minimo		1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Discesa	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Discesa	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Atterraggio	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Decelerazione			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A380-841	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			18 044,6	
A380-841	DEFAULT	3	Volo livellato	A_1+F	3 000,0				11 893,0	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
A380-841	DEFAULT	4	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	205,0			9 691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		3 000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Discesa	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Discesa	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Atterraggio	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Decelerazione			136,3			5 731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Volo livellato	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Volo livellato con motore al minimo		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Discesa col motore al minimo		3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Discesa col motore al minimo		2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Discesa	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Discesa	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Atterraggio	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Decelerazione			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
BAC111	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Discesa	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Discesa	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Decelerazione			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Discesa	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Discesa	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Discesa	D-33	1 000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Atterraggio	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Decelerazione			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Discesa	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Discesa	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Discesa	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Atterraggio	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Decelerazione			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
BEC58P	DEFAULT	2	Discesa	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Decelerazione			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Discesa	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Discesa	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Discesa	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Discesa	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Atterraggio	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG	6	Decelerazione			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG	1	Discesa	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	2	Discesa	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	3	Discesa	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	4	Discesa	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	5	Atterraggio	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG	6	Decelerazione			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	139,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CIT3	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Decelerazione			113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Decelerazione			125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Decelerazione			131,4			2 016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-D	6 000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-D	4 000,0	100,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CNA172	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-D	3 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Discesa	10-D	1 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Discesa	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Discesa	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Atterraggio	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Decelerazione			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Decelerazione			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-A	4 000,0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-A	2 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Discesa	F10APP	1 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Discesa	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Atterraggio	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Decelerazione			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Decelerazione			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Discesa	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Discesa	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Atterraggio	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CNA208	DEFAULT	7	Decelerazione			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Discesa	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Discesa	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Atterraggio	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Decelerazione			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Discesa	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Decelerazione			105,6			1 611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Discesa	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Discesa	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Discesa	A_15	1 500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Discesa	A_35	1 000,0	85,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	5	Atterraggio	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Decelerazione			78,1			1 579,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CNA510	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Discesa	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Discesa	ZERO_C	3 000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Discesa	A_15	1 500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Discesa	A_35	1 000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Atterraggio	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Decelerazione			115,0			1 500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Discesa	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Discesa	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Discesa	A_15	1 500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Discesa	A_35	1 000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Atterraggio	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Decelerazione			100,0			1 580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Discesa	15 U	3 000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Discesa	35 D	1 500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Discesa	35 D	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Atterraggio	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Decelerazione			100,0			1 000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CNA560U	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Discesa	7	3 000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Discesa	D 15	1 500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Discesa	D 35	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Atterraggio	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Decelerazione			93,0			1 385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA560XL	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	2	Discesa	ZERO	3 000,0	132,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	3	Discesa	D 15U	1 500,0	122,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	4	Discesa	D 35D	1 000,0	112,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	5	Atterraggio	D 35D				500,0		
CNA560XL	DEFAULT	6	Decelerazione			108,0			2 700,0	60,0
CNA560XL	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Discesa	ZERO	3 000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Discesa	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Discesa	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Atterraggio	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Decelerazione			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CNA750	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Discesa	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Discesa	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Discesa	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Atterraggio	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Decelerazione			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Discesa	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Discesa	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Discesa	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Atterraggio	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Decelerazione			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Discesa	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Discesa	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Discesa	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Atterraggio	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Decelerazione			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Discesa	CL1	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CONCRD	DEFAULT	2	Discesa	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Discesa	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Discesa	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Atterraggio	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Decelerazione			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Discesa	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Discesa	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Decelerazione			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Discesa	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Discesa	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Decelerazione			144,0			2 577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	146,3	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
CVR580	DEFAULT	3	Discesa	D-28	1 500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Decelerazione			100,9			2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Discesa	INT	3 000,0	163,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	3	Discesa	U-35	1 500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Decelerazione			136,3			3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Discesa	INT2	3 000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Discesa	U-20	1 500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Decelerazione			144,8			3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Discesa	U-35	1 500,0	163,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DC1040	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Decelerazione			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Discesa	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Discesa	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Decelerazione			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Discesa	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Discesa	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Atterraggio	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Decelerazione			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Discesa	INT	3 000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Discesa	D-35	1 500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Discesa	D-50	1 000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Atterraggio	D-50				390,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DC850	DEFAULT	6	Decelerazione			138,1			3 515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Discesa	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Discesa	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Discesa	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Atterraggio	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Decelerazione			143,7			3 442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Discesa	INT	3 000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Discesa	D-35	1 500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Discesa	D-50	1 000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Atterraggio	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Decelerazione			139,2			4 406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Discesa	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Discesa	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Discesa	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Atterraggio	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Decelerazione			143,7			3 442,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DC8QN	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Decelerazione			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Decelerazione			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Decelerazione			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DC950	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Decelerazione			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Decelerazione			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Decelerazione			123,5			3 215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	162,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DC9Q9	DEFAULT	3	Discesa	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Decelerazione			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Discesa	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Atterraggio	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Decelerazione			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Discesa	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Atterraggio	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Decelerazione			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Discesa	D-25	1 000,0	96,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DHC7	DEFAULT	5	Atterraggio	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Decelerazione			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Decelerazione			84,4			1 571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Decelerazione			102,5			1 976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-A	4 000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Discesa	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Discesa	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Atterraggio	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
DO228	DEFAULT	7	Decelerazione			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Discesa	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Discesa	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Atterraggio	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Decelerazione			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	Discesa	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	Discesa	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	Discesa	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	4	Discesa	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	5	Discesa	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	6	Discesa	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	7	Atterraggio	A_A_DN				144,0		
ECLIP-SE500	DEFAULT	8	Decelerazione			70,0			1 291,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	9	Decelerazione			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
EMB120	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Discesa	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Decelerazione			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Discesa	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Discesa	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Discesa	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Decelerazione			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Discesa	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Discesa	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Discesa	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Atterraggio	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Decelerazione			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
EMB170	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	2	Discesa col motore al minimo		3 000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Discesa col motore al minimo		2 000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Discesa	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Atterraggio	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Decelerazione			120,0			2 405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Discesa col motore al minimo		3 000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Discesa col motore al minimo		2 000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Discesa	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Atterraggio	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Decelerazione			120,0			2 487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Discesa col motore al minimo		3 000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Discesa col motore al minimo		2 000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Discesa	FULL	1 500,0	130,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
EMB190	DEFAULT	5	Atterraggio	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Decelerazione			120,0			2 447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Discesa col motore al minimo		6 000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Discesa col motore al minimo		3 000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Discesa col motore al minimo		2 000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Discesa	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Atterraggio	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Decelerazione			120,0			2 530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Discesa	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Discesa	INT2	3 000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Discesa	U-INT	1 500,0	141,3	3,0			
F10062	DEFAULT	4	Discesa	D-42	1 000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Atterraggio	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Decelerazione			124,5			2 835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Discesa	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Discesa	INT2	3 000,0	163,1	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
F10065	DEFAULT	3	Discesa	U-INT	1 500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Discesa	D-42	1 000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Atterraggio	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Decelerazione			126,3			2 952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Discesa	INT2	3 000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Discesa	U-INTR	1 500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Discesa	D-42	1 000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Atterraggio	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Decelerazione			116,6			2 008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Discesa	INT2	3 000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Discesa	U-INTR	1 500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Discesa	D-42	1 000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Atterraggio	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Decelerazione			117,2			2 013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	142,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
FAL20	DEFAULT	3	Discesa	D-25	1 500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Decelerazione			117,9			1 158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAULT	1	Discesa	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Discesa	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Discesa	L-20-D	1 500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Discesa	L-20-D	1 000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Discesa	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Atterraggio	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Decelerazione			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Decelerazione			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Discesa	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Discesa	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Discesa	L-20-D	1 500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Discesa	L-20-D	1 000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Discesa	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Atterraggio	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Decelerazione			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Decelerazione			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
GIV	DEFAULT	1	Discesa	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Discesa	L-0-U	3 000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Discesa	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Discesa	L-39-D	1 000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Atterraggio	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Decelerazione			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Decelerazione			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Discesa	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Discesa	L-20-U	3 000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Discesa	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Discesa	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Atterraggio	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Decelerazione			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Decelerazione			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				207,0		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
HS748A	DEFAULT	6	Decelerazione			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Decelerazione			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Discesa	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Discesa	D-42	1 000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Atterraggio	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Decelerazione			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Discesa	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Discesa	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Atterraggio	D-42				516,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
L10115	DEFAULT	6	Decelerazione			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Discesa	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Discesa	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Atterraggio	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Decelerazione			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Decelerazione			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Discesa	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
LEAR35	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Decelerazione			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Discesa	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Discesa	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Discesa	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Decelerazione			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Discesa	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Discesa	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Discesa	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Discesa	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Atterraggio	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Decelerazione			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	8,6

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
MU3001	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Discesa	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Discesa	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Atterraggio	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Decelerazione			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Discesa	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Discesa	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Discesa	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Atterraggio	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Decelerazione			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Decelerazione			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Discesa	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Discesa	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Discesa	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Discesa	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (identificativo del profilo)	Numero della fase	Tipo di fase	Flap_ID (identificativo dei flap)	Altitudine di partenza (ft)	CAS (velocità vera rispetto all'aria corretta) di partenza (kt)	Angolo di discesa (g)	Rullaggio nella zona di contatto (ft)	Distanza (ft)	Spinta di partenza (% della spinta massima)
PA42	DEFAULT	5	Discesa	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Atterraggio	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Decelerazione			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Decelerazione			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Discesa	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Discesa	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Decelerazione			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Discesa	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Discesa	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Discesa	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Discesa	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Atterraggio	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Decelerazione			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Decelerazione			30,0			0,0	10,0

▼M2

Tabella I-4 (parte 1)

Fasi procedurali predefinite per la partenza

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
1900D	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	17-D				
1900D	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	17-D	400			
1900D	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO-D		2 950	138	
1900D	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO-D	10 000			
1900D	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	17-D				
1900D	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	17-D	400			
1900D	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO-D		2 650	138	
1900D	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO-D	10 000			
707320	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		2 047	175	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
707320	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	195	
707320	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 905	179	
707320	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	199	
707320	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 793	183	
707320	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	203	
707320	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
707320	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 624	189	
707320	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	209	
707320	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 430	197	
707320	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	217	
707320	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 259	205	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
707320	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	INT		800	225	
707320	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707320	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707320	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 151	209	
707320	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	INT		800	229	
707320	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707QN	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		2 047	175	
707QN	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	195	
707QN	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
707QN	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707QN	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 905	179	
707QN	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	199	
707QN	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707QN	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 793	183	
707QN	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	203	
707QN	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
707QN	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 624	189	
707QN	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	209	
707QN	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707QN	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 430	197	
707QN	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	217	
707QN	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707QN	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 259	205	
707QN	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	INT		800	225	
707QN	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
707QN	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	14				
707QN	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	14	1 000			
707QN	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	14		1 151	209	
707QN	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	INT		800	229	
707QN	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
717200	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	1	3	Salita	Salita massima	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 296,4	250	
717200	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	2	3	Salita	Salita massima	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 298	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
717200	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	3	3	Salita	Salita massima	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 229,1	250	
717200	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	4	3	Salita	Salita massima	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 165,9	250	
717200	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	5	3	Salita	Salita massima	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 142,6	250	
717200	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	T_00B	5 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
717200	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	6	3	Salita	Salita massima	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 098,3	250	
717200	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_13A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_13A		2 003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
717200	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_13A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_13A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_13A		1 705,9	192,7	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
717200	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_13A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Salita	Salita massima	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00B	10 000			
720B	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	20				
720B	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	20	1 000			
720B	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	20		2 632	175	
720B	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	195	
720B	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
720B	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	20				
720B	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	20	1 000			
720B	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	20		2 470	179	
720B	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	199	
720B	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	20				
720B	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	20	1 000			
720B	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	20		2 323	183	
720B	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	203	
720B	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	20				
720B	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	20	1 000			
720B	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	20		2 125	189	
720B	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	209	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
720B	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	20				
720B	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	20	1 000			
720B	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	20		2 005	193	
720B	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	213	
720B	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727100	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727100	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 342	160	
727100	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 342	190	
727100	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727100	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727100	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727100	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 265	160	
727100	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 265	190	
727100	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727100	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727100	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 192	165	
727100	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 192	195	
727100	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727100	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727100	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727100	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 115	170	
727100	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 115	200	
727100	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D15	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D15	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 363	170	
727D15	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 363	200	
727D15	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727D15	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D15	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 281	170	
727D15	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 281	200	
727D15	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D15	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D15	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 177	175	
727D15	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 177	205	
727D15	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	215	
727D15	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D15	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727D15	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 057	180	
727D15	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 057	210	
727D15	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D15	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D15	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	2		941	210	
727D15	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D17	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D17	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 465	170	
727D17	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 465	200	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727D17	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727D17	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D17	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D17	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 340	175	
727D17	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 340	205	
727D17	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	215	
727D17	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D17	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D17	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 236	180	
727D17	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 236	210	
727D17	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727D17	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727D17	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727D17	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 158	180	
727D17	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 158	210	
727D17	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727D17	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM1	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 342	160	
727EM1	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 342	190	
727EM1	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727EM1	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM1	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 265	160	
727EM1	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 265	190	
727EM1	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM1	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 192	165	
727EM1	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 192	195	
727EM1	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	205	
727EM1	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727EM1	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM1	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 115	170	
727EM1	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 115	200	
727EM1	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727EM1	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM2	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 363	170	
727EM2	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 363	200	
727EM2	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727EM2	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM2	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 281	170	
727EM2	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 281	200	
727EM2	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM2	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 177	175	
727EM2	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 177	205	
727EM2	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	215	
727EM2	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM2	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 057	180	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727EM2	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 057	210	
727EM2	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727EM2	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	2		941	210	
727EM2	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q15	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727Q15	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727Q15	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 342	160	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727Q7	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	205	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727Q7	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727Q9	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 390	200	
727Q9	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727Q9	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727QF	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Salita	Massimo continuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Massimo continuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727QF	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727QF	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Salita	Massimo continuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Massimo continuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727QF	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Salita	Massimo continuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Massimo continuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
727QF	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
727QF	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Salita	Massimo continuo	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Massimo continuo	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 090	146	
737	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 568	171	
737	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 014	149	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 511	174	
737	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 851	154	
737	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 388	179	
737	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 685	160	
737	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 264	185	
737	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737300	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737300	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737300	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737300	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737300	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737300	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 361,4	212	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737300	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 671,2	191,9	
7373B2	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7373B2	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7373B2	DEFAULT	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7373B2	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 417,2	191,3	
7373B2	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 163,2	198,2	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7373B2	ICAO_A	M	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7373B2	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 493,2	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7373B2	ICAO_B	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737400	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	DEFAULT	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	DEFAULT	M	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737400	DEFAULT	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737400	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 789,6	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737400	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_A	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 869,9	201,5	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737400	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		2 073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737400	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737400	ICAO_B	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 800	206,6	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	DEFAULT	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	DEFAULT	M	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Accelerazione	Salita massima	1		1 343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 470,2	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	DEFAULT	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	5	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	ICAO_A	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_A	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737500	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 500	213,2	
737500	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	M	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737500	ICAO_B	M	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737500	ICAO_B	M	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	M	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	M	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	M	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737700	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
737700	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737700	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737700	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737700	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	6	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
737700	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
737700	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737700	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
737700	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_5		1 619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 840,6	200,4	
737700	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737700	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
737800	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 885,7	181,7	
737800	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 040			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 000			
737800	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 960			
737800	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 880			
737800	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 811			
737800	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 785			
737800	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	T_00	3 807			
737800	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 896,8	250	
737800	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 579,3	207,8	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	T_00	3 772			
737800	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	T_00	3 737			
737800	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 078,9	189,4	
737800	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 040			
737800	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	1	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 891,3	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	1	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 786,4	183,9	
737800	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 000			
737800	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	2	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	2	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 960			
737800	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	3	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	3	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 880			
737800	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	4	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	4	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 811			
737800	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	5	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	5	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737800	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 785			
737800	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	6	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	6	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
737D17	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737D17	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737D17	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737D17	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737D17	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737D17	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737D17	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N17	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N17	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737N17	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N17	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N9	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N9	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737N9	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N9	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N9	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737N9	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737N9	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 685	160	
737N9	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737QN	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737QN	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737QN	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
737QN	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
737QN	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74710Q	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74710Q	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	239	
74710Q	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747200	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747200	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747200	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747200	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747200	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747200	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747200	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747200	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	255	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747200	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747200	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747200	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747200	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747200	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747200	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747200	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		500	276	
747200	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74720A	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	254	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74720A	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720A	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74720B	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720B	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720B	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74720B	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720B	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720B	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
74720B	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
74720B	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	10		1 533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	5	3 869			
747400	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	10		1 507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	T_01	3 756			
747400	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00H		2 111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	10		1 412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	T_01	3 637			
747400	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	10		1 310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	T_01	3 435			
747400	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	10		1 182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	T_01	3 199			
747400	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	5		1 088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_01	3 004			
747400	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Salita massima	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	T_01	2 544			
747400	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	8	3	Accelerazione	Salita massima	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Accelerazione	Salita massima	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Salita	Salita massima	T_01	2 561			
747400	DEFAULT	8	6	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	8	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	8	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	9	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	DEFAULT	9	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	9	3	Accelerazione	Salita massima	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Accelerazione	Salita massima	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Salita	Salita massima	T_01	2 600			
747400	DEFAULT	9	6	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 182,6	282,7	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	DEFAULT	9	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	9	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	9	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	10		1 472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	T_01	5 796			
747400	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	10		1 412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	T_01	5 685			
747400	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	10		1 353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	T_01	5 579			
747400	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	10		1 249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	T_01	5 372			
747400	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	10		1 131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	T_01	5 145			
747400	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 686,7	268,4	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	10		1 017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Salita	Salita massima	T_01	4 508			
747400	ICAO_A	6	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	4 921			
747400	ICAO_A	6	9	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	6	11	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	6	12	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Salita	Salita massima	T_01	4 509			
747400	ICAO_A	7	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_A	7	11	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	8	4	Accelerazione	Salita massima	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Accelerazione	Salita massima	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Salita	Salita massima	T_01	4 540			
747400	ICAO_A	8	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 230	277,7	
747400	ICAO_A	8	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	8	10	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	8	11	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	9	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_A	9	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	9	3	Salita	Salita massima	10	3 000			
747400	ICAO_A	9	4	Accelerazione	Salita massima	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Accelerazione	Salita massima	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Salita	Salita massima	T_01	4 590			
747400	ICAO_A	9	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	ICAO_A	9	10	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	9	11	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Salita	Decollo massimo	10	1 646			
747400	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_05	4 194			
747400	ICAO_B	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Salita	Decollo massimo	10	1 640			
747400	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_05	4 067			
747400	ICAO_B	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 777,6	187,5	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_B	3	4	Salita	Decollo massimo	10	1 637			
747400	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_05C	3 942			
747400	ICAO_B	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Salita	Decollo massimo	10	1 633			
747400	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_05C	3 718			
747400	ICAO_B	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Salita	Decollo massimo	10	1 619			
747400	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 397,6	258,3	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_05C	3 459			
747400	ICAO_B	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 606			
747400	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	T_05C	3 217			
747400	ICAO_B	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Salita	Decollo massimo	T_05	1 597			
747400	ICAO_B	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Salita	Salita massima	T_05C	2 759			
747400	ICAO_B	7	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747400	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	7	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	8	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Salita	Decollo massimo	T_05	1 592			
747400	ICAO_B	8	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Salita	Salita massima	T_05C	2 755			
747400	ICAO_B	8	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	8	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	8	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	9	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747400	ICAO_B	9	2	Salita	Decollo massimo	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	9	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Salita	Decollo massimo	10	1 611			
747400	ICAO_B	9	5	Accelerazione	Salita massima	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Salita	Salita massima	T_01	2 782			
747400	ICAO_B	9	7	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	9	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	9	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	1	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	1	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	2	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	2	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	3	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	3	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	4	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	4	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	5	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	5	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	6	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	DEFAULT	6	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	7	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	7	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	8	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			235	55
7478	DEFAULT	8	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			265	55
7478	DEFAULT	8	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			280	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	DEFAULT	8	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	8	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	8	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	9	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	9	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			235	55
7478	DEFAULT	9	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			265	55
7478	DEFAULT	9	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			280	55
7478	DEFAULT	9	6	Salita	Salita massima	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	9	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			295	50
7478	DEFAULT	9	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	1	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			220	55
7478	ICAO_A	1	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			250	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	F_1	4 700			
7478	ICAO_A	1	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			276	50
7478	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	2	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			220	55
7478	ICAO_A	2	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			254	55
7478	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	F_1	4 800			
7478	ICAO_A	2	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			275	50
7478	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	3	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			255	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	F_1	4 500			
7478	ICAO_A	3	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	4	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	5	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			275	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	6	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	7	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	8	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	9	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	9	3	Salita	Salita massima	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	9	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	1	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			250	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_B	1	5	Salita	Decollo massimo	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	1	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	2	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Salita	Decollo massimo	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	2	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	3	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			223	55
7478	ICAO_B	3	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			263	55
7478	ICAO_B	3	5	Salita	Decollo massimo	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	3	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			300	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	4	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			210	55
7478	ICAO_B	4	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			260	55
7478	ICAO_B	4	5	Salita	Decollo massimo	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			270	50
7478	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	5	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			228	55
7478	ICAO_B	5	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			262	55
7478	ICAO_B	5	5	Salita	Decollo massimo	F_1	2 760			
7478	ICAO_B	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			270	50
7478	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	6	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			231	55
7478	ICAO_B	6	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			264	55
7478	ICAO_B	6	5	Salita	Decollo massimo	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			300	50
7478	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	7	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			231	55
7478	ICAO_B	7	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			270	55
7478	ICAO_B	7	5	Salita	Decollo massimo	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	8	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			235	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7478	ICAO_B	8	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	9	1	Decollo	Decollo massimo	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Salita	Decollo massimo	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	9	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Salita	Salita massima	F_0	10 000			
747SP	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747SP	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747SP	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747SP	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747SP	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747SP	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747SP	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747SP	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	228	
747SP	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747SP	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

Tabella I-4 (parte 2)

Fasi procedurali predefinite per la partenza

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
747SP	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
747SP	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757300	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 097			
757300	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 569			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 041			
757300	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 412			
757300	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 275			
757300	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 099			
757300	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 881,8	236,7	
757300	DEFAULT	5	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 891			
757300	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 655	224	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 829			
757300	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 528,2	215	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 097			
757300	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 252,1	211,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 569			
757300	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	1	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	1	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 041			
757300	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 412			
757300	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	2	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	2	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 275			
757300	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	3	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	3	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Salita	Decollo massimo	T_00	2 099			
757300	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	4	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	4	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 891			
757300	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757300	ICAO_B	5	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	5	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Salita	Decollo massimo	T_00	1 829			
757300	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	6	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	6	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757PW	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 742,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 291,1	224,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 052,4	225,2	
757PW	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
757PW	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757PW	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757PW	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 153,8	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757PW	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757PW	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757PW	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757PW	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		886,5	205,7	
757PW	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 140,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 899,2	208,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 690,7	217,4	
757PW	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757PW	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	7	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 173,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757PW	ICAO_B	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 613,9	192,4	
757RR	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757RR	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 265,9	233,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757RR	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757RR	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757RR	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757RR	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757RR	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757RR	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757RR	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 436	214,5	
757RR	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757RR	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757RR	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757RR	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757RR	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
757RR	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	5	3 000			
757RR	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 256,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		2 051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		2 135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
757RR	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 713,8	211,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
757RR	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	5	1 000			
757RR	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05		1 562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
767300	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767300	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 198	172	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767300	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	1	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767300	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	238	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767300	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	2	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	2	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767300	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		2 029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	3	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767300	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	3	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767300	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	4	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767300	DEFAULT	4	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767300	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767300	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767300	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767300	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	240	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767300	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767400	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		2 123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		2 040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 508	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 616			
767400	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		2 098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 536			
767400	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		2 008	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05B		1 536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 454			
767400	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05B		1 434,4	224,8	
767400	ICAO_A	4	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 323			
767400	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05B		1 318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 173			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_05B		1 258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	6	6	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_05B		1 073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Salita	Salita massima	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	7	6	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 491			
767400	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		2 147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 393			
767400	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		2 080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 292			
767400	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 975,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 128			
767400	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 908,2	230,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_B	5	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 944			
767400	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 766			
767400	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767400	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 111			
767400	ICAO_B	7	5	Accelerazione	Decollo massimo	T_00_U		1 840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 523			
767400	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	7	8	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	7	10	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	7	11	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767CF6	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	1	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 840	147	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767CF6	DEFAULT	2	4	Accelerate	Decollo massimo	5		1 840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	209	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767CF6	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	234	
767CF6	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767CF6	DEFAULT	4	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767CF6	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767CF6	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	228	
767CF6	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 879	145	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767JT9	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	207	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767JT9	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 738	170	
767JT9	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767JT9	DEFAULT	3	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767JT9	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767JT9	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 379	167	
767JT9	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 328	190	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
767JT9	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	1		1 000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
777200	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 089			
777200	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 856,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 057			
777200	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 681	215,6	
777200	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 022			
777200	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 147	228,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	8	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Salita	Salita massima	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	8	7	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 101,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	DEFAULT	8	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	8	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	8	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
777200	DEFAULT	9	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	9	3	Accelerazione	Salita massima	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Accelerazione	Salita massima	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Salita	Salita massima	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	9	7	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	9	9	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	9	10	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 633,4	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 719,4	250	
777200	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_05A		1 182,6	208,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		1 075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		1 104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	7	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	T_01	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	8	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			
777200	ICAO_A	8	8	Salita	Salita massima	T_00H	7 500			
777200	ICAO_A	8	9	Salita	Salita massima	T_00H	10 000			
777200	ICAO_A	9	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Salita	Decollo massimo	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	9	3	Salita	Salita massima	T_05	3 000			
777200	ICAO_A	9	4	Accelerazione	Salita massima	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Accelerazione	Salita massima	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Accelerazione	Salita massima	T_00H		1 000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Salita	Salita massima	T_00H	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_A	9	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	9	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 089			
777200	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		2 183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 057			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		2 121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 022			
777200	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		2 059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 723	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		1 940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		1 809,2	206,7	
777200	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		1 683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 315,7	231,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		1 562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	8	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		1 450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	8	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	8	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	8	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	9	1	Decollo	Decollo massimo	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Salita	Decollo massimo	T_05C	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777200	ICAO_B	9	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05A		1 381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Accelerazione	Decollo massimo	T_01		1 025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Salita	Salita massima	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	9	6	Accelerazione	Salita massima	T_00		1 031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Salita	Salita massima	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	9	8	Salita	Salita massima	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	9	9	Salita	Salita massima	T_00	10 000			
777300	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 068			
777300	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 779,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 064			
777300	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 062			
777300	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 058			
777300	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 053			
777300	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 049			
777300	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 042			
777300	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 565			
777300	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 117			
777300	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 563			
777300	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 014			
777300	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 561			
777300	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_05_U		1 320,6	220	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_A	3	5	Salita	Salita massima	T_00_U	4 041			
777300	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 557			
777300	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_A	6	6	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	7	6	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 149,6	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_B	1	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 416			
777300	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 205			
777300	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		2 020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	3 076			
777300	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 894			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 679			
777300	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 387,7	250	
777300	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 402			
777300	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_05_U		1 491	244,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
777300	ICAO_B	7	4	Salita	Decollo massimo	T_00_U	2 216			
777300	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	T_00_U	10 000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			225	50
7773ER	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			228	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	DEFAULT	5	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			256	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	DEFAULT	8	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	2	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_A	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_A	8	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			230	55
7773ER	ICAO_A	9	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			223	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_B	1	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	3 564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	1	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	3 442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 355			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_B	3	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	3 314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	3 104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_B	5	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			236	55
7773ER	ICAO_B	5	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	5	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			245	50
7773ER	ICAO_B	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 138			
7773ER	ICAO_B	6	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			241	55
7773ER	ICAO_B	6	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	6	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 067			
7773ER	ICAO_B	7	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			249	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_B	7	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 451			
7773ER	ICAO_B	7	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			250	55
7773ER	ICAO_B	7	6	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7773ER	ICAO_B	9	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	1	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	1	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	DEFAULT	2	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	2	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	3	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	3	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	4	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	5	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			218	55
7878R	DEFAULT	5	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	6	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	7	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	8	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			246	55
7878R	DEFAULT	8	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	8	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	9	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	9	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	9	3	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	DEFAULT	9	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	1	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 500			
7878R	ICAO_A	1	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	2	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_A	2	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	2	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	3	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	3	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_A	4	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 300			
7878R	ICAO_A	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	5	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 200			
7878R	ICAO_A	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	6	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 100			
7878R	ICAO_A	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	7	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	8	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	8	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	9	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	9	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	9	3	Salita	Salita massima	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	9	4	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Salita	Salita massima	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	9	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	1	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	1	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	2	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	2	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	3	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	3	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	4	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 600			
7878R	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	4	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	5	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 500			
7878R	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	5	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	6	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 400			
7878R	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	6	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	7	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 200			
7878R	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	7	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	8	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	8	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	8	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
7878R	ICAO_B	9	1	Decollo	Decollo massimo	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Salita	Decollo massimo	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	9	3	Percentuale di accelerazione	Decollo massimo	FLAP_5			245	55
7878R	ICAO_B	9	4	Salita	Decollo massimo	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	9	5	Salita	Salita massima	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	9	6	Percentuale di accelerazione	Salita massima	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	9	7	Salita	Salita massima	FLAP_0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 275	250	
A300-622R	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 216,8	250	
A300-622R	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 159,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 059,7	207,3	
A300-622R	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	0		876,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300-622R	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Salita massima	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	8				
A300B4-203	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300B4-203	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		2 440	169	
A300B4-203	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 830	189	
A300B4-203	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	209	
A300B4-203	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	8				
A300B4-203	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		2 268	174	
A300B4-203	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 701	194	
A300B4-203	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	214	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300B4-203	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	8				
A300B4-203	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		2 137	178	
A300B4-203	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 603	198	
A300B4-203	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	218	
A300B4-203	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300B4-203	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	8				
A300B4-203	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		1 912	186	
A300B4-203	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 434	206	
A300B4-203	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	226	
A300B4-203	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A300B4-203	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	8				
A300B4-203	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		1 688	194	
A300B4-203	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 266	214	
A300B4-203	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	234	
A300B4-203	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A310-304	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 475,7	179,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 454,9	250	
A310-304	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 415,7	183	
A310-304	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 392,7	250	
A310-304	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	PREDEFINITO	4	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1500		1 167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1500		1 115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1500		1 065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 172,6	205,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	0		1 140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	0		959,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 415,7	183	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	0		1 117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A310-304	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Salita	Salita massima	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Salita massima	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	0	10 000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 320,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		952,7	189	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		972,3	196,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		869,2	237,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_A	5	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		860	221,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A319-131	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 101	218,7	
A320-211	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 240,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		942	235,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 171	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-211	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		834,6	206,1	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		568,3	210,7	
A320-232	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

Tabella I-4 (parte 3)

Fasi procedurali predefinite per la partenza

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A320-232	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 015,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		923,7	250	
A321-232	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 039,9	234,6	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		670,5	209,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		749,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		889,6	210	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A321-232	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 190,2	209,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		758,4	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		519,8	193	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		875,2	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_A	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 134,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-301	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		869,5	200,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		717,5	185,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 011	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 273,5	174,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		948,6	225	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A330-343	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		959,1	228,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	1		444,2	212,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Accelerazione	Salita massima	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		705,2	199,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-211	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	DEFAULT	2	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 554,9	243	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		1 110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Accelerazione	Salita massima	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_A	2	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Accelerazione	Salita massima	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		1 002,2	197,7	
A340-642	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Accelerazione	Salita massima	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Accelerazione	Salita massima	1		1 164	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_A	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Accelerazione	Salita massima	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Salita	Salita massima	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Accelerazione	Salita massima	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_B	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_B	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 383,2	176,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_B	4	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 373,5	248,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A340-642	ICAO_B	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 053	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		722,8	249,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_A	8	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		994,4	242,4	
A380-841	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-841	ICAO_B	8	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	8	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	DEFAULT	8	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 339,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 216,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 041,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_A	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Salita	Salita massima	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Accelerazione	Salita massima	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Accelerazione	Salita massima	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		749,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_A	8	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 446,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 315,9	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		1 003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 139	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
A380-861	ICAO_B	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Decollo	Decollo massimo	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Salita	Decollo massimo	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Accelerazione	Decollo massimo	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Salita	Salita massima	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAC111	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		1 942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT1		1 457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT1		1 000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		1 809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT1		1 357	183	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAC111	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT1		1 000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	8		1 665	169	
BAC111	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT1		1 249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT1		1 000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAC111	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	18				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAE146	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAE146	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAE300	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		500	219	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
BAE300	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
BEC58P	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CIT3	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	20		1 146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	20	1 500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CL600	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	20		1 554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	20	1 500			
CL600	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CL600	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CL600	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CL600	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CL601	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	20		1 673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	20	1 500			
CL601	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CL601	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CL601	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CL601	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA172	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO-C		500	75	
CNA172	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	ZERO-C	1 000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO-C		500	80	
CNA172	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO-C	3 000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO-C	5 000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO-C	8 000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	F-20D		500	80	
CNA182	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	ZERO	1 000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		500	85	
CNA182	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA182	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	F-20D		915	104	
CNA208	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA441	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D_15	535			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA510	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Decollo	Decollo massimo	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Salita	Decollo massimo	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Salita	Decollo massimo	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA510	FLAPS_0	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_0	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Salita	Decollo massimo	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_15		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Salita	Decollo massimo	D_15	1 500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA525C	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-15				
CNA525C	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D-15	482,5			
CNA525C	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D-15		1 500	140,3	
CNA525C	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	D-15	1 500			
CNA525C	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	171	
CNA525C	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			
CNA525C	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA525C	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA525C	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			
CNA525C	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			
CNA55B	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_15				
CNA55B	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D_15	379			
CNA55B	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	D_15	1 500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	171,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA55B	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Decollo	Decollo massimo	ZERO_D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Salita	Decollo massimo	ZERO_D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO_D		1 500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Salita	Decollo massimo	ZERO_D	1 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Decollo	Decollo massimo	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Salita	Decollo massimo	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Salita	Decollo massimo	D_15	1 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 500	171,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Salita	Salita massima	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Salita	Salita massima	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Salita	Salita massima	ZERO_C	7 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Salita	Salita massima	ZERO_C	10 000			
CNA560E	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
CNA560E	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	277			
CNA560E	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 500	161,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA560E	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	15	1 500			
CNA560E	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	15		1 500	186,7	
CNA560E	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA560E	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
CNA560E	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA560E	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA560E	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA560U	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
CNA560U	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 200	148	
CNA560U	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	15	1 500			
CNA560U	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 500	175	
CNA560U	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA560U	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 500	250	
CNA560U	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA560U	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA560U	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
CNA560XL	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 500	158	
CNA560XL	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	15	1 500			
CNA560XL	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 500	185	
CNA560XL	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 500	250	
CNA560XL	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	15	1 500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	15		1 500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA680	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	15	1 500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Salita	Decollo massimo	15	277			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA750	FLAP_15	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Salita	Decollo massimo	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Accelerazione	Salita massima	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Decollo	Decollo massimo	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Salita	Decollo massimo	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Salita	Decollo massimo	5	1 500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Accelerazione	Salita massima	5		1 500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CNA750	FLAP_5	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	D-8	485			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	0-250	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Salita massima	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Salita	Salita massima	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Salita	Decollo massimo	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Accelerazione	Salita massima	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 907	130	
CVR580	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CVR580	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 321	140	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
CVR580	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1010	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
DC1010	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 670	167	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1010	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1010	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 335	180	
DC1010	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1010	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1040	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1040	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 395	202	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1040	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1040	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC1040	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC3	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	TO	400			
DC3	DEFAULT	2	3	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC3	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		633	134	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC3	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC6	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC850	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	189	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC850	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC850	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC850	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC850	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC850	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC850	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC850	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 156	193	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC850	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC850	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC850	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC860	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		2 055	160	
DC860	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC860	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC860	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC860	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 371	188	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC860	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC860	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	215	
DC860	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC860	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC860	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC860	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC860	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC860	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		900	250	
DC860	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC870	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		2 405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC870	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC870	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		2 289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC870	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		2 129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC870	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	215	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC870	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC870	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC870	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC870	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC870	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC870	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 541	180	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC8QN	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC8QN	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC8QN	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 491	182	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC8QN	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC8QN	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC8QN	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC910	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC910	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	194	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC910	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC930	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC930	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC930	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC930	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC930	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 306	164	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC93LW	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC93LW	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC93LW	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC950	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC950	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC950	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 843	164	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC950	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC950	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 698	170	
DC950	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC950	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC95HW	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC95HW	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	199	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DHC6	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		700	122	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo del profilo)	Lunghezza della fase	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DHC7	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

Tabella I-4 (parte 4)

Fasi procedurali predefinite per la partenza

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DHC830	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	FLAPS1				
DO228	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	FLAPS1		1 000	101	
DO228	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	ZERO	1 000			
DO228	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	122	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DO228	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	2 000			
DO228	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	4 000			
DO228	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	6 000			
DO228	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	8 000			
DO228	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
DO328	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	F12-D				
DO328	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	ZERO	1 000			
DO328	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	2 000			
DO328	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	4 000			
DO328	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	6 000			
DO328	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
DO328	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	8	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	9	Salita	Salita ridotta	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	10	Salita	Salita ridotta	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	11	Salita	Salita ridotta	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	TO_DN	200			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
ECLIPSE500	DEFAULT	2	3	Salita	Decollo massimo	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		1 971,7	131,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 087,6	145,6	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 124,1	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	8	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 102,8	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	9	Salita	Salita ridotta	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	10	Salita	Salita ridotta	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	11	Salita	Salita ridotta	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	3	Salita	Decollo massimo	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		1 760,4	115	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		1 926,2	131,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
ECLIPSE500	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 039,6	145,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 075,3	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	8	Accelerazione	Salita massima	UP_UP		2 054,5	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	9	Salita	Salita ridotta	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	10	Salita	Salita ridotta	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	11	Salita	Salita ridotta	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	3	Salita	Decollo massimo	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	4	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	5	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	6	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	7	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	8	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 998,7	170	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
ECLIPSE500	HI_ALT	1	9	Salita	Salita ridotta	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	10	Salita	Salita ridotta	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	11	Salita	Salita ridotta	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	1	Decollo	Decollo massimo	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	2	2	Salita	Decollo massimo	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	3	Salita	Decollo massimo	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	4	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	5	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	6	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	7	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	8	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	9	Salita	Salita ridotta	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	10	Salita	Salita ridotta	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	11	Salita	Salita ridotta	UP_UP	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
ECLIPSE500	HI_ALT	3	1	Decollo	Decollo massimo	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	3	2	Salita	Decollo massimo	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	3	Salita	Decollo massimo	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	4	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	5	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	6	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	7	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	8	Accelerazione	Salita ridotta	UP_UP		1 794,8	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	9	Salita	Salita ridotta	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	10	Salita	Salita ridotta	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	11	Salita	Salita ridotta	UP_UP	10 000			
EMB120	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
EMB120	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
EMB120	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		460	130	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB120	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	143	
EMB120	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB120	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB120	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB120	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 367	220	
EMB145	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB145	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 334	220	
EMB145	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 315	220	
EMB145	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB145	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 293	220	
EMB145	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 200			
EMB145	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 465	220	
EMB14L	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB14L	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 420	220	
EMB14L	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB14L	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 395	220	
EMB14L	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 366	220	
EMB14L	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB14L	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 335	220	
EMB14L	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 298	220	
EMB14L	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB14L	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 936	196	
EMB170	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 339	240	
EMB170	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 836	197,1	
EMB170	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 228	240	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB170	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 772	200,9	
EMB170	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 120	240	
EMB170	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 650	195	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB170	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB170	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB170	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 743	201	
EMB170	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB175	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 900	196	
EMB175	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 308	240	
EMB175	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 823	198,1	
EMB175	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 190	240	
EMB175	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB175	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 745	200,3	
EMB175	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 086	240	
EMB175	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 979	240	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB175	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB175	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB175	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 744	197,1	
EMB175	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB175	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 685	194,5	
EMB190	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 041	250	
EMB190	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 616	197,1	
EMB190	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 944	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB190	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 546	199,7	
EMB190	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 850	250	
EMB190	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB190	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 416	205,2	
EMB190	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 677	250	
EMB190	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB190	ICAO_A	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 826	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB190	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB190	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 628	199,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB190	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 622	195	
EMB195	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 965	250	
EMB195	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 556	197,6	
EMB195	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 872	250	
EMB195	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 489	200,2	
EMB195	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 781	250	
EMB195	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 364	205,7	
EMB195	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 615	250	
EMB195	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	1				
EMB195	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 631	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
EMB195	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
F10062	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		2 196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	TO				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F10062	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 819	167	
F10062	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	197	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F10062	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		2 446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	TO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F10065	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		2 218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F10065	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		2 021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	TO		1 516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	201	
F10065	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	TO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	6		2 229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	185	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F28MK2	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	6		2 011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F28MK2	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	6		2 103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	6		1 941	157	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F28MK4	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	ZERO		1 456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	6		1 743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	6		1 307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
F28MK4	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	10	1 500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
FAL20	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
GII	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo ridotto	T-20-D				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
GII	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo ridotto	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo ridotto	T-20-D		1 500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo ridotto	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Salita	Salita ridotta	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Salita	Salita ridotta	T-10-U	1 500			
GII	DEFAULT	1	7	Salita	Salita ridotta	T-10-U	3 000			
GII	DEFAULT	1	8	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	T-0-U	5 500			
GII	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	T-0-U	7 500			
GII	DEFAULT	1	12	Salita	Salita massima	T-0-U	10 000			
GII	QF_FULL	1	1	Decollo	Decollo massimo	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Salita	Decollo massimo	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T-20-D		1 500	162	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
GII	QF_FULL	1	4	Salita	Decollo massimo	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Salita	Salita ridotta	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Salita	Salita ridotta	T-10-U	1 500			
GII	QF_FULL	1	7	Salita	Salita ridotta	T-10-U	3 000			
GII	QF_FULL	1	8	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Salita	Salita massima	T-0-U	5 500			
GII	QF_FULL	1	11	Salita	Salita massima	T-0-U	7 500			
GII	QF_FULL	1	12	Salita	Salita massima	T-0-U	10 000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo ridotto	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo ridotto	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo ridotto	T-20-D		1 500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo ridotto	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Salita	Salita ridotta	T-10-U	520			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
GIIB	DEFAULT	1	6	Salita	Salita ridotta	T-10-U	1 500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Salita	Salita ridotta	T-10-U	3 000			
GIIB	DEFAULT	1	8	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	T-0-U	5 500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	T-0-U	7 500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Salita	Salita massima	T-0-U	10 000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Decollo	Decollo massimo	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Salita	Decollo massimo	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T-20-D		1 500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Salita	Decollo massimo	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Salita	Salita ridotta	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Salita	Salita ridotta	T-10-U	1 500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Salita	Salita ridotta	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
GIIB	QF_FULL	1	8	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Salita	Salita massima	T-0-U	5 500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Salita	Salita massima	T-0-U	7 500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Salita	Salita massima	T-0-U	10 000			
GIV	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T-20-D		1 800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T-10-U	1 850			
GIV	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T-10-U	3 000			
GIV	DEFAULT	1	9	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 750	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
GIV	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	T-0-U	5 000			
GIV	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	T-0-U	6 000			
GIV	DEFAULT	1	12	Salita	Salita massima	T-0-U	7 000			
GIV	DEFAULT	1	13	Salita	Salita massima	T-0-U	8 000			
GIV	DEFAULT	1	14	Salita	Salita massima	T-0-U	9 000			
GIV	DEFAULT	1	15	Salita	Salita massima	T-0-U	10 000			
GV	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T-20-D		1 500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T-10-U	1 800			
GV	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
GV	DEFAULT	1	9	Accelerazione	Salita massima	T-0-U		1 750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	T-0-U	5 000			
GV	DEFAULT	1	11	Salita	Salita massima	T-0-U	6 000			
GV	DEFAULT	1	12	Salita	Salita massima	T-0-U	7 000			
GV	DEFAULT	1	13	Salita	Salita massima	T-0-U	8 000			
GV	DEFAULT	1	14	Salita	Salita massima	T-0-U	9 000			
GV	DEFAULT	1	15	Salita	Salita massima	T-0-U	10 000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	TO	1 000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
HS748A	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	12		1 094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	12	1 500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L1011	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 609	182	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L1011	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L1011	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L1011	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L1011	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L1011	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L1011	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L1011	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	218	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L1011	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L1011	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L1011	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L10115	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 974	186	
L10115	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	1	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	1	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L10115	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 911	188	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L10115	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	2	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	2	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	2	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L10115	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	3	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L10115	DEFAULT	3	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	3	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L10115	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	4	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	4	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	4	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L10115	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		2 125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	5	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	5	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	5	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L10115	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L10115	DEFAULT	6	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	6	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	6	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
L10115	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Accelerazione	Decollo massimo	INTR		1 343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	7	7	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	7	9	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	7	10	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L188	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	78 %	1 000			
L188	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	78 %		1 653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		1 240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	78 %				
L188	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	78 %	1 000			
L188	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	78 %		1 309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
L188	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	78 %				
L188	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	78 %	1 000			
L188	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	78 %		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	20		1 698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	20	1 500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 698	196	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
LEAR25	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
LEAR25	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		2 075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	20		1 493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	20	1 500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
LEAR35	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
MD11GE	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	211	
MD11GE	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11GE	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	209	
MD11GE	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11GE	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11GE	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11GE	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	207	
MD11GE	DEFAULT	7	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11PW	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	2	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	3	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	3	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11PW	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	4	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	4	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	5	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	5	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11PW	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	6	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	6	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	6	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	6	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	6	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	6	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	6	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	7	1	Decollo	Decollo massimo	25				
MD11PW	DEFAULT	7	2	Salita	Decollo massimo	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	7	3	Accelerazione	Decollo massimo	0/EXT		1 500	207	
MD11PW	DEFAULT	7	4	Salita	Salita massima	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	7	5	Salita	Salita massima	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	7	6	Accelerazione	Salita massima	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD11PW	DEFAULT	7	7	Salita	Salita massima	0/RET	10 000			
MD81	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 866,9	250	
MD81	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD81	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	INT4		1 247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	INT4		1 169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 805,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	INT4		1 099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_INT	3 000			
MD82	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		939,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	ICAO_A	4	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD82	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 033,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	DEFAULT	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Salita massima	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	5	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	1	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	1	4	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	ICAO_A	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	2	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	2	4	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	3	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	3	4	Accelerazione	Salita massima	T_INT		1 109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	ICAO_A	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	4	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	4	4	Accelerazione	Salita massima	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	5	3	Salita	Salita massima	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	5	4	Accelerazione	Salita massima	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	ICAO_A	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	1	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	1	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		2 056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	1	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	1	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	2	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 462	225,1	
MD83	ICAO_B	2	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	ICAO_B	2	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	2	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	2	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	3	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	3	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	3	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	3	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	4	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	ICAO_B	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	4	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	4	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	4	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	5	1	Decollo	Decollo massimo	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Salita	Decollo massimo	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	T_INT		1 130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Salita	Salita massima	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	5	5	Accelerazione	Salita massima	T_ZERO		1 504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Salita	Salita massima	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	5	7	Salita	Salita massima	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD83	ICAO_B	5	8	Salita	Salita massima	T_ZERO	10 000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 280	194	
MD9025	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD9025	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		1 916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		1 840	190	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD9025	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD9028	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MD9028	DEFAULT	5	1	Decollo	Decollo massimo	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Salita	Decollo massimo	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Accelerazione	Decollo massimo	RET/0		2 180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Salita	Salita massima	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Accelerazione	Salita massima	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Salita	Salita massima	RET/0	10 000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	10		1 130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	1	1 500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Decollo massimo	1		1 130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
MU3001	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
MU3001	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
PA30	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Salita	Decollo massimo	ZERO-D	1 500			
PA30	DEFAULT	1	5	Salita	Decollo massimo	ZERO-D	3 000			
PA30	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO-D	5 500			
PA30	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO-D	7 500			
PA30	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO-D	10 000			
PA42	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Accelerazione	Decollo massimo	ZER-DN		1 000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Salita	Decollo massimo	ZER-DN	1 000			
PA42	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	ZERO		1 000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
PA42	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	4 000			
PA42	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	6 000			
PA42	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	8 000			
PA42	DEFAULT	1	9	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
SD330	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	10	1 000			
SD330	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
SD330	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
SD330	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
SD330	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	1	1	Decollo	Decollo massimo	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della tappa	Numero della fase	Tipo di fase	Valori di spinta	Flap_ID (Identificativo dei flap)	Altitudine del punto finale (ft)	Velocità ascensionale (ft/min)	Velocità corretta rispetto all'aria nel punto finale (kt)	Percentuale di accelerazione (%)
SF340	DEFAULT	1	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	1	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	1	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	1	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	2	1	Decollo	Decollo massimo	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Salita	Decollo massimo	15	1 000			
SF340	DEFAULT	2	3	Accelerazione	Decollo massimo	15		1 450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Accelerazione	Salita massima	5		1 088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Salita	Salita massima	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	2	6	Salita	Salita massima	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	2	7	Salita	Salita massima	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	2	8	Salita	Salita massima	ZERO	10 000			

▼M2

Tabella I-5

Profili di punti fissi prestabiliti

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Propulsore
707	Boeing 707-120/JT3C	Jet	4	Pesante	Commerciale	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Ala
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Jet	4	Pesante	Commerciale	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Jet	4	Pesante	Commerciale	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Ala
717200	Boeing 717-200/BR 715	Jet	2	Grande	Commerciale	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Fusoliera
720	Boeing 720/JT3C	Jet	4	Grande	Commerciale	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Ala
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Jet	4	Grande	Commerciale	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Jet	3	Grande	Commerciale	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Jet	3	Grande	Commerciale	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Jet	3	Grande	Commerciale	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Fusoliera

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Jet	3	Grande	Commerciale	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Jet	3	Grande	Commerciale	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Jet	3	Grande	Commerciale	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Jet	3	Grande	Commerciale	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
737	Boeing 737/JT8D-9	Jet	2	Grande	Commerciale	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Ala
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Jet	2	Grande	Commerciale	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Jet	2	Grande	Commerciale	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Jet	2	Grande	Commerciale	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Jet	2	Grande	Commerciale	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Ala
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Jet	2	Grande	Commerciale	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Ala
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Jet	2	Grande	Commerciale	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Ala
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Jet	2	Grande	Commerciale	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Ala
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Ala
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Jet	2	Grande	Commerciale	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Ala
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Jet	4	Pesante	Commerciale	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Ala
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Jet	4	Pesante	Commerciale	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Ala
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Ala
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Jet	4	Pesante	Commerciale	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Ala
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Jet	4	Pesante	Commerciale	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Ala
747400	Boeing 747-400/PW4056	Jet	4	Pesante	Commerciale	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Ala
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Jet	4	Pesante	Commerciale	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Ala
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Ala
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Jet	2	Grande	Commerciale	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Ala
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Jet	2	Grande	Commerciale	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Jet	2	Grande	Commerciale	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Ala
767300	Boeing 767-300/PW4060	Jet	2	Pesante	Commerciale	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Ala
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Jet	2	Pesante	Commerciale	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Ala
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Jet	2	Pesante	Commerciale	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Ala
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Jet	2	Pesante	Commerciale	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Ala
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Jet	2	Pesante	Commerciale	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Ala
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Jet	2	Pesante	Commerciale	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Ala
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Jet	2	Pesante	Commerciale	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Ala
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Jet	2	Pesante	Commerciale	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Ala
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Jet	2	Pesante	Commerciale	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Ala
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Jet	2	Pesante	Commerciale	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Ala
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Jet	2	Pesante	Commerciale	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Jet	2	Grande	Commerciale	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Ala
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Jet	2	Grande	Commerciale	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Ala
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Jet	2	Grande	Commerciale	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Ala
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Jet	2	Grande	Commerciale	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Ala
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Jet	2	Pesante	Commerciale	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Ala
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Jet	2	Pesante	Commerciale	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Ala
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Jet	4	Pesante	Commerciale	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Ala
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Jet	4	Pesante	Commerciale	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Ala
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Jet	4	Pesante	Commerciale	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Ala
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Jet	4	Pesante	Commerciale	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Ala
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Jet	2	Grande	Commerciale	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Jet	4	Grande	Commerciale	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Jet	4	Grande	Commerciale	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Ala
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Pistone	2	Piccolo	Aviazione generale	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Jet	2	Grande	Aviazione generale	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Jet	2	Grande	Aviazione generale	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Jet	2	Grande	Aviazione generale	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Propulsore
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Altro (RPM)	215	109	Propulsore
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbopropulsore	1	Piccolo	Aviazione generale	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Propulsore
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Altro (RPM)	215	109	Propulsore

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbopropulsore	2	Piccolo	Commerciale	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% della spinta statica massima)	210	111	Propulsore
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Jet	2	Grande	Aviazione generale	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Jet	2	Piccolo	Commerciale	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Jet	2	Piccolo	Commerciale	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Fusoliera
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Jet	2	Grande	Aviazione generale	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Jet	2	Piccolo	Commerciale	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Fusoliera
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Jet	2	Piccolo	Commerciale	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Fusoliera
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Jet	2	Piccolo	Commerciale	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Fusoliera
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Jet	2	Piccolo	Commerciale	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Fusoliera
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Jet	2	Grande	Aviazione generale	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Fusoliera
CONCRD	Concorde/OLY593	Jet	4	Pesante	Commerciale	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Grande	Commerciale	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Jet	2	Grande	Commerciale	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% della spinta statica massima)	214	112	Propulsore
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Jet	3	Pesante	Commerciale	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Ala
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Jet	3	Pesante	Commerciale	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Ala
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Jet	3	Pesante	Commerciale	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Ala
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Pistone	2	Grande	Commerciale	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% della spinta statica massima)	213	110	Propulsore
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Pistone	4	Grande	Commerciale	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% della spinta statica massima)	213	110	Propulsore
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Jet	4	Pesante	Commerciale	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Jet	4	Pesante	Commerciale	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Jet	4	Pesante	Commerciale	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Ala
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Jet	4	Pesante	Commerciale	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Ala
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Jet	4	Pesante	Commerciale	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Ala
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Jet	2	Grande	Commerciale	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Jet	2	Grande	Commerciale	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Jet	2	Grande	Commerciale	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Jet	2	Grande	Commerciale	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Jet	2	Grande	Commerciale	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Jet	2	Grande	Commerciale	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Fusoliera

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turbopropulsore	2	Piccolo	Commerciale	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% della spinta statica massima)	210	109	Propulsore
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbopropulsore	2	Piccolo	Commerciale	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% della spinta statica massima)	210	109	Propulsore
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbopropulsore	4	Grande	Commerciale	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% della spinta statica massima)	213	112	Propulsore
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% della spinta statica massima)	213	112	Propulsore
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% della spinta statica massima)	213	112	Propulsore
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Propulsore
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Propulsore
ECLIPSE500	Eclipse 500/PW610F	Jet	2	Piccolo	Aviazione generale	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Fusoliera
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Propulsore

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Jet	2	Grande	Commerciale	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Jet	2	Grande	Commerciale	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
EMB170	Embraer ERJ170-100	Jet	2	Grande	Commerciale	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Ala
EMB175	Embraer ERJ170-200	Jet	2	Grande	Commerciale	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Ala
EMB190	Embraer ERJ190-100	Jet	2	Grande	Commerciale	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Ala
EMB195	Embraer ERJ190-200	Jet	2	Grande	Commerciale	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Ala
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Jet	2	Grande	Commerciale	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Jet	2	Grande	Commerciale	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Fusoliera
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Jet	2	Grande	Commerciale	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Jet	2	Grande	Commerciale	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Jet	2	Grande	Aviazione generale	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fusoliera
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Fusoliera

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
GV	Gulfstream GV/BR 710	Jet	2	Grande	Aviazione generale	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Fusoliera
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% della spinta statica massima)	212	110	Propulsore
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Jet	2	Grande	Aviazione generale	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Jet	3	Pesante	Commerciale	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Ala
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Jet	3	Pesante	Commerciale	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Ala
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbopropulsore	4	Grande	Commerciale	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% della spinta statica massima)	214	112	Propulsore
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Jet	2	Grande	Aviazione generale	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Fusoliera
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Jet	2	Grande	Aviazione generale	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Fusoliera
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Jet	3	Pesante	Commerciale	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Ala

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Jet	3	Pesante	Commerciale	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Ala
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Jet	2	Grande	Commerciale	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fusoliera
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Jet	2	Grande	Commerciale	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fusoliera
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Jet	2	Grande	Commerciale	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Fusoliera
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Jet	2	Grande	Commerciale	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fusoliera
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Jet	2	Grande	Commerciale	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Fusoliera
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Jet	2	Grande	Aviazione generale	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Altro (RPM)	213	113	Propulsore
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Pistone	2	Piccolo	Aviazione generale	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Propulsore
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Pistone	2	Piccolo	Aviazione generale	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Altro (RPM)	213	109	Propulsore
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbopropulsore	2	Piccolo	Aviazione generale	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Propulsore

▼M2

ACFTID	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
SABR80	NA Sabreliner 80	Jet	2	Grande	Aviazione generale	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Fusoliera
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% della spinta statica massima)	211	109	Propulsore
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbopropulsore	2	Grande	Commerciale	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% della spinta statica massima)	211	110	Propulsore

▼**M2**

Tabella I-6

Pesi predefiniti

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
1900D	1	15 500
1900D	2	16 950
707	1	175 000
707	2	185 000
707	3	200 000
707	4	220 000
707	5	245 000
707	6	257 000
707120	1	175 000
707120	2	185 000
707120	3	200 000
707120	4	220 000
707120	5	245 000
707120	6	257 000
707320	1	214 000
707320	2	228 000
707320	3	240 000
707320	4	260 000
707320	5	286 000
707320	6	312 000
707320	7	330 000
707QN	1	214 000
707QN	2	228 000
707QN	3	240 000
707QN	4	260 000
707QN	5	286 000
707QN	6	312 000
707QN	7	330 000
717200	1	94 900
717200	2	99 700
717200	3	104 900
717200	4	110 400
717200	5	112 700
717200	6	121 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
720	1	145 000
720	2	155 000
720	3	165 000
720	4	180 000
720	5	190 000
720B	1	165 000
720B	2	175 000
720B	3	185 000
720B	4	200 000
720B	5	210 000
727100	1	136 000
727100	2	143 000
727100	3	150 000
727100	4	158 000
727200	1	152 000
727200	2	163 000
727200	3	174 000
727200	4	185 000
727D15	1	156 000
727D15	2	164 000
727D15	3	175 000
727D15	4	189 000
727D15	5	204 000
727D17	1	157 000
727D17	2	169 000
727D17	3	180 000
727D17	4	189 000
727EM1	1	136 000
727EM1	2	143 000
727EM1	3	150 000
727EM1	4	158 000
727EM2	1	156 000
727EM2	2	164 000
727EM2	3	175 000
727EM2	4	189 000
727EM2	5	204 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
727Q15	1	156 000
727Q15	2	164 000
727Q15	3	175 000
727Q15	4	189 000
727Q15	5	204 000
727Q7	1	136 000
727Q7	2	143 000
727Q7	3	150 000
727Q7	4	158 000
727Q9	1	156 000
727Q9	2	168 000
727Q9	3	180 000
727Q9	4	191 000
727QF	1	136 000
727QF	2	143 000
727QF	3	150 000
727QF	4	158 000
737	1	82 000
737	2	85 000
737	3	92 000
737	4	100 000
737300	1	108 800
737300	2	114 100
737300	3	119 900
737300	4	131 800
7373B2	1	108 800
7373B2	2	114 100
7373B2	3	119 900
7373B2	4	131 800
7373B2	M	139 500
737400	1	115 800
737400	2	121 400
737400	3	127 700
737400	4	138 200
737400	M	150 000
737500	1	103 400

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
737500	2	108 500
737500	3	114 100
737500	4	125 700
737500	5	126 900
737500	M	128 500
737700	1	120 000
737700	2	125 000
737700	3	130 300
737700	4	141 100
737700	5	154 400
737700	6	154 500
737800	1	133 300
737800	2	139 200
737800	3	145 500
737800	4	156 700
737800	5	167 600
737800	6	172 300
737D17	1	90 000
737D17	2	95 000
737D17	3	100 000
737D17	4	105 000
737N17	1	90 000
737N17	2	95 000
737N17	3	100 000
737N17	4	105 000
737N9	1	82 000
737N9	2	85 000
737N9	3	92 000
737N9	4	100 000
737QN	1	82 000
737QN	2	85 000
737QN	3	92 000
737QN	4	100 000
747100	1	475 000
747100	2	495 000
747100	3	520 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
747100	4	550 000
747100	5	625 000
747100	6	635 000
74710Q	1	475 000
74710Q	2	495 000
74710Q	3	520 000
74710Q	4	550 000
74710Q	5	625 000
74710Q	6	635 000
747200	1	525 000
747200	2	545 000
747200	3	565 000
747200	4	610 000
747200	5	665 000
747200	6	725 000
747200	7	775 000
74720A	1	475 000
74720A	2	500 000
74720A	3	520 000
74720A	4	560 000
74720A	5	610 000
74720A	6	675 000
74720A	7	725 000
74720B	1	525 000
74720B	2	545 000
74720B	3	565 000
74720B	4	610 000
74720B	5	665 000
74720B	6	725 000
74720B	7	775 000
747400	1	545 000
747400	2	563 800
747400	3	583 100
747400	4	621 500
747400	5	669 500
747400	6	720 900

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
747400	7	776 600
747400	8	836 200
747400	9	875 000
7478	1	671 100
7478	2	691 200
7478	3	713 300
7478	4	752 400
7478	5	801 000
7478	6	853 400
7478	7	909 300
7478	8	969 000
7478	9	987 000
747SP	1	400 000
747SP	2	422 000
747SP	3	443 000
747SP	4	475 000
747SP	5	518 000
747SP	6	560 000
747SP	7	625 000
757300	1	203 900
757300	2	212 700
757300	3	222 100
757300	4	239 100
757300	5	260 700
757300	6	269 400
757PW	1	183 200
757PW	2	190 000
757PW	3	197 500
757PW	4	212 600
757PW	5	230 900
757PW	6	243 200
757PW	7	255 000
757RR	1	183 900
757RR	2	191 200
757RR	3	199 100
757RR	4	215 200

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
757RR	5	234 800
757RR	6	243 200
757RR	7	255 000
767300	1	265 000
767300	2	275 500
767300	3	286 400
767300	4	305 700
767300	5	330 000
767300	6	355 900
767300	7	367 700
767400	1	288 818
767400	2	299 037
767400	3	310 125
767400	4	329 861
767400	5	354 427
767400	6	380 906
767400	7	422 420
767CF6	1	227 000
767CF6	2	236 000
767CF6	3	245 300
767CF6	4	261 400
767CF6	5	281 600
767CF6	6	303 300
767CF6	7	315 500
767JT9	1	228 500
767JT9	2	237 600
767JT9	3	247 000
767JT9	4	263 600
767JT9	5	284 600
767JT9	6	306 900
767JT9	7	317 100
777200	1	429 900
777200	2	442 400
777200	3	456 100
777200	4	483 100
777200	5	516 400

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
777200	6	551 700
777200	7	589 400
777200	8	629 500
777200	9	656 000
777300	1	435 100
777300	2	449 700
777300	3	465 300
777300	4	493 100
777300	5	527 700
777300	6	564 500
777300	7	636 100
7773ER	1	503 600
7773ER	2	519 100
7773ER	3	536 100
7773ER	4	565 800
7773ER	5	602 700
7773ER	6	642 600
7773ER	7	684 500
7773ER	8	728 900
7773ER	9	775 000
7878R	1	343 400
7878R	2	353 200
7878R	3	363 900
7878R	4	382 600
7878R	5	405 700
7878R	6	430 100
7878R	7	455 900
7878R	8	483 600
7878R	9	502 500
A300-622R	1	278 700
A300-622R	2	290 300
A300-622R	3	302 400
A300-622R	4	324 100
A300-622R	5	353 300
A300-622R	6	378 500
A300B4-203	1	262 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
A300B4-203	2	280 000
A300B4-203	3	295 000
A300B4-203	4	324 000
A300B4-203	5	357 000
A310-304	1	243 300
A310-304	2	253 000
A310-304	3	262 900
A310-304	4	280 700
A310-304	5	304 400
A310-304	6	346 100
A319-131	1	125 900
A319-131	2	131 000
A319-131	3	136 500
A319-131	4	146 100
A319-131	5	166 400
A320-211	1	133 400
A320-211	2	139 200
A320-211	3	145 200
A320-211	4	155 900
A320-211	5	169 800
A320-232	1	132 900
A320-232	2	138 500
A320-232	3	144 200
A320-232	4	154 300
A320-232	5	172 000
A321-232	1	156 800
A321-232	2	163 300
A321-232	3	170 000
A321-232	4	182 100
A321-232	5	206 100
A330-301	1	367 000
A330-301	2	378 500
A330-301	3	390 500
A330-301	4	411 700
A330-301	5	439 200
A330-301	6	469 100

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
A330-301	7	478 400
A330-343	1	369 200
A330-343	2	380 800
A330-343	3	392 900
A330-343	4	414 300
A330-343	5	441 900
A330-343	6	472 000
A330-343	7	513 700
A340-211	1	369 500
A340-211	2	381 600
A340-211	3	394 100
A340-211	4	416 600
A340-211	5	446 000
A340-211	6	477 600
A340-211	7	573 200
A340-642	1	524 100
A340-642	2	540 700
A340-642	3	557 800
A340-642	4	588 000
A340-642	5	628 600
A340-642	6	671 300
A340-642	7	811 300
A380-841	1	799 160
A380-841	2	822 921
A380-841	3	847 265
A380-841	4	890 164
A380-841	5	945 893
A380-841	6	1 006 106
A380-841	7	1 066 266
A380-841	8	1 254 430
A380-861	1	798 928
A380-861	2	822 613
A380-861	3	846 941
A380-861	4	889 750
A380-861	5	943 737
A380-861	6	1 003 582

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
A380-861	7	1 066 266
A380-861	8	1 254 430
BAC111	1	74 000
BAC111	2	79 000
BAC111	3	85 000
BAE146	1	76 000
BAE146	2	84 000
BAE146	3	91 000
BAE300	1	80 000
BAE300	2	88 000
BAE300	3	96 000
BEC58P	1	5 500
CIT3	1	20 000
CL600	1	36 000
CL601	1	43 100
CNA172	1	2 450
CNA182	1	2 800
CNA206	1	3 000
CNA206	2	3 300
CNA206	3	3 600
CNA208	1	8 750
CNA20T	1	3 000
CNA20T	2	3 300
CNA20T	3	3 600
CNA441	1	9 850
CNA500	1	14 700
CNA510	1	8 645
CNA525C	1	16 950
CNA55B	1	14 800
CNA560E	1	16 300
CNA560U	1	16 300
CNA560XL	1	20 000
CNA680	1	30 000
CNA750	1	35 700
CONCRD	1	340 000
CONCRD	2	340 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
CONCRD	3	375 000
CONCRD	4	375 000
CONCRD	5	400 000
CONCRD	6	400 000
CRJ9-ER	1	67 500
CRJ9-ER	2	71 000
CRJ9-ER	3	75 000
CRJ9-ER	4	80 000
CRJ9-ER	5	82 500
CRJ9-LR	1	65 500
CRJ9-LR	2	69 000
CRJ9-LR	3	73 000
CRJ9-LR	4	78 000
CRJ9-LR	5	84 500
CVR580	1	49 000
CVR580	2	54 000
CVR580	3	58 000
DC1010	1	325 000
DC1010	2	340 000
DC1010	3	360 000
DC1010	4	390 000
DC1010	5	420 000
DC1010	6	450 000
DC1030	1	375 000
DC1030	2	390 000
DC1030	3	405 000
DC1030	4	436 000
DC1030	5	476 000
DC1030	6	517 000
DC1030	7	561 000
DC1040	1	364 000
DC1040	2	379 000
DC1040	3	393 000
DC1040	4	423 000
DC1040	5	462 000
DC1040	6	502 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
DC1040	7	544 000
DC3	1	24 000
DC3	2	26 000
DC3	3	28 000
DC6	1	85 000
DC6	2	95 000
DC6	3	105 000
DC820	1	180 000
DC820	2	190 000
DC820	3	205 000
DC820	4	225 000
DC820	5	250 000
DC820	6	270 000
DC850	1	185 000
DC850	2	195 000
DC850	3	210 000
DC850	4	230 000
DC850	5	255 000
DC850	6	275 000
DC860	1	220 000
DC860	2	230 000
DC860	3	245 000
DC860	4	265 000
DC860	5	290 000
DC860	6	305 000
DC860	7	325 000
DC870	1	220 000
DC870	2	230 000
DC870	3	245 000
DC870	4	265 000
DC870	5	290 000
DC870	6	305 000
DC870	7	325 000
DC8QN	1	220 000
DC8QN	2	230 000
DC8QN	3	245 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
DC8QN	4	265 000
DC8QN	5	290 000
DC8QN	6	305 000
DC8QN	7	325 000
DC910	1	70 000
DC910	2	78 000
DC910	3	85 000
DC930	1	93 500
DC930	2	103 000
DC930	3	112 000
DC93LW	1	93 500
DC93LW	2	103 000
DC93LW	3	112 000
DC950	1	100 000
DC950	2	107 000
DC950	3	115 000
DC95HW	1	100 000
DC95HW	2	107 000
DC95HW	3	115 000
DC9Q7	1	70 000
DC9Q7	2	78 000
DC9Q7	3	85 000
DC9Q9	1	93 500
DC9Q9	2	103 000
DC9Q9	3	112 000
DHC6	1	12 500
DHC6QP	1	12 500
DHC7	1	38 950
DHC8	1	31 000
DHC830	1	38 700
DO228	1	13 669
DO328	1	30 843
ECLIPSE500	1	5 500
ECLIPSE500	2	5 891
ECLIPSE500	3	6 000
EMB120	1	22 475

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
EMB145	1	35 500
EMB145	2	39 500
EMB145	3	41 800
EMB145	4	44 000
EMB14L	1	35 275
EMB14L	2	39 675
EMB14L	3	41 900
EMB14L	4	44 100
EMB14L	5	46 300
EMB14L	6	48 500
EMB170	1	63 070
EMB170	2	66 599
EMB170	3	70 484
EMB175	1	65 698
EMB175	2	69 459
EMB175	3	73 518
EMB190	1	83 520
EMB190	2	87 757
EMB190	3	92 363
EMB190	4	100 656
EMB195	1	87 096
EMB195	2	91 558
EMB195	3	96 388
EMB195	4	105 138
F10062	1	78 000
F10062	2	86 000
F10062	3	93 000
F10065	1	80 000
F10065	2	88 000
F10065	3	96 000
F28MK2	1	58 000
F28MK2	2	64 000
F28MK4	1	61 000
F28MK4	2	66 000
F28MK4	3	73 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
FAL20	1	28 660
GII	1	56 000
GIIB	1	59 245
GIV	1	63 410
GV	1	76 925
HS748A	1	46 500
IA1125	1	23 500
L1011	1	330 000
L1011	2	340 000
L1011	3	355 000
L1011	4	370 000
L1011	5	400 000
L1011	6	430 000
L10115	1	345 000
L10115	2	355 000
L10115	3	370 000
L10115	4	385 000
L10115	5	413 000
L10115	6	441 000
L10115	7	470 000
L188	1	93 000
L188	2	102 000
L188	3	115 000
LEAR25	1	15 000
LEAR35	1	18 300
MD11GE	1	395 000
MD11GE	2	410 000
MD11GE	3	425 000
MD11GE	4	460 000
MD11GE	5	495 000
MD11GE	6	535 000
MD11GE	7	580 000
MD11PW	1	395 000
MD11PW	2	410 000
MD11PW	3	425 000
MD11PW	4	460 000
MD11PW	5	495 000

▼**M2**

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Lunghezza della tappa	Peso (lb)
MD11PW	6	535 000
MD11PW	7	580 000
MD81	1	120 680
MD81	2	127 804
MD81	3	135 134
MD81	4	140 000
MD82	1	120 383
MD82	2	127 379
MD82	3	134 584
MD82	4	145 838
MD82	5	149 500
MD83	1	121 555
MD83	2	128 361
MD83	3	135 456
MD83	4	147 079
MD83	5	160 000
MD9025	1	131 021
MD9025	2	137 490
MD9025	3	144 181
MD9025	4	151 107
MD9025	5	156 000
MD9028	1	131 021
MD9028	2	137 490
MD9028	3	144 181
MD9028	4	151 107
MD9028	5	156 000
MU3001	1	14 100
PA28	1	2 325
PA30	1	3 600
PA31	1	7 000
PA42	1	11 200
SABR80	1	28 660
SD330	1	21 800
SF340	1	24 548
SF340	2	27 275

▼M2

Tabella I-7

Coefficienti dei reattori

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
1900D	Salita massima	2 548,8	– 6,7075	– 0,014	0	– 0,72				
1900D	Decollo massimo	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Generale	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	Salita massima	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	Decollo massimo	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Generale	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	Salita massima	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	Decollo massimo	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	Salita massima	15 541,5	– 17,8282	0,253495	0	0				
717200	Salita massima a temperatura elevata	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	Decollo massimo	17 542,7	– 19,588	0,234981	0	0				
717200	Decollo massimo a temperatura elevata	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				
720B	Generale	– 27 419,9	– 5,81791	– 0,01175	0	0	35 654,5	– 6 560,9		
720B	Salita massima	14 540,1	– 13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
720B	Decollo massimo	16 768,6	– 15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Generale	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727100	Salita massima	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727100	Decollo massimo	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Generale	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D15	Salita massima	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727D15	Decollo massimo	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727D15	Decollo massimo a temperatura elevata	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727D17	Generale	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D17	Salita massima	13 812,7	– 7,52948	0,207702	– 0,000025939	0				
727D17	Decollo massimo	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
727EM1	Salita massima	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	Decollo massimo	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Generale	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727EM2	Salita massima	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727EM2	Decollo massimo	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	Decollo massimo a temperatura elevata	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
727Q15	Generale	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727Q15	Salita massima	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	Decollo massimo	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	Decollo massimo a temperatura elevata	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Generale	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727Q7	Salita massima	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	Decollo massimo	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Generale	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
727Q9	Salita massima	12 746,2	– 8,11613	– 0,00049	– 4,53384E-06	0				
727Q9	Decollo massimo	13 705,6	– 8,72702	– 0,00053	– 4,8751E-06	0				
727QF	Generale	– 10 908	– 23,3571	– 0,0723	– 0,00000138	0	10 929,8	2 380,86		
727QF	Salita massima	11 266	– 9,335	0,169297	– 4,70391E-06	0				
727QF	Salita massima a temperatura elevata	13 966	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Massimo continuo a temperatura elevata	14 687	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Massimo continuo	11 987	– 9,335	0,158001	– 4,70391E-06	0				
727QF	Decollo massimo	14 100	– 12,25	0,1495	– 0,00001175	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
727QF	Decollo massimo a temperatura elevata	16 800	– 12,25	0	0	– 90				
737	Generale	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737	Salita massima	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737	Decollo massimo	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737300	Generale	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	Salita massima	17 383,1	– 15,6072	0,148043	– 0,000001	– 24,2				
737300	Salita massima a temperatura elevata	20 363,9	– 17,0452	– 0,06578	– 0,000001	– 119				
737300	Decollo massimo	19 347	– 25,8689	0,456499	– 0,0000112	– 14,78				
737300	Decollo massimo a temperatura elevata	21 143,7	– 26,2402	0,398451	– 0,000014	– 79,95				
7373B2	Generale	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	Salita massima	18 623,5	– 16,4797	0,169674	0	– 9,126				
7373B2	Salita massima a temperatura elevata	21 906,6	– 17,4327	– 0,07536	0	– 132,5				
7373B2	Decollo massimo	21 480,7	– 25,888	0,225791	0	– 8,441				
7373B2	Decollo massimo a temperatura elevata	25 393,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Generale	21 384	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
737400	Salita massima	19 662,2	– 18,221	0,207237	0	0				
737400	Salita massima a temperatura elevata	22 875,1	– 18,001	– 0,07615	0	– 124,7				
737400	Decollo massimo	22 116,3	– 26,0175	0,259442	0	0				
737400	Decollo massimo a temperatura elevata	26 883,2	– 26,1707	– 0,04324	0	– 159,7				
737500	Generale	11 106	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	Salita massima	17 530,9	– 16,3556	0,153997	– 0,0000013	– 23,39				
737500	Salita massima a temperatura elevata	20 510,5	– 17,1336	– 0,07687	– 0,0000004	– 122,3				
737500	Decollo massimo	19 629,4	– 26,7504	0,550433	– 0,0000217	– 7,999				
737500	Decollo massimo a temperatura elevata	22 636,2	– 28,0937	0,225263	0,0000409	– 105,6				
737700	Salita massima	22 106,7	– 23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	Salita massima a temperatura elevata	29 618,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	Decollo massimo	23 534,8	– 29,3547	0,308407	0	0				
737700	Decollo massimo a temperatura elevata	29 335,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	Salita massima	22 403,5	– 27,2645	0,305603	0	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
737800	Salita massima a temperatura elevata	26 593,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	Decollo massimo	26 089,1	– 29,1098	0,143559	0	0				
737800	Decollo massimo a temperatura elevata	30 143,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
737D17	Generale	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737D17	Salita massima	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737D17	Decollo massimo	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N17	Generale	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737N17	Salita massima	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737N17	Decollo massimo	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N9	Generale	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737N9	Salita massima	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737N9	Decollo massimo	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737QN	Generale	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737QN	Salita massima	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737QN	Decollo massimo	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
74710Q	Generale	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
74710Q	Salita massima	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
74710Q	Decollo massimo	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
747200	Generale	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747200	Salita massima	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747200	Decollo massimo	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
74720A	Generale	– 32 370	– 7,83	– 0,02105	0	0	47 590	0		
74720A	Salita massima	34 860	– 35	0,4962	0	0				
74720A	Decollo massimo	40 870	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Generale	– 28 110	– 10,05	– 0,03543	0	0	46 375	0		
74720B	Salita massima	39 594	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	Decollo massimo	48 866	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Generale	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
747400	Salita massima	44 157,4	– 42,6142	0,635772	0	0				
747400	Salita massima a temperatura elevata	56 826,2	– 45,4912	– 0,20856	0	– 392,3				
747400	Decollo massimo	53 290,5	– 53,434	0,606283	0	0				
747400	Decollo massimo a temperatura elevata	66 921,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	Avvicinamento a regime minimo	5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	Salita massima	50 523	– 39,8663	0,842437	– 0,000015	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
7478	Salita massima a temperatura elevata	56 739,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,000015	– 343,137				
7478	Decollo massimo	64 247,2	– 66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	Decollo massimo a temperatura elevata	80 923,7	– 71,3162	– 0,30655	– 0,00001	– 520,464				
747SP	Generale	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747SP	Salita massima	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747SP	Decollo massimo	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
757300	Salita massima	29 549,2	– 30,6086	0,398179	0	0				
757300	Salita massima a temperatura elevata	36 157	– 30,9643	– 0,16465	0	– 250,7				
757300	Decollo massimo	40 175,5	– 35,323	– 0,11328	0	0				
757300	Decollo massimo a temperatura elevata	46 892,4	– 35,6127	– 0,53031	0	– 241,7				
757PW	Generale	– 44 951	– 0,83	0,0198	0	0	52 972	0		
757PW	Salita massima	27 775,1	– 27,6876	0,381725	0	0				
757PW	Salita massima a temperatura elevata	34 748,3	– 29,9467	– 0,16641	0	– 250,7				
757PW	Decollo massimo	36 214,8	– 48,2704	0,908044	0	0				
757PW	Decollo massimo a temperatura elevata	45 592,5	– 49,7383	0,213208	0	– 290,6				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
757RR	Generale	– 44 907	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 999	0		
757RR	Salita massima	30 065,2	– 32,4779	0,397321	0	0				
757RR	Salita massima a temperatura elevata	36 735,1	– 32,445	– 0,16871	0	– 258,4				
757RR	Decollo massimo	37 802,1	– 38,2839	0,527181	0	0				
757RR	Decollo massimo a temperatura elevata	45 336,5	– 39,1302	– 0,00514	0	– 257,4				
767300	Generale	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
767300	Salita massima	45 480	– 41,9	0,559	0	0				
767300	Decollo massimo	56 370	– 53	0,251	0	0				
767400	Salita massima	45 902,7	– 39,5895	0,633446	0	0				
767400	Salita massima a temperatura elevata	63 647,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	Decollo massimo	60 475,4	– 56,8041	0,478788	0	0				
767400	Decollo massimo a temperatura elevata	72 425,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Generale	62 790	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610,37	14
767CF6	Salita massima	38 057	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	Decollo massimo	44 769	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Generale	– 39 777	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 550	0		

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
767JT9	Salita massima	38 700	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	Decollo massimo	43 190	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Generale	32 710	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	Salita massima	67 093,7	– 85,7553	1,8498	– 0,000076	0				
777200	Salita massima a temperatura elevata	82 096,7	– 72,2859	– 0,32818	– 0,0000179	– 637				
777200	Decollo massimo	93 672,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000806	0				
777200	Decollo massimo a temperatura elevata	114 758,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000261	– 702,4				
777300	Salita massima	64 636,2	– 70,833	0,880073	0	0				
777300	Salita massima a temperatura elevata	90 015,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	Decollo massimo	87 833,8	– 97,7894	0,27543	0	0				
777300	Decollo massimo a temperatura elevata	103 835,2	– 97,831	– 0,632	0	– 549,1				
7773ER	Avvicinamento a regime minimo	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	Salita massima	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	Salita massima a temperatura elevata	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	Decollo massimo	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
7878R	Avvicinamento a regime minimo	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	Salita massima	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	Salita massima a temperatura elevata	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	Decollo massimo	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	Decollo massimo a temperatura elevata	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Generale	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	Avvicinamento a regime minimo	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Salita massima	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	Salita massima a temperatura elevata	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	Decollo massimo	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				
A300-622R	Decollo massimo a temperatura elevata	61 250,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Generale	– 132 687	– 30,4092	– 0,10796	4,02686E-07	0			2 535,75	– 8,23842
A300B4-203	Salita massima	43 416,5	– 35	– 0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	Decollo massimo	49 336,9	– 39,8243	– 0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Generale	41 317	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000016	0	– 1 131,6	11,8		

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A310-304	Avvicinamento a regime minimo	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Salita massima	42 008	– 49,5706	1,64076	– 0,000043059	0				
A310-304	Salita massima a temperatura elevata	55 143,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	Decollo massimo	50 530,5	– 51,1538	1,26398	– 0,000012839	0				
A310-304	Decollo massimo a temperatura elevata	71 457,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Generale	– 105 513	– 6,58	0,006828	– 8,055E-07	0	149 900	– 42 300		
A319-131	Avvicinamento a regime minimo	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Salita massima	14 957,2	1,71654	0,442593	– 0,000013824	0				
A319-131	Salita massima a temperatura elevata	12 977,6	18,59062	0	0	– 78,7				
A319-131	Decollo massimo	21 435,4	– 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	Decollo massimo a temperatura elevata	23 853,8	– 18,7311	0	0	– 76,8				
A320-211	Generale	24 380	– 18,534	– 0,07842	– 2,509E-07	0			– 669,457	6,9451
A320-211	Avvicinamento a regime minimo	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A320-211	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				
A320-211	Salita massima	16 859,1	– 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	Salita massima a temperatura elevata	19 148,5	– 6,50173	0	0	– 95				
A320-211	Decollo massimo	23 652,9	– 22,9338	0,295879	– 5,4631E-06	0				
A320-211	Decollo massimo a temperatura elevata	27 385	– 23,3	0	0	– 132				
A320-232	Generale	– 65 083,3	– 7,25	– 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	– 18 693,1		
A320-232	Avvicinamento a regime minimo	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Salita massima	15 539,2	– 4,08932	0,438331	– 0,00001439	0				
A320-232	Salita massima a temperatura elevata	14 111,4	10,67953	0	0	– 82,2				
A320-232	Decollo massimo	24 746,2	– 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	Decollo massimo a temperatura elevata	29 506,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Generale	– 26 190,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E-07	0	33 032,2	0		
A321-232	Avvicinamento a regime minimo	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				
A321-232	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A321-232	Salita massima	21 870,8	– 21,4867	0,380647	– 5,5566E-06	0				
A321-232	Salita massima a temperatura elevata	24 158,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	Decollo massimo	28 636,4	– 26,7318	0,249782	– 3,9163E-06	0				
A321-232	Decollo massimo a temperatura elevata	31 608,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Generale	– 36 339,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	Avvicinamento a regime minimo	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Salita massima	34 249,9	25,9859	0,764157	– 8,1437E-07	0				
A330-301	Salita massima a temperatura elevata	46 667,8	10,51272	0	0	– 346				
A330-301	Decollo massimo	61 384,5	– 48,4678	0,582821	– 6,2628E-06	0				
A330-301	Decollo massimo a temperatura elevata	69 058	– 46,465	0	0	– 288				
A330-343	Generale	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,000000569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	Avvicinamento a regime minimo	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Salita massima	44 462	– 12,031	0,711026	5,12762E-06	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A330-343	Salita massima a temperatura elevata	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	Decollo massimo	69 831	– 77,9676	0,882955	– 0,000026894	0				
A330-343	Decollo massimo a temperatura elevata	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Generale	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0			– 590,77	7,341
A340-211	Avvicinamento a regime minimo	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Salita massima	26 802,9	– 28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	Salita massima a temperatura elevata	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	Decollo massimo	29 929,8	– 30,7732	0,29922	– 4,1757E-06	0				
A340-211	Decollo massimo a temperatura elevata	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	Avvicinamento a regime minimo	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Salita massima	42 621,6	– 44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	Salita massima a temperatura elevata	50 112	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	Decollo massimo	55 248,1	– 61,4744	0,506968	– 9,6324E-06	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A340-642	Decollo massimo a temperatura elevata	63 276,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	Avvicinamento a regime minimo	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Salita massima	63 586,2	– 53,9292	1,23082	– 0,00003343	0				
A380-841	Salita massima a temperatura elevata	72 974,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	Decollo massimo	71 176,1	– 84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	Decollo massimo a temperatura elevata	90 820,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	Avvicinamento a regime minimo	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Avvicinamento a regime minimo a temperatura elevata	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Salita massima	66 053,2	– 61,754	0,977183	– 0,000025178	0				
A380-861	Salita massima a temperatura elevata	73 729,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	Decollo massimo	70 053,6	– 76,0931	0,838794	– 0,000010766	0				
A380-861	Decollo massimo a temperatura elevata	83 320,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	Salita massima	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
BAC111	Decollo massimo	11 168,1	– 6,70084	– 0,02234	0	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
BAE146	Generale	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE146	Salita massima	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE146	Decollo massimo	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Generale	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE300	Salita massima	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Decollo massimo	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
CIT3	Salita massima	2 987,4	– 3,4992	0,06123	– 1,1664E-06	0				
CIT3	Decollo massimo	3 319,3	– 3,888	0,068032	– 0,000001296	0				
CL600	Salita massima	5 543,3	– 5,6542	0,08442	0	0				
CL600	Decollo massimo	6 159,2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	Salita massima	6 517,3	– 6,6476	0,09776	0	0				
CL601	Decollo massimo	7 241,4	– 7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	Salita massima	2 953,9	– 8,581	– 0,00453	– 7,2035E-07	– 1,44				
CNA208	Decollo massimo	3 245,2	– 11,69	– 0,01053	– 6,777E-07	– 1,62				
CNA500	Generale	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	Salita massima	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	Decollo massimo	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CNA510	Generale	4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,811333
CNA510	Salita massima	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	Decollo massimo	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525C	Generale	1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525C	Salita massima	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525C	Decollo massimo	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Generale	1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	Salita massima	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	Decollo massimo	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Generale	1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560E	Salita massima	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	Decollo massimo	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560U	Salita massima	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	Decollo massimo	2 920	– 2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560XL	Salita massima	3 454,5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560XL	Decollo massimo	3 838,3	– 4,42368	– 0,07823	0	0				
CNA680	Generale	2 904,8	– 4,80092	– 0,00174	5,62892E-07	0			– 101,327	1,3401

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CNA680	Salita massima	5 520,2	– 5,32711	– 0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	Decollo massimo	5 683	– 6,55907	– 0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Generale	4 778,6	– 6,56521	0,000671	– 4,11321E-07	0			– 146,712	1,9748
CNA750	Salita massima	6 097,8	– 7,0102	– 0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	Decollo massimo	6 127,8	– 7,07624	– 0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	Salita massima	33 252,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	Decollo massimo	39 653	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Generale	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-ER	Avvicinamento a regime minimo	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	Salita massima	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	Salita massima a temperatura elevata	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	Decollo massimo	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	Decollo massimo a temperatura elevata	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
CRJ9-LR	Generale	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	Avvicinamento a regime minimo	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	Salita massima	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CRJ9-LR	Salita massima a temperatura elevata	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	Decollo massimo	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	Decollo massimo a temperatura elevata	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Generale	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	Salita massima	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	Decollo massimo	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	Salita massima	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	Decollo massimo	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Generale	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	Salita massima	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	Decollo massimo	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Generale	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	Salita massima	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	Decollo massimo	15 670,3	– 5,8955	– 0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Generale	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC860	Salita massima	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	Decollo massimo	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DC870	Generale	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	Salita massima	18 859	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	Decollo massimo	20 758	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Generale	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC8QN	Salita massima	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	Decollo massimo	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Generale	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC910	Salita massima	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	Decollo massimo	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Generale	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC930	Salita massima	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC930	Decollo massimo	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Generale	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC93LW	Salita massima	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	Decollo massimo	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Generale	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC950	Salita massima	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	Decollo massimo	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DC95HW	Generale	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC95HW	Salita massima	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	Decollo massimo	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Generale	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC9Q7	Salita massima	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	Decollo massimo	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Generale	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC9Q9	Salita massima	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	Decollo massimo	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Generale	2 010,7	– 19,409	0,07743	0	0			54,6666	– 0,0828
DHC8	Salita massima	6 323,6	– 21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	Decollo massimo	7 026,2	– 23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Generale	1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	Salita massima	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	Decollo massimo	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	Salita massima	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	Decollo massimo	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	Salita massima	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DO328	Decollo massimo	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPSE500	Salita massima	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPSE500	Salita massima a temperatura elevata	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPSE500	Decollo massimo	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPSE500	Decollo massimo a temperatura elevata	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPSE500	Salita ridotta	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	Salita ridotta a temperatura elevata	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	Salita massima	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	Decollo massimo	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	Salita massima	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	Decollo massimo	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	Salita massima	6 432,5	– 7,56929	0,069004	0	– 5,419				
EMB14L	Decollo massimo	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689				
EMB170	Avvicinamento a regime minimo	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB170	Salita massima	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
EMB170	Decollo massimo	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB175	Avvicinamento a regime minimo	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB175	Salita massima	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				
EMB175	Decollo massimo	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB190	Avvicinamento a regime minimo	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB190	Salita massima	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB190	Decollo massimo	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
EMB195	Avvicinamento a regime minimo	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB195	Salita massima	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB195	Decollo massimo	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
F10062	Salita massima	10 472	– 9,57	0,137	0	0				
F10062	Decollo massimo	13 551	– 16,56	0,2804	0	0				
F10065	Salita massima	10 970	– 10,52	0,1238	0	0				
F10065	Decollo massimo	14 814	– 16,72	0,065	0	0				
F28MK2	Salita massima	8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	Decollo massimo	9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	Salita massima	8 459	– 4,874	0,0997	0	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
F28MK4	Decollo massimo	9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	Salita massima	4 102	– 2,3831	– 0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	Decollo massimo	4 017,4	– 3,4567	0,058024	– 2,49247E-06	0				
GII	Salita massima	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GII	Decollo massimo	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GII	Decollo massimo a temperatura elevata	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GII	Salita ridotta	6 030	0	– 0,0081	0,0000002	0				
GII	Decollo ridotto	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GII	Decollo ridotto a temperatura elevata	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIIB	Salita massima	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GIIB	Decollo massimo	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GIIB	Decollo massimo a temperatura elevata	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GIIB	Salita ridotta	5 369	0	– 0,0081	0	0				
GIIB	Decollo ridotto	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GIIB	Decollo ridotto a temperatura elevata	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIV	Salita massima	10 770	– 10,96	0,1784	– 0,000001	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
GIV	Salita massima a temperatura elevata	11 805	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	Decollo massimo	13 725	– 18,2	0,3189	– 0,00002	0				
GIV	Decollo massimo a temperatura elevata	17 129	– 17,6	– 0,0472	0,0000003	– 114				
GV	Salita massima	12 400	– 11,6	0,12	0	0				
GV	Salita massima a temperatura elevata	14 900	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	Decollo massimo	14 600	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	Decollo massimo a temperatura elevata	18 970	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	Salita massima	3 114,4	– 3,4992	0,04125	– 2,81988E-06	0				
IA1125	Decollo massimo	3 460,5	– 3,888	0,045834	– 3,1332E-06	0				
L1011	Generale	– 80 222,2	– 25,0263	0	0	0	92 893,5	– 10 186,1		
L1011	Salita massima	34 204,8	– 43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	Decollo massimo	40 720	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	Salita massima	39 532,9	– 44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	Decollo massimo	46 840	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	Salita massima	2 560,9	– 1,8352	– 0,01509	1,95912E-06	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
LEAR25	Decollo massimo	2 845,4	– 2,03911	– 0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	Salita massima	3 071	– 3,4992	– 0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	Decollo massimo	3 412,2	– 3,888	– 0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	Salita massima	47 037	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11GE	Decollo massimo	57 156	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11PW	Salita massima	51 197	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11PW	Decollo massimo	57 661	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Generale	– 15 384	– 10	0,019	0	0	17 917	0		
MD81	Salita massima	18 040,9	– 8,83022	– 0,02993	0	– 114,3				
MD81	Salita massima a temperatura elevata	21 047,1	– 12,8373	– 0,07163	0	– 151,8				
MD81	Decollo massimo	18 810,5	– 11,1271	0,092622	0	– 2,101				
MD81	Decollo massimo a temperatura elevata	22 678,5	– 14,546	– 0,05823	0	– 138,4				
MD82	Generale	– 13 488	– 10	0,025	0	0	16 750	0		
MD82	Salita massima	16 810,1	– 5,36467	0,048334	0	– 60,8				
MD82	Salita massima a temperatura elevata	22 606,4	– 13,9975	– 0,09177	0	– 168,1				
MD82	Decollo massimo	19 344,5	– 15,5531	0,333164	0	– 1,031				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
MD82	Decollo massimo a temperatura elevata	24 452	– 16,6869	0,005711	0	– 162,5				
MD83	Generale	– 13 845	– 13,33	0,019	0	0	17 500	0		
MD83	Salita massima	18 075,2	– 7,63873	0,058915	0	– 64,7				
MD83	Salita massima a temperatura elevata	23 181,6	– 13,4908	– 0,09344	0	– 164				
MD83	Decollo massimo	20 080,8	– 11,9047	0,191099	0	– 4,078				
MD83	Decollo massimo a temperatura elevata	25 460,4	– 15,5681	– 0,05468	0	– 176,1				
MD9025	Generale	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9025	Salita massima	23 881	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	Salita massima a temperatura elevata	27 078,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	Decollo massimo	23 066	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	Decollo massimo a temperatura elevata	28 697,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Generale	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9028	Salita massima	23 421	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	Salita massima a temperatura elevata	26 678,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	Decollo massimo	25 656	– 25,3418	0,2419	0	0				

▼M2

ACFTID	Valori di spinta	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/ft^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
MD9028	Decollo massimo a temperatura elevata	30 520	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Generale	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
MU3001	Salita massima	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
MU3001	Decollo massimo	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	Salita massima	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	Decollo massimo	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

▼**M2**

Tabella I-8

Coefficienti dei motori ad elica

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Valori di spinta	Efficienza dell'elica	Potenza propulsiva netta installata (hp)
BEC58P	Salita massima	0,90	261,3
BEC58P	Decollo massimo	0,90	310,0
CNA172	Salita massima	0,69	140,0
CNA172	Decollo massimo	0,67	155,0
CNA182	Salita massima	0,78	189,8
CNA182	Decollo massimo	0,75	222,4
CNA206	Salita massima	0,77	234,0
CNA206	Decollo massimo	0,70	300,0
CNA20T	Salita massima	0,77	238,0
CNA20T	Decollo massimo	0,69	310,0
CNA441	Salita massima	0,90	620,0
CNA441	Decollo massimo	0,90	635,5
CVR580	Salita massima	0,85	3 344,0
CVR580	Decollo massimo	0,85	3 800,0
DC3	Salita massima	0,85	1 130,0
DC3	Decollo massimo	0,85	1 302,0
DC6	Salita massima	0,90	1 750,0
DC6	Decollo massimo	0,90	1 900,0
DHC6	Salita massima	0,90	557,5

▼**M2**

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Valori di spinta	Efficienza dell'elica	Potenza propulsiva netta installata (hp)
DHC6	Decollo massimo	0,90	587,0
DHC6QP	Salita massima	0,90	557,5
DHC6QP	Decollo massimo	0,90	587,0
DHC7	Salita massima	0,90	846,0
DHC7	Decollo massimo	0,90	940,0
HS748A	Salita massima	0,90	1 805,0
HS748A	Decollo massimo	0,90	2 006,0
L188	Salita massima	0,90	3 180,0
L188	Decollo massimo	0,90	3 460,0
PA30	Salita massima	0,80	130,5
PA30	Decollo massimo	0,80	139,5
SD330	Salita massima	0,90	972,0
SD330	Decollo massimo	0,90	1 080,0
SF340	Salita massima	0,90	1 587,0
SF340	Decollo massimo	0,90	1 763,0

▼M2

Tabella I-9

Dati rumore, potenza e distanza (dati NPD)

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2CF650	LAmax	A	10 000,0	99,2	91,9	86,7	81,0	72,1	63,0	56,7	49,6	41,6	33,1
2CF650	LAmax	A	25 000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	25 000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	40 000,0	109,1	102,3	97,6	92,5	84,3	75,4	69,3	62,6	55,1	47,2
2CF650	SEL	A	10 000,0	99,9	95,0	91,4	87,5	81,3	74,6	69,7	64,2	57,7	50,7
2CF650	SEL	A	25 000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	25 000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	40 000,0	106,8	102,9	100,1	97,1	92,0	85,8	81,0	75,9	69,9	63,4
2CF680	LAmax	A	7 000,0	96,3	89,8	85,2	80,2	71,9	63,2	56,9	50,8	44,1	37,7
2CF680	LAmax	A	12 000,0	97,5	90,9	86,3	81,3	73,0	64,4	58,3	52,3	45,8	39,6
2CF680	LAmax	D	17 000,0	98,2	91,5	87,0	82,1	74,2	65,8	59,7	53,6	46,9	40,4
2CF680	LAmax	D	25 000,0	98,5	92,6	88,3	83,7	76,4	68,0	62,0	55,6	48,7	41,8
2CF680	LAmax	D	33 000,0	101,5	95,8	91,7	87,3	80,2	71,8	65,8	59,4	52,5	45,5
2CF680	LAmax	D	41 000,0	104,4	99,0	95,2	91,0	84,1	75,8	69,7	63,2	56,0	48,8
2CF680	SEL	A	7 000,0	98,1	93,9	90,8	87,4	81,4	75,0	70,3	65,7	60,6	55,7
2CF680	SEL	A	12 000,0	99,3	95,0	91,9	88,5	82,5	76,2	71,7	67,2	62,3	57,6

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2CF680	SEL	D	17 000,0	100,0	95,6	92,6	89,3	83,7	77,6	73,1	68,5	63,4	58,4
2CF680	SEL	D	25 000,0	100,3	96,7	93,9	90,9	85,9	79,8	75,4	70,5	65,2	59,8
2CF680	SEL	D	33 000,0	103,3	99,9	97,3	94,5	89,7	83,6	79,2	74,3	69,0	63,5
2CF680	SEL	D	41 000,0	106,2	103,1	100,8	98,2	93,6	87,6	83,1	78,1	72,5	66,8
2CF68D	LAmax	A	10 020,0	97,7	91,0	85,8	81,1	73,0	64,5	58,5	51,7	44,8	38,3
2CF68D	LAmax	A	23 190,0	103,3	96,5	91,5	86,5	77,5	68,3	61,7	54,6	47,5	40,4
2CF68D	LAmax	D	25 940,0	101,9	94,6	89,8	85,0	77,5	68,9	62,6	55,3	47,5	37,2
2CF68D	LAmax	D	39 180,0	104,2	97,6	93,1	89,0	81,7	73,4	66,8	60,1	52,2	42,2
2CF68D	LAmax	D	51 530,0	108,4	102,1	97,8	93,5	86,7	78,9	72,8	66,3	58,7	49,2
2CF68D	LAmax	D	55 500,0	111,4	105,1	100,8	96,5	88,7	82,4	76,3	70,3	62,7	54,0
2CF68D	SEL	A	10 020,0	99,5	95,1	91,4	88,3	82,5	76,3	71,9	66,6	61,3	56,3
2CF68D	SEL	A	23 190,0	105,1	100,6	97,1	93,7	87,0	80,1	75,1	69,5	64,0	58,4
2CF68D	SEL	D	25 940,0	103,7	98,7	95,4	92,2	87,0	80,7	76,0	70,2	64,0	55,2
2CF68D	SEL	D	39 180,0	106,0	101,7	98,7	96,2	91,2	85,2	80,2	75,0	68,7	60,2
2CF68D	SEL	D	51 530,0	110,2	106,2	103,4	100,7	96,2	90,7	86,2	81,2	75,2	67,2
2CF68D	SEL	D	55 500,0	113,2	109,2	106,4	103,7	98,2	94,2	89,7	85,2	79,2	72,0
2J155D	LAmax	A	500,0	87,0	79,3	74,0	68,2	59,0	49,2	42,4	35,2	27,6	20,0
2J155D	LAmax	A	1 000,0	92,9	85,4	80,2	74,6	65,6	56,0	49,4	42,4	35,0	27,6

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2J155D	LAmax	D	1 500,0	98,3	90,9	85,7	80,1	71,2	61,7	55,1	48,1	40,7	33,4
2J155D	LAmax	D	2 400,0	103,2	97,1	92,5	87,5	79,2	70,0	63,4	56,3	48,7	41,1
2J155D	LAmax	D	2 800,0	107,7	101,4	96,9	91,8	83,5	74,2	67,7	60,6	53,0	45,4
2J155D	SEL	A	500,0	87,3	81,9	78,1	73,8	66,9	59,3	54,0	48,3	42,3	36,2
2J155D	SEL	A	1 000,0	93,3	88,1	84,4	80,3	73,6	66,3	61,1	55,6	49,7	43,8
2J155D	SEL	D	1 500,0	99,5	94,3	90,6	86,5	79,9	72,6	67,5	62,0	56,1	50,3
2J155D	SEL	D	2 400,0	106,2	102,4	99,3	95,8	89,8	82,8	77,8	72,2	66,1	59,9
2J155D	SEL	D	2 800,0	109,9	106,0	102,9	99,4	93,3	86,4	81,3	75,7	69,6	63,4
2JT8D	LAmax	A	3 000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8D	LAmax	A	6 000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8D	LAmax	D	8 000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8D	LAmax	D	10 000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8D	LAmax	D	12 000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8D	LAmax	D	14 000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8D	SEL	A	3 000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8D	SEL	A	6 000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8D	SEL	D	8 000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8D	SEL	D	10 000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8D	SEL	D	12 000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8D	SEL	D	14 000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8D2	LAmax	A	4 000,0	89,8	82,7	78,0	73,2	65,6	57,3	51,1	44,5	37,7	31,3
2JT8D2	LAmax	A	4 667,0	90,8	83,6	79,0	74,2	66,6	58,2	52,0	45,4	38,6	32,2
2JT8D2	LAmax	A	5 333,0	91,8	84,6	79,9	75,1	67,5	59,1	52,9	46,3	39,4	33,0
2JT8D2	LAmax	A	6 000,0	92,9	85,6	80,9	76,1	68,4	60,0	53,8	47,1	40,3	33,9
2JT8D2	LAmax	D	9 000,0	100,6	93,9	89,5	84,8	77,3	69,0	62,9	56,1	49,2	42,5
2JT8D2	LAmax	D	11 000,0	103,0	96,3	91,9	87,2	79,6	71,2	65,0	58,2	51,2	44,4
2JT8D2	LAmax	D	13 000,0	105,4	98,7	94,2	89,5	81,8	73,3	67,1	60,2	53,1	46,3
2JT8D2	LAmax	D	15 000,0	107,8	101,1	96,6	91,8	84,1	75,5	69,2	62,2	55,1	48,2
2JT8D2	LAmax	D	17 000,0	110,2	103,5	99,0	94,2	86,4	77,6	71,3	64,2	57,0	50,1
2JT8D2	LAmax	D	19 000,0	112,6	105,9	101,4	96,5	88,6	79,8	73,4	66,2	59,0	52,0
2JT8D2	SEL	A	4 000,0	91,5	87,5	84,7	81,9	77,1	71,6	67,2	62,4	57,5	52,9
2JT8D2	SEL	A	4 667,0	92,6	88,5	85,8	82,9	78,1	72,6	68,2	63,4	58,5	53,8
2JT8D2	SEL	A	5 333,0	93,7	89,6	86,8	83,9	79,1	73,6	69,2	64,4	59,4	54,8
2JT8D2	SEL	A	6 000,0	94,7	90,6	87,8	84,9	80,1	74,6	70,2	65,4	60,4	55,7
2JT8D2	SEL	D	9 000,0	100,1	96,3	93,7	91,0	86,3	80,8	76,6	71,6	66,5	61,7
2JT8D2	SEL	D	11 000,0	102,4	98,7	96,1	93,3	88,6	83,0	78,7	73,7	68,7	63,8
2JT8D2	SEL	D	13 000,0	104,8	101,0	98,5	95,6	90,9	85,2	80,9	75,9	70,8	65,9
2JT8D2	SEL	D	15 000,0	107,1	103,4	100,8	98,0	93,1	87,4	83,1	78,0	72,9	68,0

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8D2	SEL	D	17 000,0	109,5	105,7	103,2	100,3	95,4	89,6	85,2	80,2	75,0	70,1
2JT8D2	SEL	D	19 000,0	111,8	108,1	105,5	102,7	97,7	91,8	87,4	82,3	77,2	72,2
2JT8DH	LAmax	A	3 000,0	88,6	83,0	76,9	71,2	62,7	54,1	48,0	41,2	33,4	25,2
2JT8DH	LAmax	A	6 000,0	93,9	88,7	84,5	79,9	72,5	64,0	57,8	50,8	42,9	34,3
2JT8DH	LAmax	D	8 000,0	101,1	94,5	90,0	85,2	77,5	68,8	62,5	55,4	47,3	38,7
2JT8DH	LAmax	D	10 000,0	103,5	96,9	92,5	87,7	79,9	71,2	64,8	57,6	49,6	41,2
2JT8DH	LAmax	D	12 000,0	108,0	101,4	97,0	92,2	84,5	75,8	69,4	62,4	54,4	45,9
2JT8DH	LAmax	D	14 000,0	110,7	104,2	99,8	95,1	87,5	79,0	72,8	65,9	58,2	50,0
2JT8DH	SEL	A	3 000,0	92,6	88,5	85,0	81,2	75,5	69,0	64,1	58,5	51,9	44,9
2JT8DH	SEL	A	6 000,0	97,9	93,6	90,8	87,9	83,0	76,7	71,7	65,9	59,2	51,8
2JT8DH	SEL	D	8 000,0	99,5	95,8	93,2	90,3	85,4	79,0	73,8	67,9	61,1	53,6
2JT8DH	SEL	D	10 000,0	103,6	99,9	97,3	94,4	89,5	83,0	77,8	71,8	65,0	57,7
2JT8DH	SEL	D	12 000,0	107,2	103,5	100,9	98,0	93,1	86,7	81,5	75,6	68,9	61,5
2JT8DH	SEL	D	14 000,0	110,8	107,2	104,6	101,8	97,0	90,6	85,6	79,9	73,4	66,4
2JT8DL	LAmax	A	3 000,0	92,7	85,7	80,8	75,8	67,8	59,0	52,6	45,4	37,2	28,7
2JT8DL	LAmax	A	6 000,0	96,7	89,9	85,3	80,4	72,4	63,6	57,2	50,0	41,8	33,2
2JT8DL	LAmax	D	8 000,0	102,0	95,2	90,7	85,8	77,8	69,0	62,6	55,5	47,3	38,7
2JT8DL	LAmax	D	10 000,0	105,7	98,5	93,9	89,0	81,0	72,2	65,8	58,6	50,6	42,0

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DL	LAmax	D	12 000,0	109,3	102,5	98,0	93,2	85,3	76,5	70,0	62,9	54,9	46,4
2JT8DL	LAmax	D	14 000,0	112,5	105,8	101,3	96,4	88,5	79,5	72,9	65,7	57,6	49,1
2JT8DL	SEL	A	3 000,0	94,7	90,2	87,0	83,7	78,4	71,7	66,5	60,4	53,5	46,1
2JT8DL	SEL	A	6 000,0	97,9	94,0	91,2	88,2	83,0	76,5	71,2	65,2	58,3	50,8
2JT8DL	SEL	D	8 000,0	101,2	97,3	94,5	91,5	86,3	79,7	74,5	68,5	61,6	54,1
2JT8DL	SEL	D	10 000,0	104,6	101,3	98,4	95,3	90,1	83,6	78,3	72,4	65,5	58,1
2JT8DL	SEL	D	12 000,0	108,1	104,7	101,9	99,0	94,0	87,4	82,1	76,2	69,4	62,1
2JT8DL	SEL	D	14 000,0	111,7	108,0	105,3	102,4	97,3	90,6	85,3	79,2	72,3	65,0
2JT8DN	LAmax	A	3 000,0	90,6	84,2	79,7	74,9	67,3	59,2	53,6	47,7	41,5	35,4
2JT8DN	LAmax	A	5 000,0	95,8	89,3	84,8	80,0	72,4	64,3	58,8	52,9	46,6	40,5
2JT8DN	LAmax	D	6 000,0	96,8	90,8	86,5	81,8	74,1	65,8	59,9	53,7	47,0	40,4
2JT8DN	LAmax	D	8 000,0	101,2	95,2	90,9	86,1	78,5	70,2	64,4	58,2	51,6	45,0
2JT8DN	LAmax	D	10 000,0	105,1	99,1	94,7	90,0	82,3	73,8	67,9	61,6	54,8	48,0
2JT8DN	LAmax	D	12 000,0	108,5	102,5	98,1	93,3	85,5	77,0	71,0	64,6	57,8	51,0
2JT8DN	LAmax	D	14 000,0	111,4	105,4	101,0	96,3	88,5	80,1	74,1	67,8	60,9	54,2
2JT8DN	LAmax	D	16 000,0	113,8	107,8	103,4	98,7	90,9	82,5	76,5	70,1	63,3	56,6
2JT8DN	SEL	A	3 000,0	94,0	90,4	87,5	84,2	78,4	71,7	66,7	61,3	55,3	49,3
2JT8DN	SEL	A	5 000,0	98,5	94,9	92,1	88,8	83,0	76,3	71,4	66,0	60,0	53,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DN	SEL	D	6 000,0	98,6	94,8	92,0	88,8	83,4	77,4	73,0	68,3	63,1	57,9
2JT8DN	SEL	D	8 000,0	102,7	99,0	96,1	92,9	87,6	81,5	77,2	72,5	67,4	62,3
2JT8DN	SEL	D	10 000,0	106,6	102,9	100,0	96,8	91,3	85,1	80,7	75,9	70,6	65,3
2JT8DN	SEL	D	12 000,0	110,2	106,4	103,5	100,2	94,7	88,4	83,9	79,0	73,7	68,3
2JT8DN	SEL	D	14 000,0	113,1	109,5	106,7	103,5	98,0	91,8	87,3	82,4	77,0	71,6
2JT8DN	SEL	D	16 000,0	115,9	112,3	109,5	106,3	100,8	94,6	90,1	85,2	79,8	74,4
2JT8DQ	LAmax	A	3 000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8DQ	LAmax	A	6 000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8DQ	LAmax	D	8 000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8DQ	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8DQ	LAmax	D	12 000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8DQ	LAmax	D	14 000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9
2JT8DQ	SEL	A	3 000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8DQ	SEL	A	6 000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8DQ	SEL	D	8 000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8DQ	SEL	D	10 000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8DQ	SEL	D	12 000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8DQ	SEL	D	14 000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DW	LAmax	A	3 000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8DW	LAmax	A	6 000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8DW	LAmax	D	8 000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8DW	LAmax	D	10 000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8DW	LAmax	D	12 000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8DW	LAmax	D	14 000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8DW	SEL	A	3 000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8DW	SEL	A	6 000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8DW	SEL	D	8 000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8DW	SEL	D	10 000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8DW	SEL	D	12 000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT8DW	SEL	D	14 000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8QW	LAmax	A	3 000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8QW	LAmax	A	6 000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8QW	LAmax	D	8 000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8QW	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8QW	LAmax	D	12 000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8QW	LAmax	D	14 000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8QW	SEL	A	3 000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8QW	SEL	A	6 000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8QW	SEL	D	8 000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8QW	SEL	D	10 000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8QW	SEL	D	12 000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8QW	SEL	D	14 000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2PW535	LAmax	A	500,0	89,5	81,8	76,3	70,3	60,6	50,0	42,6	34,6	26,2	17,7
2PW535	LAmax	A	700,0	89,6	82,2	76,9	71,1	61,6	51,2	43,9	36,1	28,7	19,5
2PW535	LAmax	D	1 200,0	96,1	87,5	81,6	75,4	65,6	55,3	48,3	40,9	33,2	25,6
2PW535	LAmax	D	1 600,0	99,2	89,9	83,7	77,2	67,2	57,0	50,2	43,1	35,8	28,8
2PW535	LAmax	D	2 000,0	100,7	92,2	86,4	80,3	70,9	61,1	54,4	47,4	40,2	33,1
2PW535	LAmax	D	3 000,0	103,5	96,4	91,5	86,1	77,3	67,9	61,3	54,3	46,8	39,4
2PW535	SEL	A	500,0	89,4	84,8	81,3	77,4	70,8	63,2	57,8	51,9	45,6	39,1
2PW535	SEL	A	700,0	89,3	85,1	81,8	78,1	71,7	64,5	59,3	53,5	47,3	41,0
2PW535	SEL	D	1 200,0	90,8	87,1	84,1	80,7	74,7	67,8	62,8	57,2	51,1	44,9
2PW535	SEL	D	1 600,0	92,6	89,0	86,2	82,9	77,2	70,6	65,8	60,5	54,7	48,8
2PW535	SEL	D	2 000,0	96,0	92,3	89,4	86,1	80,4	73,9	69,2	64,0	58,3	52,6
2PW535	SEL	D	3 000,0	102,3	98,9	96,2	93,1	87,7	81,5	77,0	72,0	66,6	61,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2R2800	LAmax	A	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	A	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	LAmax	D	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	D	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	SEL	A	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	A	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
2R2800	SEL	D	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	D	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
3JT8D	LAmax	A	3 000,0	104,6	96,6	90,6	84,3	75,8	66,5	60,0	53,0	44,8	36,4
3JT8D	LAmax	A	6 000,0	107,4	98,9	93,5	87,8	79,2	70,5	63,9	57,1	49,1	40,5
3JT8D	LAmax	D	8 000,0	110,6	102,7	97,6	91,9	83,8	75,2	68,5	61,9	54,0	45,8
3JT8D	LAmax	D	10 000,0	113,6	106,3	101,5	96,6	88,3	79,7	73,8	66,9	59,2	50,9
3JT8D	LAmax	D	12 000,0	117,9	110,9	106,3	101,4	93,1	84,8	78,8	72,1	64,8	56,6
3JT8D	LAmax	D	14 000,0	122,8	115,4	111,4	106,5	98,4	90,2	84,3	77,8	70,6	62,8
3JT8D	SEL	A	3 000,0	104,3	99,2	94,9	90,5	84,8	77,6	72,9	67,4	60,8	53,8
3JT8D	SEL	A	6 000,0	108,1	102,5	98,7	95,0	89,2	82,9	78,1	72,7	66,1	58,9
3JT8D	SEL	D	8 000,0	110,8	105,9	102,5	98,8	93,5	87,7	82,5	77,1	70,9	64,0
3JT8D	SEL	D	10 000,0	113,4	109,2	106,3	103,1	97,7	91,5	87,0	81,8	75,5	68,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8D	SEL	D	12 000,0	117,1	113,1	110,4	107,5	102,2	96,3	91,9	87,0	80,8	74,1
3JT8D	SEL	D	14 000,0	121,8	117,9	115,3	112,5	107,4	101,7	97,3	92,3	86,5	80,4
3JT8DQ	LAmax	A	3 000,0	96,9	90,2	85,6	80,6	72,8	64,3	58,1	51,2	43,3	34,8
3JT8DQ	LAmax	A	6 000,0	101,1	94,4	89,8	84,8	77,0	68,5	62,3	55,4	47,5	39,0
3JT8DQ	LAmax	D	8 000,0	106,1	99,4	94,8	89,8	82,0	73,6	67,5	60,6	52,9	44,6
3JT8DQ	LAmax	D	10 000,0	111,2	104,5	99,9	95,0	87,2	78,8	72,8	66,1	58,5	50,5
3JT8DQ	LAmax	D	12 000,0	116,6	109,9	105,3	100,4	92,5	84,3	78,4	71,7	64,4	56,6
3JT8DQ	LAmax	D	14 000,0	122,1	115,4	110,8	106,0	98,1	89,9	84,1	77,6	70,4	62,9
3JT8DQ	SEL	A	3 000,0	96,6	92,8	89,8	86,8	81,8	75,4	71,0	65,6	59,2	52,2
3JT8DQ	SEL	A	6 000,0	101,8	98,0	95,1	92,0	87,0	80,9	76,2	70,8	64,4	57,4
3JT8DQ	SEL	D	8 000,0	106,3	102,6	99,7	96,7	91,7	85,7	81,1	75,8	69,6	62,8
3JT8DQ	SEL	D	10 000,0	111,0	107,2	104,5	101,5	96,6	90,6	86,1	81,0	74,9	68,3
3JT8DQ	SEL	D	12 000,0	115,8	112,1	109,4	106,5	101,6	95,8	91,3	86,2	80,4	74,1
3JT8DQ	SEL	D	14 000,0	121,1	117,4	114,8	112,0	107,1	101,4	97,0	92,1	86,4	80,4
3JT8E5	LAmax	A	3 000,0	96,4	89,3	84,5	79,3	71,3	62,6	56,1	49,0	41,0	32,0
3JT8E5	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,3	86,7	81,8	74,0	65,4	59,1	52,2	44,3	35,6
3JT8E5	LAmax	D	7 000,0	104,7	97,8	93,0	87,8	79,5	70,3	63,4	55,8	47,3	38,0
3JT8E5	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,3	97,5	92,4	84,2	75,1	68,4	61,3	53,3	44,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8E5	LAmax	D	12 000,0	112,1	105,3	100,6	95,6	87,7	79,3	73,2	66,7	59,5	51,5
3JT8E5	LAmax	D	14 000,0	115,5	108,7	104,1	99,1	91,4	83,1	77,1	70,9	63,9	56,2
3JT8E5	SEL	A	3 000,0	98,2	93,4	90,1	86,5	80,8	74,4	69,5	63,9	57,5	50,0
3JT8E5	SEL	A	5 000,0	99,8	95,4	92,3	89,0	83,5	77,2	72,5	67,1	60,8	53,6
3JT8E5	SEL	D	7 000,0	106,5	101,9	98,6	95,0	89,0	82,1	76,8	70,7	63,8	56,0
3JT8E5	SEL	D	10 000,0	111,0	106,4	103,1	99,6	93,7	86,9	81,8	76,2	69,8	62,7
3JT8E5	SEL	D	12 000,0	113,9	109,4	106,2	102,8	97,2	91,1	86,6	81,6	76,0	69,5
3JT8E5	SEL	D	14 000,0	117,3	112,8	109,7	106,3	100,9	94,9	90,5	85,8	80,4	74,2
3JT8E7	LAmax	A	3 000,0	95,1	88,3	84,0	78,3	70,1	61,1	54,4	47,2	39,2	30,4
3JT8E7	LAmax	A	5 000,0	98,1	91,3	86,5	81,3	73,1	64,1	57,4	50,2	42,2	33,4
3JT8E7	LAmax	D	7 000,0	103,9	97,0	92,2	87,0	78,7	69,5	62,6	55,0	46,5	37,2
3JT8E7	LAmax	D	10 000,0	109,1	102,2	97,4	92,2	83,9	74,7	68,0	60,8	52,9	44,0
3JT8E7	LAmax	D	12 000,0	111,9	105,2	100,4	95,4	87,4	78,6	72,1	65,1	57,0	47,9
3JT8E7	LAmax	D	14 000,0	114,6	107,9	103,2	98,2	90,3	81,7	75,2	68,3	60,5	51,7
3JT8E7	SEL	A	3 000,0	96,9	92,4	89,6	85,5	79,6	72,9	67,8	62,1	55,7	48,4
3JT8E7	SEL	A	5 000,0	99,9	95,4	92,1	88,5	82,6	75,9	70,8	65,1	58,7	51,4
3JT8E7	SEL	D	7 000,0	105,7	101,1	97,8	94,2	88,2	81,3	76,0	69,9	63,0	55,2
3JT8E7	SEL	D	10 000,0	110,9	106,3	103,0	99,4	93,4	86,5	81,4	75,7	69,4	62,0

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8E7	SEL	D	12 000,0	113,7	109,3	106,0	102,6	96,9	90,4	85,5	80,0	73,5	65,9
3JT8E7	SEL	D	14 000,0	116,4	112,0	108,8	105,4	99,8	93,5	88,6	83,2	77,0	69,7
4R2800	LAmax	A	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	A	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	LAmax	D	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	D	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	SEL	A	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	A	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
4R2800	SEL	D	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	D	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
501D13	LAmax	A	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	A	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	LAmax	D	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	D	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	SEL	A	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501D13	SEL	A	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
501D13	SEL	D	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
501D13	SEL	D	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
A310	LAmax	A	3 000,0	92,2	86,2	81,7	77,0	69,2	60,4	54,0	47,1	39,4	31,4
A310	LAmax	A	12 000,0	95,5	89,4	84,4	79,2	70,8	61,9	55,6	48,6	40,8	32,6
A310	LAmax	D	20 000,0	101,6	93,8	88,6	82,7	73,0	63,1	56,1	48,3	40,1	31,8
A310	LAmax	D	30 000,0	103,4	95,3	89,9	84,2	75,4	66,1	59,6	52,5	44,5	36,1
A310	LAmax	D	40 000,0	104,4	96,9	91,9	86,6	78,3	69,2	62,7	55,7	48,0	39,7
A310	LAmax	D	50 000,0	108,8	101,6	96,7	91,5	83,0	73,7	67,7	61,0	53,3	44,8
A310	SEL	A	3 000,0	97,5	93,3	90,1	87,0	81,6	75,7	71,2	66,4	60,0	51,9
A310	SEL	A	12 000,0	98,9	94,5	91,3	88,0	82,6	76,4	71,8	66,4	60,5	52,3
A310	SEL	D	20 000,0	102,7	98,3	94,5	90,5	83,8	76,5	71,6	66,1	59,5	52,7
A310	SEL	D	30 000,0	103,7	99,2	95,8	92,3	86,7	80,4	75,8	70,4	64,3	57,6
A310	SEL	D	40 000,0	104,5	100,4	97,6	94,4	89,2	83,4	79,0	73,9	68,0	61,4
A310	SEL	D	50 000,0	108,0	103,9	101,2	98,2	93,3	87,8	83,6	78,6	72,9	66,4
AE3007	LAmax	A	2 000,0	85,5	78,7	74,2	69,3	61,5	52,7	46,4	39,3	31,2	22,7
AE3007	LAmax	A	3 000,0	90,4	83,5	78,7	73,5	65,5	56,8	50,6	43,6	35,4	26,9
AE3007	LAmax	D	4 000,0	90,8	84,3	79,8	75,1	67,5	58,9	52,6	45,5	37,4	28,6
AE3007	LAmax	D	5 000,0	93,0	86,6	82,1	77,4	69,8	61,2	54,9	47,8	39,8	31,3
AE3007	LAmax	D	6 000,0	96,0	89,5	85,0	80,3	72,6	64,0	57,7	50,6	42,5	34,0
AE3007	SEL	A	2 000,0	89,8	85,6	82,7	79,5	74,1	67,8	63,2	57,7	51,4	44,3

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AE3007	SEL	A	3 000,0	92,7	88,6	85,6	82,3	77,0	70,9	66,3	61,0	54,8	47,9
AE3007	SEL	D	4 000,0	91,7	88,1	85,4	82,5	77,7	72,0	67,6	62,4	56,1	49,1
AE3007	SEL	D	5 000,0	93,6	90,0	87,4	84,6	79,8	74,2	69,9	64,8	58,7	51,9
AE3007	SEL	D	6 000,0	96,7	93,0	90,3	87,5	82,8	77,2	72,8	67,7	61,6	54,9
AE300C	LAmax	A	1 100,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 400,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 900,0	88,6	80,7	75,3	69,5	60,6	51,3	44,9	38,1	31,3	24,5
AE300C	LAmax	D	3 500,0	90,6	83,5	78,4	73,1	64,4	55,2	48,7	42,0	34,7	27,5
AE300C	LAmax	D	4 500,0	92,7	85,7	80,7	75,5	67,1	58,1	51,9	45,2	38,3	31,4
AE300C	LAmax	D	5 500,0	94,7	88,0	83,3	78,2	69,9	60,9	54,7	47,9	40,9	33,9
AE300C	SEL	A	1 100,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 400,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 900,0	92,5	87,1	83,3	79,4	73,1	66,4	61,8	56,7	51,8	46,8
AE300C	SEL	D	3 500,0	92,9	88,2	84,7	80,8	74,4	67,2	62,1	56,7	50,6	44,6
AE300C	SEL	D	4 500,0	95,2	90,4	87,0	83,2	77,1	70,4	65,7	60,6	55,2	49,8
AE300C	SEL	D	5 500,0	96,6	92,4	89,3	85,7	79,7	72,9	68,0	62,7	57,0	51,2
AL502L	LAmax	A	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AL502L	LAmax	D	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	D	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL502L	SEL	A	1 900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	A	5 000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502L	SEL	D	1 900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	D	5 000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502R	LAmax	A	1 600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	A	5 200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	LAmax	D	1 600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	D	5 200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	SEL	A	1 600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	A	5 200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
AL502R	SEL	D	1 600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	D	5 200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
BR710	LAmax	A	1 830,0	87,7	80,6	75,8	70,7	62,6	54,0	47,8	41,1	33,7	26,0
BR710	LAmax	A	2 000,0	87,9	80,7	75,9	70,7	62,7	54,0	47,9	41,2	33,7	25,9
BR710	LAmax	A	3 000,0	88,9	81,7	76,7	71,5	63,4	54,8	48,6	41,7	34,1	26,1
BR710	LAmax	A	4 000,0	90,1	82,9	77,9	72,7	64,6	55,9	49,7	42,8	35,1	27,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	LAmax	A	5 000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	A	6 000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	A	7 000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	A	8 000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	A	9 000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	A	10 000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	A	11 000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	A	12 000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR710	LAmax	A	12 900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	LAmax	D	4 000,0	90,0	82,7	77,7	72,5	64,1	55,2	48,9	41,8	33,9	25,7
BR710	LAmax	D	5 000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	D	6 000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	D	7 000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	D	8 000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	D	9 000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	D	10 000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	D	11 000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	D	12 000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	LAmax	D	12 900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	SEL	A	1 830,0	90,3	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,8	58,7	53,0	46,8
BR710	SEL	A	2 000,0	90,3	85,9	82,9	79,7	74,4	68,4	63,9	58,8	53,0	46,8
BR710	SEL	A	3 000,0	91,0	86,6	83,6	80,3	75,0	69,1	64,6	59,5	53,6	47,2
BR710	SEL	A	4 000,0	92,2	87,6	84,5	81,2	76,0	70,1	65,7	60,6	54,7	48,2
BR710	SEL	A	5 000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	A	6 000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	A	7 000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR710	SEL	A	8 000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	A	9 000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	A	10 000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	A	11 000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	A	12 000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	A	12 900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR710	SEL	D	4 000,0	90,5	86,4	83,5	80,2	74,9	68,9	64,4	59,2	53,0	46,2
BR710	SEL	D	5 000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	D	6 000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	D	7 000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	SEL	D	8 000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	D	9 000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	D	10 000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	D	11 000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	D	12 000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	D	12 900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR715	LAmax	A	4 250,0	89,2	81,6	76,8	71,6	63,4	54,6	48,3	41,6	34,7	28,2
BR715	LAmax	A	5 000,0	89,6	82,4	77,5	72,4	64,2	55,4	49,1	42,3	35,5	28,9
BR715	LAmax	A	5 750,0	89,9	83,0	78,2	73,0	64,9	56,1	49,7	43,0	36,1	29,6
BR715	LAmax	A	9 875,0	93,8	87,0	82,4	77,6	69,8	61,4	55,3	48,6	41,8	35,3
BR715	LAmax	D	11 000,0	95,7	88,9	84,3	79,5	71,7	63,1	57,0	50,2	43,4	36,9
BR715	LAmax	D	13 000,0	98,6	91,9	87,3	82,5	74,6	66,0	59,8	52,9	46,0	39,4
BR715	LAmax	D	15 000,0	101,2	94,5	90,0	85,1	77,2	68,5	62,2	55,3	48,3	41,6
BR715	LAmax	D	17 000,0	103,5	97,0	92,4	87,5	79,6	70,7	64,4	57,4	50,4	43,7
BR715	LAmax	D	19 000,0	106,4	99,9	95,3	90,4	82,4	73,4	67,0	60,0	52,9	46,2
BR715	LAmax	D	19 750,0	107,5	101,0	96,5	91,6	83,5	74,5	68,1	61,1	53,9	47,2
BR715	SEL	A	4 250,0	91,9	87,1	84,1	80,7	75,2	69,0	64,4	59,4	54,2	49,4
BR715	SEL	A	5 000,0	92,2	88,0	84,9	81,5	76,1	69,9	65,3	60,3	55,2	50,3

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR715	SEL	A	5 750,0	92,5	88,6	85,6	82,2	76,8	70,6	66,0	61,0	55,9	51,1
BR715	SEL	A	9 875,0	95,7	91,5	88,7	85,6	80,5	74,8	70,5	65,6	60,7	56,0
BR715	SEL	D	11 000,0	97,3	93,1	90,3	87,2	82,1	76,4	72,1	67,2	62,3	57,6
BR715	SEL	D	13 000,0	99,8	95,7	92,9	89,8	84,7	78,9	74,7	69,8	64,9	60,2
BR715	SEL	D	15 000,0	102,1	98,0	95,2	92,1	87,0	81,2	77,0	72,1	67,2	62,5
BR715	SEL	D	17 000,0	104,1	100,1	97,3	94,2	89,1	83,3	79,0	74,2	69,2	64,6
BR715	SEL	D	19 000,0	106,6	102,7	99,8	96,7	91,6	85,8	81,5	76,7	71,8	67,2
BR715	SEL	D	19 750,0	107,6	103,7	100,8	97,7	92,6	86,8	82,5	77,7	72,8	68,2
CF34	LAmax	A	2 000,0	87,3	80,7	76,0	71,1	63,0	54,1	47,6	40,6	33,0	24,6
CF34	LAmax	A	3 000,0	90,6	83,8	79,0	73,9	65,6	56,5	49,8	42,7	34,9	26,5
CF34	LAmax	D	4 000,0	93,1	86,3	81,5	76,5	68,4	59,6	53,1	46,0	38,2	29,6
CF34	LAmax	D	5 000,0	95,0	88,2	83,5	78,6	70,6	61,9	55,6	48,7	40,9	32,3
CF34	LAmax	D	6 000,0	97,2	90,9	86,1	81,2	73,2	64,5	58,2	51,5	43,5	34,9
CF34	SEL	A	2 000,0	90,9	86,7	83,3	79,9	74,1	67,4	62,4	56,9	50,7	43,9
CF34	SEL	A	3 000,0	94,3	89,8	86,5	82,9	76,9	70,0	64,8	59,2	52,9	46,0
CF34	SEL	D	4 000,0	96,3	91,8	88,5	85,0	79,1	72,5	67,5	61,9	55,6	48,6
CF34	SEL	D	5 000,0	97,7	93,2	90,0	86,5	80,8	74,3	69,5	64,1	57,9	50,7
CF34	SEL	D	6 000,0	99,7	95,2	92,0	88,5	82,8	76,3	71,5	66,1	59,9	52,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF3410E	LAmax	A	3 000,0	90,1	83,6	79,1	74,4	66,9	58,6	52,6	45,7	37,9	29,5
CF3410E	LAmax	A	5 000,0	91,9	85,3	80,7	75,9	68,3	59,9	53,9	47,2	39,6	31,4
CF3410E	LAmax	D	8 000,0	94,9	88,5	84,0	79,3	71,9	63,7	57,7	51,0	43,3	34,8
CF3410E	LAmax	D	10 000,0	97,6	91,1	86,6	81,9	74,3	66,0	60,2	53,4	45,6	37,1
CF3410E	LAmax	D	15 000,0	103,3	96,8	92,3	87,5	79,8	71,3	65,1	58,3	50,4	42,0
CF3410E	SEL	A	3 000,0	92,5	88,8	86,1	83,2	78,4	72,7	68,3	63,3	57,2	50,5
CF3410E	SEL	A	5 000,0	93,9	90,1	87,4	84,4	79,5	73,9	69,6	64,7	58,9	52,4
CF3410E	SEL	D	8 000,0	95,9	92,2	89,6	86,7	81,8	76,3	72,1	67,1	61,2	54,5
CF3410E	SEL	D	10 000,0	98,6	94,9	92,1	89,2	84,4	78,8	74,6	69,9	63,9	57,2
CF3410E	SEL	D	15 000,0	103,8	100,2	97,5	94,6	89,8	84,1	79,9	74,9	69,1	62,6
CF348C5	LAmax	A	2 500,0	89,7	83,1	78,6	73,8	66,2	57,6	51,3	44,1	36,0	27,3
CF348C5	LAmax	A	7 250,0	91,3	84,7	80,2	75,4	67,6	58,9	52,6	45,5	37,6	29,2
CF348C5	LAmax	D	7 250,0	94,5	87,9	83,5	78,7	71,0	62,3	56,0	48,8	40,5	31,7
CF348C5	LAmax	D	16 250,0	103,6	97,1	92,6	87,9	80,2	71,6	65,3	58,3	50,3	42,0
CF348C5	SEL	A	2 500,0	93,1	89,2	86,4	83,3	78,2	72,0	67,1	61,5	54,9	47,7
CF348C5	SEL	A	7 250,0	95,2	91,0	88,1	85,0	79,8	73,6	68,8	63,2	56,8	49,9
CF348C5	SEL	D	7 250,0	96,4	92,3	89,5	86,5	81,5	75,3	70,4	64,7	58,0	50,6
CF348C5	SEL	D	16 250,0	104,7	100,9	98,2	95,3	90,4	84,4	79,6	74,0	67,6	60,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF348E	LAmax	A	3 000,0	91,1	84,4	79,8	74,8	66,8	57,8	51,3	44,0	35,9	27,5
CF348E	LAmax	A	4 000,0	92,0	85,3	80,7	75,8	67,8	59,0	52,5	45,5	37,6	29,6
CF348E	LAmax	D	7 000,0	95,5	88,9	84,3	79,4	71,5	62,8	56,5	49,5	41,6	33,5
CF348E	LAmax	D	9 000,0	99,3	92,7	88,2	83,4	75,5	66,8	60,6	53,7	46,0	38,0
CF348E	LAmax	D	11 000,0	103,3	96,6	92,0	87,1	79,2	70,3	64,0	57,2	49,6	41,8
CF348E	SEL	A	3 000,0	93,5	89,6	86,7	83,5	78,2	72,0	67,2	61,6	55,3	48,6
CF348E	SEL	A	4 000,0	94,7	90,7	87,9	84,7	79,4	73,3	68,7	63,3	57,2	50,7
CF348E	SEL	D	7 000,0	97,3	93,2	90,5	87,4	82,3	76,2	71,7	66,4	60,4	54,0
CF348E	SEL	D	9 000,0	100,3	96,5	93,9	91,0	86,0	80,3	75,9	70,9	65,0	58,6
CF348E	SEL	D	11 000,0	103,4	99,7	97,1	94,2	89,4	83,8	79,5	74,6	68,9	62,5
CF565C	LAmax	A	3 000,0	93,3	86,6	82,1	77,3	69,7	61,5	55,6	48,9	41,5	33,6
CF565C	LAmax	A	5 000,0	94,2	87,3	82,5	77,6	69,9	61,6	55,6	49,0	41,5	33,6
CF565C	LAmax	D	12 500,0	98,9	89,4	82,8	76,4	67,3	57,8	51,3	44,2	36,3	27,7
CF565C	LAmax	D	20 000,0	103,4	95,3	89,8	83,9	75,3	66,2	59,9	53,0	45,0	36,3
CF565C	LAmax	D	27 500,0	106,9	99,4	94,4	89,3	81,0	71,9	65,4	58,3	50,2	41,5
CF565C	SEL	A	3 000,0	98,7	92,8	89,9	86,8	81,7	76,0	71,7	66,6	60,8	54,3
CF565C	SEL	A	5 000,0	99,0	93,3	90,1	86,9	81,9	76,1	71,8	66,7	60,9	54,3
CF565C	SEL	D	12 500,0	98,8	92,6	88,7	84,8	78,6	71,9	67,1	61,6	55,4	48,5

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF565C	SEL	D	20 000,0	105,3	99,9	96,4	92,9	87,3	81,0	76,4	70,9	64,7	57,8
CF565C	SEL	D	27 500,0	108,0	103,5	100,5	97,4	92,1	86,2	81,7	76,2	70,7	64,6
CF567B	LAmax	A	3 000,0	93,0	85,9	81,1	76,1	68,0	59,2	52,5	45,6	37,5	29,3
CF567B	LAmax	A	4 000,0	93,6	86,5	81,7	76,6	68,7	59,9	53,4	46,6	37,8	29,7
CF567B	LAmax	A	5 000,0	94,1	87,0	82,2	77,2	69,2	60,5	54,1	47,4	39,0	31,1
CF567B	LAmax	A	6 000,0	94,6	87,5	82,7	77,6	69,7	61,1	54,7	48,1	40,4	32,9
CF567B	LAmax	A	7 000,0	95,0	87,9	83,0	78,0	70,1	61,5	55,2	48,7	41,8	34,5
CF567B	LAmax	D	10 000,0	95,2	87,9	83,6	78,8	71,3	63,0	57,3	50,4	44,2	36,9
CF567B	LAmax	D	13 000,0	98,1	91,0	86,7	82,0	74,5	66,3	60,7	53,9	46,9	39,6
CF567B	LAmax	D	16 000,0	100,5	93,7	89,3	84,6	77,3	69,2	63,5	56,8	49,4	42,1
CF567B	LAmax	D	19 000,0	102,7	96,0	91,7	87,1	79,7	71,7	66,1	59,5	52,2	44,9
CF567B	LAmax	D	23 500,0	107,2	100,9	96,5	91,9	84,7	76,8	71,4	64,6	57,7	50,4
CF567B	SEL	A	3 000,0	95,5	91,3	88,2	84,9	79,5	73,3	68,3	63,2	55,9	49,6
CF567B	SEL	A	4 000,0	96,2	91,9	88,8	85,6	80,2	74,1	69,4	64,3	56,8	50,7
CF567B	SEL	A	5 000,0	96,7	92,5	89,4	86,1	80,8	74,8	70,1	65,2	58,0	52,4
CF567B	SEL	A	6 000,0	97,2	93,0	89,9	86,7	81,4	75,5	70,9	66,0	59,4	54,3
CF567B	SEL	A	7 000,0	97,7	93,4	90,4	87,1	81,9	76,0	71,5	66,7	60,8	55,6
CF567B	SEL	D	10 000,0	96,3	92,1	89,4	86,3	81,4	75,9	72,0	67,0	61,3	51,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF567B	SEL	D	13 000,0	99,2	95,2	92,4	89,4	84,7	79,3	75,4	70,5	64,5	56,1
CF567B	SEL	D	16 000,0	101,7	97,6	95,0	92,1	87,4	82,1	78,3	73,5	67,3	60,0
CF567B	SEL	D	19 000,0	103,9	99,9	97,3	94,5	89,9	84,7	81,0	76,2	70,3	63,7
CF567B	SEL	D	23 500,0	108,4	104,5	102,0	99,3	95,0	89,9	86,4	81,5	75,5	69,5
CF66D	LAmax	A	8 000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
CF66D	LAmax	A	14 000,0	102,1	95,0	89,9	84,5	76,0	67,0	60,6	53,3	45,1	37,1
CF66D	LAmax	D	20 000,0	104,5	97,6	92,7	87,5	79,3	70,4	64,1	56,9	48,9	41,0
CF66D	LAmax	D	28 000,0	106,2	99,4	94,6	89,5	81,5	72,6	66,4	59,3	51,3	43,6
CF66D	LAmax	D	36 000,0	107,8	101,1	96,5	91,5	83,7	74,9	68,7	61,7	53,8	46,2
CF66D	SEL	A	8 000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
CF66D	SEL	A	14 000,0	104,4	99,5	95,9	92,0	85,9	79,0	73,9	68,3	61,7	55,2
CF66D	SEL	D	20 000,0	106,8	102,2	98,7	95,0	89,0	82,3	77,3	71,8	65,4	58,9
CF66D	SEL	D	28 000,0	109,3	104,8	101,4	98,0	92,2	85,6	80,7	75,3	69,0	62,6
CF66D	SEL	D	36 000,0	110,9	106,6	103,3	100,0	94,3	87,8	83,0	77,6	71,4	65,1
CF680C	LAmax	A	5 500,0	94,4	87,4	82,8	78,0	70,4	61,9	55,7	48,8	40,9	31,7
CF680C	LAmax	A	7 000,0	95,3	88,1	83,5	78,5	70,7	62,1	55,8	49,0	40,9	31,4
CF680C	LAmax	A	12 000,0	95,9	88,8	84,1	79,1	71,3	62,7	56,4	49,6	41,7	32,5
CF680C	LAmax	A	15 000,0	98,9	91,2	86,2	80,7	72,3	63,4	57,0	50,1	42,0	32,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF680C	LAmax	D	17 000,0	101,6	93,6	87,8	81,4	71,6	62,2	55,8	48,8	40,6	30,5
CF680C	LAmax	D	21 000,0	100,8	93,1	87,6	81,7	72,6	63,6	57,4	50,7	42,7	33,0
CF680C	LAmax	D	25 000,0	100,6	93,1	87,8	82,3	73,8	65,0	59,0	52,4	44,7	35,2
CF680C	LAmax	D	33 000,0	101,3	94,2	89,3	84,2	76,3	67,9	62,1	55,7	48,2	39,2
CF680C	LAmax	D	41 000,0	103,1	96,3	91,5	86,7	79,1	70,9	65,1	58,9	51,5	42,6
CF680C	LAmax	D	54 000,0	109,7	103,2	98,8	94,0	86,4	78,2	72,5	66,2	59,0	50,4
CF680C	SEL	A	5 500,0	95,9	93,2	90,4	87,2	82,1	76,2	71,6	66,4	60,4	53,5
CF680C	SEL	A	7 000,0	96,6	93,7	90,7	87,5	82,2	76,2	71,5	66,4	60,4	53,4
CF680C	SEL	A	12 000,0	98,0	94,9	91,8	88,5	83,0	76,9	72,2	67,1	61,0	53,9
CF680C	SEL	A	15 000,0	99,2	97,1	93,8	90,1	84,2	77,6	72,9	67,7	61,6	54,5
CF680C	SEL	D	17 000,0	104,5	99,3	95,3	90,7	83,1	75,4	70,6	65,4	59,2	51,4
CF680C	SEL	D	21 000,0	103,1	98,4	94,7	90,5	83,7	76,8	72,3	67,3	61,4	53,9
CF680C	SEL	D	25 000,0	102,5	98,0	94,6	90,8	84,6	78,2	73,8	69,1	63,4	56,2
CF680C	SEL	D	33 000,0	102,6	98,5	95,5	92,1	86,7	80,9	76,9	72,3	66,9	60,1
CF680C	SEL	D	41 000,0	104,0	100,1	97,3	94,2	89,2	83,8	79,9	75,4	70,1	63,5
CF680C	SEL	D	54 000,0	109,8	106,1	103,6	100,8	96,1	90,8	86,9	82,6	77,5	71,2
CF680E	LAmax	A	6 000,0	93,8	86,6	82,0	77,2	69,6	61,4	55,4	48,7	41,1	33,0
CF680E	LAmax	A	12 000,0	96,7	89,2	84,3	79,1	71,0	62,4	56,2	49,2	41,6	33,5

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF680E	LAmax	D	34 000,0	105,5	97,4	92,0	86,3	77,7	68,4	61,8	54,3	46,2	37,4
CF680E	LAmax	D	42 000,0	106,0	98,2	93,2	88,0	79,8	70,7	64,2	56,9	48,8	40,1
CF680E	LAmax	D	52 000,0	107,5	100,1	95,2	90,2	82,3	73,8	67,6	60,6	52,7	44,0
CF680E	LAmax	D	62 000,0	111,7	104,4	99,6	94,5	86,6	78,4	72,4	65,6	57,6	48,8
CF680E	SEL	A	6 000,0	99,1	93,5	90,3	87,1	81,9	76,1	71,7	66,6	60,3	53,7
CF680E	SEL	A	12 000,0	100,0	94,8	91,5	88,2	82,8	76,9	72,3	67,1	60,8	54,2
CF680E	SEL	D	34 000,0	106,7	101,4	98,1	94,5	88,6	82,2	77,6	72,2	65,9	58,9
CF680E	SEL	D	42 000,0	107,2	102,4	99,4	96,0	90,6	84,4	79,9	74,6	68,4	61,5
CF680E	SEL	D	52 000,0	108,4	104,1	101,2	98,2	93,2	87,4	83,0	77,6	71,6	64,8
CF680E	SEL	D	62 000,0	112,7	108,3	105,4	102,5	97,6	91,9	87,7	82,5	76,5	70,4
CF700	LAmax	A	850,0	98,2	90,6	84,9	78,7	68,7	59,1	52,4	45,3	37,6	29,2
CF700	LAmax	A	1 500,0	100,5	93,5	88,6	83,5	74,6	64,9	57,6	49,7	41,7	33,0
CF700	LAmax	D	2 500,0	101,0	94,0	89,1	84,0	75,9	66,9	60,2	52,8	44,8	36,1
CF700	LAmax	D	3 750,0	108,6	101,4	96,3	91,0	82,4	72,6	65,3	57,2	48,4	38,9
CF700	SEL	A	850,0	100,7	95,3	91,2	86,4	78,7	71,4	66,2	60,5	54,4	47,4
CF700	SEL	A	1 500,0	102,8	97,8	94,1	90,0	83,4	75,9	70,1	63,7	57,2	50,0
CF700	SEL	D	2 500,0	104,2	99,5	96,1	92,5	86,7	79,9	74,7	68,9	62,3	55,1
CF700	SEL	D	3 750,0	111,3	106,4	102,8	99,0	92,6	85,1	79,2	72,7	65,4	57,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM562	LAmax	A	5 000,0	96,4	89,8	85,2	80,4	72,6	64,0	57,5	50,3	42,1	33,4
CFM562	LAmax	A	10 000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	10 000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	15 500,0	106,1	99,5	94,8	89,9	82,3	73,9	67,8	60,8	52,6	43,9
CFM562	SEL	A	5 000,0	97,9	93,5	90,4	87,1	81,9	75,6	70,7	64,9	58,2	51,0
CFM562	SEL	A	10 000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	10 000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	15 500,0	106,5	102,5	99,6	96,5	91,6	85,7	81,0	75,5	68,9	61,6
CFM563	LAmax	A	2 500,0	93,4	85,7	80,8	75,6	67,4	58,2	51,5	44,0	36,5	29,1
CFM563	LAmax	A	3 500,0	94,5	86,7	81,8	76,5	68,2	59,1	52,5	45,1	37,6	30,4
CFM563	LAmax	A	4 500,0	95,8	88,0	83,0	77,7	69,5	60,4	53,9	46,6	39,2	32,1
CFM563	LAmax	A	5 500,0	97,2	89,3	84,4	79,1	71,0	62,0	55,6	48,3	41,0	33,9
CFM563	LAmax	D	6 500,0	95,8	89,1	84,5	79,6	71,7	63,2	56,9	49,8	42,5	35,7
CFM563	LAmax	D	9 000,0	97,0	90,3	85,8	80,9	73,2	64,8	58,6	51,6	44,5	37,8
CFM563	LAmax	D	11 500,0	98,6	92,0	87,4	82,7	75,0	66,7	60,6	53,8	46,8	40,2
CFM563	LAmax	D	14 000,0	100,4	93,8	89,3	84,5	77,0	68,8	62,8	56,0	49,2	42,7
CFM563	LAmax	D	16 500,0	102,2	95,7	91,2	86,5	79,0	70,9	65,0	58,4	51,6	45,3
CFM563	LAmax	D	19 000,0	104,4	97,9	93,5	88,9	81,5	73,5	67,6	61,1	54,5	48,3

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM563	SEL	A	2 500,0	94,7	90,2	87,1	83,7	78,1	71,5	66,7	61,1	55,4	49,8
CFM563	SEL	A	3 500,0	96,3	91,5	88,3	84,7	79,0	72,5	67,7	62,2	56,6	51,2
CFM563	SEL	A	4 500,0	97,6	92,8	89,5	85,8	80,1	73,7	69,0	63,6	58,1	52,8
CFM563	SEL	A	5 500,0	98,8	93,9	90,6	86,9	81,4	75,0	70,4	65,1	59,7	54,4
CFM563	SEL	D	6 500,0	96,4	92,3	89,3	86,1	80,9	75,2	70,8	65,6	60,3	55,4
CFM563	SEL	D	9 000,0	97,9	93,7	90,7	87,5	82,4	76,8	72,5	67,5	62,5	57,7
CFM563	SEL	D	11 500,0	99,5	95,4	92,5	89,3	84,3	78,9	74,7	69,9	64,9	60,3
CFM563	SEL	D	14 000,0	101,1	97,2	94,4	91,3	86,5	81,2	77,1	72,3	67,5	63,0
CFM563	SEL	D	16 500,0	102,8	99,0	96,3	93,5	88,8	83,6	79,6	74,9	70,2	65,8
CFM563	SEL	D	19 000,0	104,7	101,2	98,7	96,0	91,5	86,4	82,5	78,0	73,4	69,1
CFM565	LAmax	A	2 700,0	91,7	84,4	79,7	74,8	67,0	58,5	52,2	45,3	37,5	29,5
CFM565	LAmax	A	6 000,0	93,8	86,1	80,9	75,6	67,4	58,7	52,4	45,5	37,7	29,7
CFM565	LAmax	D	12 000,0	100,3	92,0	86,2	80,3	71,1	61,7	55,4	48,6	40,9	33,1
CFM565	LAmax	D	15 500,0	102,5	94,9	89,5	83,6	74,0	65,0	58,8	52,1	44,7	36,8
CFM565	LAmax	D	19 000,0	104,3	96,6	91,1	85,7	77,2	68,2	62,2	55,5	47,9	40,0
CFM565	LAmax	D	22 500,0	105,9	98,9	94,1	88,9	80,9	72,5	66,1	59,4	51,7	43,3
CFM565	SEL	A	2 700,0	96,6	90,5	87,5	84,2	78,9	72,8	68,2	62,9	56,8	50,3
CFM565	SEL	A	6 000,0	97,4	91,6	88,2	84,8	79,3	73,1	68,5	63,3	57,1	50,6

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM565	SEL	D	12 000,0	100,9	96,2	92,4	88,3	81,9	75,5	71,1	66,0	60,0	53,8
CFM565	SEL	D	15 500,0	103,6	99,0	95,3	91,5	85,6	79,3	74,9	69,9	64,2	57,9
CFM565	SEL	D	19 000,0	104,7	100,5	97,3	93,9	88,3	82,4	78,1	73,2	67,3	61,0
CFM565	SEL	D	22 500,0	106,5	102,4	99,6	96,4	91,4	85,7	81,5	76,5	70,8	64,3
CJ610	LAmax	A	700,0	98,5	91,9	87,3	82,4	74,3	65,0	58,0	50,1	41,3	31,6
CJ610	LAmax	A	1 800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	1 800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	2 600,0	122,2	115,0	109,8	104,3	95,3	85,3	77,6	68,9	59,0	47,9
CJ610	SEL	A	700,0	100,8	96,4	93,3	89,9	84,0	77,0	71,5	65,1	57,8	49,6
CJ610	SEL	A	1 800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	1 800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	2 600,0	124,7	119,7	116,0	112,0	105,3	97,5	91,3	84,1	75,7	66,1
CT75	LAmax	A	30,0	86,9	80,5	76,1	71,6	64,5	57,0	51,6	45,6	38,6	30,9
CT75	LAmax	A	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	100,0	95,2	88,9	84,7	80,3	73,4	66,1	60,8	54,8	47,9	40,1
CT75	SEL	A	30,0	87,5	83,4	80,5	77,5	72,7	67,4	63,6	59,1	53,6	47,3
CT75	SEL	A	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CT75	SEL	D	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT75	SEL	D	100,0	97,0	92,8	90,1	87,3	82,9	77,8	74,0	69,5	64,1	57,8
EPW118	LAmax	A	700,0	88,9	82,0	77,1	71,9	63,6	55,2	49,3	42,9	34,7	27,0
EPW118	LAmax	A	1 000,0	88,3	81,5	76,8	71,8	64,0	55,5	49,4	42,4	33,5	25,1
EPW118	LAmax	D	2 000,0	85,8	79,2	74,8	70,2	63,0	55,2	49,6	43,2	35,4	28,1
EPW118	LAmax	D	3 000,0	86,4	79,9	75,6	71,1	64,0	56,6	51,3	45,6	38,7	32,1
EPW118	LAmax	D	3 800,0	92,0	85,7	81,5	77,1	70,4	63,3	58,4	53,0	46,2	39,7
EPW118	SEL	A	700,0	94,5	87,5	82,7	77,5	69,2	60,7	54,9	48,4	40,3	32,6
EPW118	SEL	A	1 000,0	94,9	88,1	83,4	78,4	70,6	62,1	56,0	49,0	40,2	31,7
EPW118	SEL	D	2 000,0	98,4	91,9	87,4	82,8	75,6	67,8	62,2	55,9	48,1	40,7
EPW118	SEL	D	3 000,0	98,7	92,3	87,9	83,4	76,4	68,9	63,7	58,0	51,0	44,5
EPW118	SEL	D	3 800,0	100,9	94,6	90,4	86,0	79,3	72,2	67,3	61,9	55,0	48,6
FJ44-4	LAmax	A	600,0	86,7	79,1	73,8	68,1	59,1	49,4	42,7	35,7	28,2	20,8
FJ44-4	LAmax	A	900,0	89,1	81,8	76,6	70,9	61,7	51,7	44,6	37,1	29,1	21,1
FJ44-4	LAmax	D	1 700,0	96,4	88,4	82,8	76,9	67,6	57,7	50,9	43,7	36,2	28,8
FJ44-4	LAmax	D	2 400,0	98,2	91,8	87,1	81,8	73,2	63,5	56,7	49,3	41,3	33,4
FJ44-4	LAmax	D	3 000,0	101,5	95,2	90,6	85,4	76,8	67,3	60,5	53,1	45,2	37,3
FJ44-4	LAmax	D	3 300,0	103,8	97,4	92,7	87,5	78,9	69,4	62,7	55,4	47,6	39,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
FJ44-4	SEL	A	600,0	87,3	82,8	79,5	75,9	70,0	63,4	58,8	53,9	48,6	43,3
FJ44-4	SEL	A	900,0	90,4	85,5	82,0	78,1	71,8	64,9	60,0	54,8	49,2	43,6
FJ44-4	SEL	D	1 700,0	94,2	90,0	86,8	83,2	77,2	70,5	65,7	60,6	55,0	49,3
FJ44-4	SEL	D	2 400,0	98,2	94,4	91,5	88,2	82,5	76,0	71,3	66,1	60,5	54,8
FJ44-4	SEL	D	3 000,0	102,0	98,5	95,7	92,5	86,9	80,4	75,7	70,5	64,9	59,1
FJ44-4	SEL	D	3 300,0	104,5	101,0	98,2	95,0	89,5	83,2	78,6	73,5	68,0	62,4
GE90	LAmax	A	12 000,0	94,2	86,8	81,8	76,8	68,9	60,3	54,1	47,5	40,8	34,5
GE90	LAmax	A	17 000,0	95,3	87,9	82,9	77,9	69,9	61,2	55,0	48,3	41,5	35,1
GE90	LAmax	A	22 000,0	96,6	89,0	84,0	78,9	70,7	62,0	55,6	48,9	42,0	35,6
GE90	LAmax	A	27 000,0	97,9	90,0	84,9	79,7	71,4	62,5	56,2	49,4	42,5	36,0
GE90	LAmax	D	31 000,0	97,5	90,7	86,0	80,8	72,8	63,8	57,5	50,4	43,3	36,4
GE90	LAmax	D	41 000,0	98,8	92,0	87,3	82,2	74,2	65,3	59,0	52,1	45,1	38,4
GE90	LAmax	D	51 000,0	100,6	93,8	89,2	84,1	76,2	67,3	61,1	54,3	47,5	40,9
GE90	LAmax	D	61 000,0	102,8	96,0	91,4	86,4	78,5	69,7	63,6	56,9	50,1	43,5
GE90	LAmax	D	71 000,0	105,0	98,3	93,7	88,7	80,8	72,1	66,1	59,4	52,7	46,3
GE90	LAmax	D	81 000,0	109,0	102,4	97,8	92,9	85,2	76,7	70,8	64,4	58,0	52,0
GE90	SEL	A	12 000,0	97,7	92,8	89,5	86,3	80,9	74,9	70,4	65,5	60,5	55,8
GE90	SEL	A	17 000,0	98,6	93,9	90,6	87,2	81,7	75,7	71,1	66,1	61,1	56,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GE90	SEL	A	22 000,0	99,8	94,9	91,5	88,1	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
GE90	SEL	A	27 000,0	101,0	95,9	92,4	88,8	83,2	76,9	72,3	67,2	62,1	57,3
GE90	SEL	D	31 000,0	100,0	95,8	92,7	89,2	83,5	76,9	72,2	66,9	61,4	56,2
GE90	SEL	D	41 000,0	101,2	97,1	94,2	90,7	85,1	78,5	73,9	68,7	63,4	58,4
GE90	SEL	D	51 000,0	102,7	98,8	95,9	92,5	87,0	80,6	76,1	71,1	66,0	61,1
GE90	SEL	D	61 000,0	104,4	100,6	97,7	94,5	89,2	82,9	78,6	73,7	68,7	64,0
GE90	SEL	D	71 000,0	106,1	102,3	99,5	96,4	91,3	85,3	81,1	76,3	71,5	66,9
GE90	SEL	D	81 000,0	109,1	105,4	102,7	99,7	95,0	89,6	85,7	81,3	77,0	73,0
GE9015	LAmax	A	12 000,0	96,1	88,9	84,3	79,4	71,6	63,2	57,1	50,5	43,8	37,5
GE9015	LAmax	A	17 333,0	96,5	89,3	84,6	79,7	71,9	63,4	57,3	50,7	43,9	37,6
GE9015	LAmax	A	22 667,0	97,2	90,0	85,3	80,3	72,5	63,9	57,6	51,0	44,1	37,7
GE9015	LAmax	A	28 000,0	98,2	90,9	86,1	81,1	73,2	64,5	58,1	51,4	44,4	37,9
GE9015	LAmax	D	39 000,0	100,4	93,2	88,4	83,4	75,3	66,5	60,1	52,9	45,6	38,6
GE9015	LAmax	D	50 600,0	101,8	94,7	89,9	84,8	76,6	67,7	61,5	54,5	47,4	40,6
GE9015	LAmax	D	62 200,0	103,5	96,6	91,8	86,7	78,5	69,6	63,3	56,4	49,4	42,7
GE9015	LAmax	D	73 800,0	105,5	98,6	93,8	88,7	80,5	71,7	65,4	58,6	51,7	45,0
GE9015	LAmax	D	85 400,0	108,5	101,7	96,9	91,9	83,8	75,1	68,9	62,1	55,3	48,8
GE9015	LAmax	D	97 000,0	114,5	107,6	103,0	98,1	90,4	81,8	75,7	68,9	61,9	55,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GE9015	SEL	A	12 000,0	99,5	94,9	91,8	88,7	83,5	77,6	73,1	68,3	63,3	58,6
GE9015	SEL	A	17 333,0	99,9	95,2	92,1	88,9	83,6	77,7	73,2	68,3	63,2	58,5
GE9015	SEL	A	22 667,0	100,5	95,9	92,8	89,5	84,1	78,1	73,5	68,5	63,4	58,6
GE9015	SEL	A	28 000,0	101,3	96,7	93,5	90,2	84,8	78,7	74,0	68,9	63,7	58,9
GE9015	SEL	D	39 000,0	102,7	97,8	94,4	90,9	85,3	78,9	74,3	68,9	63,5	58,3
GE9015	SEL	D	50 600,0	103,6	98,9	95,7	92,3	86,7	80,4	75,9	70,7	65,5	60,6
GE9015	SEL	D	62 200,0	105,0	100,5	97,4	94,1	88,5	82,3	77,9	72,9	67,8	63,0
GE9015	SEL	D	73 800,0	106,6	102,3	99,2	96,0	90,5	84,4	80,0	75,1	70,1	65,4
GE9015	SEL	D	85 400,0	109,3	105,0	102,1	98,9	93,6	87,7	83,4	78,6	73,7	69,1
GE9015	SEL	D	97 000,0	114,7	110,6	107,7	104,7	99,7	94,1	89,9	85,1	80,2	75,6
GENX67	LAmax	A	7 000,0	99,0	91,8	87,0	82,2	74,4	65,9	59,6	52,8	45,9	39,4
GENX67	LAmax	A	12 000,0	99,6	92,4	87,6	82,8	75,0	66,5	60,2	53,3	46,4	39,9
GENX67	LAmax	A	17 000,0	100,0	92,8	88,0	83,2	75,3	66,7	60,4	53,5	46,5	40,0
GENX67	LAmax	A	22 000,0	100,4	93,2	88,3	83,4	75,4	66,8	60,4	53,5	46,5	39,9
GENX67	LAmax	D	17 000,0	101,0	94,3	89,7	84,9	77,2	68,7	62,5	55,5	48,4	41,5
GENX67	LAmax	D	25 000,0	101,5	94,8	90,2	85,3	77,5	68,8	62,6	55,6	48,4	41,6
GENX67	LAmax	D	33 000,0	102,9	96,2	91,5	86,6	78,7	70,0	63,7	56,6	49,5	42,6
GENX67	LAmax	D	41 000,0	104,8	98,0	93,4	88,5	80,5	71,7	65,4	58,3	51,0	44,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GENX67	LAmax	D	49 000,0	107,0	100,2	95,5	90,6	82,6	73,8	67,4	60,2	53,0	46,0
GENX67	LAmax	D	57 000,0	110,1	103,4	98,7	93,8	85,8	76,9	70,5	63,2	55,9	49,0
GENX67	SEL	A	7 000,0	101,0	96,8	93,9	90,9	85,7	79,7	75,1	70,0	64,9	60,1
GENX67	SEL	A	12 000,0	101,6	97,4	94,5	91,4	86,2	80,2	75,6	70,5	65,3	60,4
GENX67	SEL	A	17 000,0	102,3	98,0	95,0	91,9	86,6	80,6	75,9	70,7	65,4	60,5
GENX67	SEL	A	22 000,0	102,8	98,5	95,5	92,3	86,9	80,8	76,1	70,8	65,4	60,4
GENX67	SEL	D	17 000,0	102,0	98,1	95,3	92,4	87,4	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	25 000,0	102,6	98,6	95,8	92,8	87,6	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	33 000,0	103,9	99,9	97,1	94,0	88,8	82,8	78,4	73,2	68,0	62,9
GENX67	SEL	D	41 000,0	105,5	101,6	98,8	95,7	90,5	84,5	80,1	74,9	69,7	64,7
GENX67	SEL	D	49 000,0	107,4	103,5	100,7	97,7	92,5	86,6	82,2	77,0	71,8	66,8
GENX67	SEL	D	57 000,0	110,1	106,3	103,5	100,6	95,5	89,7	85,3	80,2	75,1	70,2
GP7270	LAmax	A	5 500,0	92,0	86,2	81,9	77,4	69,8	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
GP7270	LAmax	A	7 500,0	92,4	86,4	82,1	77,5	69,9	61,6	55,5	48,8	41,3	33,5
GP7270	LAmax	A	12 000,0	93,4	87,0	82,5	77,9	70,3	61,9	55,8	49,1	41,6	33,7
GP7270	LAmax	A	14 000,0	94,0	87,5	82,9	78,1	70,4	62,0	55,9	49,2	41,7	33,9
GP7270	LAmax	D	40 000,0	99,3	92,8	88,5	83,7	75,9	67,2	60,9	53,9	45,9	37,3
GP7270	LAmax	D	50 000,0	102,0	95,9	91,3	86,5	78,7	70,1	63,8	56,8	48,8	40,2

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GP7270	LAmax	D	60 000,0	104,1	98,2	93,8	89,1	81,6	73,0	66,8	59,7	51,7	43,1
GP7270	LAmax	D	80 000,0	111,3	105,6	101,7	97,1	90,0	81,7	75,5	68,2	61,1	52,5
GP7270	SEL	A	5 500,0	96,8	92,6	89,8	86,7	81,6	75,7	71,2	66,2	60,4	54,2
GP7270	SEL	A	7 500,0	97,3	93,0	90,0	86,9	81,8	75,9	71,5	66,4	60,6	54,3
GP7270	SEL	A	12 000,0	98,4	93,9	90,8	87,6	82,4	76,4	72,0	66,9	61,0	54,6
GP7270	SEL	A	14 000,0	99,0	94,3	91,2	88,0	82,7	76,8	72,3	67,2	61,3	54,8
GP7270	SEL	D	40 000,0	102,6	98,2	95,0	91,8	86,5	80,6	76,1	71,0	64,9	58,2
GP7270	SEL	D	50 000,0	105,6	101,0	97,9	94,8	89,7	83,8	79,5	74,3	68,3	61,6
GP7270	SEL	D	60 000,0	107,7	103,5	100,5	97,4	92,2	86,4	82,0	76,9	70,8	64,1
GP7270	SEL	D	80 000,0	114,8	111,0	108,5	105,6	100,6	94,9	90,6	85,5	79,6	72,7
IO320B	LAmax	A	55,0	79,0	72,6	68,2	63,6	56,4	48,5	43,0	36,8	30,0	22,9
IO320B	LAmax	A	107,0	79,8	73,3	68,9	64,3	56,8	48,3	42,1	35,3	27,9	20,6
IO320B	LAmax	D	201,0	86,6	79,8	75,1	70,0	62,5	54,3	48,3	41,6	34,2	26,7
IO320B	LAmax	D	214,0	89,5	82,6	77,8	72,7	64,6	56,2	50,1	43,4	35,8	28,1
IO320B	LAmax	D	339,0	96,1	89,0	84,0	78,6	70,2	61,5	55,3	48,3	40,5	32,3
IO320B	SEL	A	55,0	82,3	78,4	75,7	72,9	68,2	62,8	58,8	54,3	49,2	44,1
IO320B	SEL	A	107,0	83,5	79,8	77,1	74,2	69,1	63,0	58,5	53,5	48,0	42,8
IO320B	SEL	D	201,0	90,2	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,9	58,8	53,0	47,2

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
IO320B	SEL	D	214,0	93,9	89,0	85,7	82,2	76,6	70,4	65,9	60,7	54,7	48,6
IO320B	SEL	D	339,0	98,8	94,5	91,4	88,1	82,5	76,1	71,4	66,1	60,0	53,5
IO360L	LAmax	A	26,6	71,6	64,2	59,7	55,0	47,7	39,8	34,4	28,5	22,4	16,9
IO360L	LAmax	A	58,2	78,8	72,2	67,7	62,9	55,2	46,7	40,7	34,1	27,0	20,3
IO360L	LAmax	D	59,6	82,7	75,6	71,1	66,4	58,9	50,8	45,0	38,6	31,7	24,5
IO360L	LAmax	D	100,0	84,6	77,8	73,2	68,2	60,4	52,0	46,2	39,9	33,5	25,6
IO360L	SEL	A	26,6	73,0	68,7	65,8	63,0	58,6	53,6	50,0	46,2	42,4	38,8
IO360L	SEL	A	58,2	79,3	75,3	72,7	69,9	65,1	59,6	55,5	51,1	46,3	43,0
IO360L	SEL	D	59,6	83,5	79,8	77,2	74,4	69,7	64,1	59,9	55,3	50,3	45,8
IO360L	SEL	D	100,0	84,9	81,4	78,9	76,0	71,2	65,5	61,3	56,5	51,8	46,3
IO540	LAmax	A	2 400,0	82,2	75,8	71,7	67,3	60,6	53,5	48,7	43,4	37,7	31,6
IO540	LAmax	A	2 500,0	86,4	80,1	75,9	71,5	64,7	57,6	52,7	47,4	41,7	35,6
IO540	LAmax	A	2 700,0	94,6	88,2	83,8	79,3	72,0	63,9	58,2	52,2	45,6	38,8
IO540	LAmax	D	2 500,0	92,0	85,6	81,2	76,7	69,5	62,0	56,8	51,3	45,2	38,8
IO540	LAmax	D	2 700,0	99,0	92,6	88,3	83,8	76,6	68,7	63,1	56,9	50,0	42,7
IO540	SEL	A	2 400,0	82,7	79,3	77,0	74,6	70,8	66,6	63,5	60,1	56,1	51,7
IO540	SEL	A	2 500,0	86,6	83,2	80,8	78,4	74,4	70,2	67,1	63,7	59,8	55,4
IO540	SEL	A	2 700,0	92,9	89,5	87,2	84,6	80,5	75,8	72,2	68,2	63,6	58,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
IO540	SEL	D	2 500,0	91,8	88,3	85,8	83,2	78,9	74,1	70,8	67,1	63,0	58,3
IO540	SEL	D	2 700,0	96,8	93,5	91,1	88,6	84,3	79,4	75,7	71,5	66,7	61,4
JT15D1	LAmax	A	300,0	83,2	76,3	71,5	66,5	58,6	50,1	43,9	37,1	29,5	21,0
JT15D1	LAmax	A	600,0	85,7	78,8	74,0	69,0	61,1	52,6	46,4	39,6	32,0	23,5
JT15D1	LAmax	D	1 200,0	93,2	86,2	81,3	76,0	67,6	58,4	51,8	44,6	36,7	28,1
JT15D1	LAmax	D	1 550,0	95,3	88,6	83,9	79,0	71,1	62,3	55,7	48,4	40,1	31,0
JT15D1	SEL	A	300,0	85,6	81,0	77,7	74,2	68,5	62,3	57,6	52,3	46,2	39,2
JT15D1	SEL	A	600,0	86,8	82,2	78,9	75,4	69,7	63,5	58,8	53,5	47,4	40,4
JT15D1	SEL	D	1 200,0	96,4	91,7	88,2	84,5	78,3	71,4	66,3	60,6	54,2	47,1
JT15D1	SEL	D	1 550,0	98,0	93,6	90,4	87,0	81,4	74,8	69,7	63,9	57,1	49,5
JT15D5	LAmax	A	670,0	90,2	82,7	77,2	71,2	61,7	52,0	45,5	38,5	30,7	21,2
JT15D5	LAmax	A	1 500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	1 500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	2 100,0	103,7	97,2	92,6	87,8	80,1	72,0	66,0	59,2	51,1	42,2
JT15D5	SEL	A	670,0	90,2	85,6	82,2	78,4	72,3	65,3	60,3	54,7	48,4	41,4
JT15D5	SEL	A	1 500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	1 500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	2 100,0	106,0	102,4	99,7	96,8	91,6	85,7	81,2	75,9	69,3	61,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT3D	LAmax	A	4 000,0	111,8	104,5	98,9	93,0	81,8	67,8	59,2	50,9	41,8	32,9
JT3D	LAmax	A	6 000,0	114,0	106,8	101,5	95,5	84,6	71,3	63,3	55,3	46,4	37,2
JT3D	LAmax	D	8 000,0	115,9	109,0	103,7	98,0	87,6	75,4	67,7	59,8	51,1	42,1
JT3D	LAmax	D	10 000,0	117,5	110,8	105,6	100,0	90,4	79,5	71,8	63,8	55,2	46,5
JT3D	LAmax	D	12 000,0	118,2	111,5	106,4	101,0	92,1	82,0	74,5	66,8	58,6	49,7
JT3D	LAmax	D	15 000,0	119,7	113,0	107,9	102,5	94,0	85,0	78,1	70,3	62,0	53,5
JT3D	SEL	A	4 000,0	112,5	107,5	103,6	99,0	90,0	78,3	71,2	64,5	57,0	49,5
JT3D	SEL	A	6 000,0	114,8	109,8	105,9	101,5	92,8	81,8	75,2	68,9	61,7	54,1
JT3D	SEL	D	8 000,0	117,1	112,0	108,2	104,0	95,9	85,9	79,6	73,4	66,1	58,6
JT3D	SEL	D	10 000,0	119,0	113,9	110,1	106,0	98,5	90,0	83,7	77,5	70,1	62,8
JT3D	SEL	D	12 000,0	120,7	115,6	111,9	107,7	100,8	92,6	87,1	81,0	73,9	66,5
JT3D	SEL	D	15 000,0	122,5	117,4	113,6	109,5	103,1	96,4	90,8	85,1	77,9	70,4
JT3DQ	LAmax	A	3 000,0	102,8	95,2	89,6	83,1	74,3	65,0	58,4	51,0	42,6	34,0
JT3DQ	LAmax	A	5 000,0	105,2	96,2	89,9	84,4	75,7	66,2	59,5	52,1	43,9	35,5
JT3DQ	LAmax	D	11 000,0	107,5	100,8	96,3	91,4	83,5	75,0	68,7	61,7	53,6	45,3
JT3DQ	LAmax	D	15 500,0	114,2	107,7	103,2	98,7	91,4	83,7	78,2	72,0	64,9	57,3
JT3DQ	SEL	A	3 000,0	104,4	99,4	95,6	91,4	84,8	77,8	72,6	66,7	59,9	52,7
JT3DQ	SEL	A	5 000,0	105,1	100,0	96,2	91,9	85,4	78,4	73,2	67,3	60,6	53,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT3DQ	SEL	D	11 000,0	109,1	105,4	102,7	99,8	95,0	88,9	84,2	78,6	72,1	65,2
JT3DQ	SEL	D	15 500,0	116,9	113,3	110,8	108,1	103,5	98,1	94,1	89,4	83,9	77,7
JT4A	LAmax	A	4 000,0	109,2	101,7	96,3	90,5	80,6	69,0	61,7	54,5	45,7	36,9
JT4A	LAmax	A	6 000,0	111,1	103,6	98,2	92,5	82,7	71,2	63,7	56,3	48,1	39,5
JT4A	LAmax	D	10 000,0	116,5	109,3	104,1	98,5	89,3	79,0	71,6	63,7	54,5	45,4
JT4A	LAmax	D	12 000,0	119,6	112,4	107,4	102,0	93,1	82,9	75,3	67,4	58,4	48,8
JT4A	LAmax	D	15 000,0	125,3	118,3	113,2	108,0	99,1	89,2	81,5	73,5	64,3	54,6
JT4A	SEL	A	4 000,0	110,8	105,4	101,2	97,0	89,6	80,6	74,3	68,6	60,9	52,7
JT4A	SEL	A	6 000,0	112,7	107,3	103,3	99,0	91,8	82,9	76,8	71,1	63,6	55,7
JT4A	SEL	D	10 000,0	117,4	112,4	108,7	104,5	97,4	89,2	83,3	76,9	69,4	61,5
JT4A	SEL	D	12 000,0	120,0	115,2	111,6	107,5	100,6	92,6	86,6	80,3	72,6	64,7
JT4A	SEL	D	15 000,0	125,5	120,8	117,6	113,5	106,9	99,3	93,3	86,6	78,7	70,6
JT9D7Q	LAmax	A	8 560,0	101,8	95,4	91,0	86,3	78,6	69,9	63,6	56,7	49,0	40,9
JT9D7Q	LAmax	A	14 000,0	103,3	96,8	92,2	87,1	79,2	70,5	64,2	57,5	49,9	41,9
JT9D7Q	LAmax	D	24 370,0	106,3	99,8	95,3	90,3	82,6	74,2	68,1	61,6	54,2	46,4
JT9D7Q	LAmax	D	34 850,0	110,0	103,8	99,4	94,7	87,2	78,7	72,7	66,0	58,6	50,8
JT9D7Q	LAmax	D	40 240,0	112,5	106,3	102,0	97,3	89,9	81,4	75,3	68,6	61,2	53,4
JT9D7Q	LAmax	D	44 940,0	115,3	109,1	104,8	100,0	92,6	84,2	78,0	71,4	63,9	56,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT9D7Q	SEL	A	8 560,0	103,6	99,5	96,6	93,5	88,1	81,7	77,0	71,6	65,5	58,9
JT9D7Q	SEL	A	14 000,0	105,1	100,9	97,8	94,3	88,7	82,3	77,6	72,4	66,4	59,9
JT9D7Q	SEL	D	24 370,0	108,1	103,9	100,9	97,5	92,1	86,0	81,5	76,5	70,7	64,4
JT9D7Q	SEL	D	34 850,0	111,8	107,9	105,0	101,9	96,7	90,5	86,1	80,9	75,1	68,8
JT9D7Q	SEL	D	40 240,0	114,3	110,4	107,6	104,5	99,4	93,2	88,7	83,5	77,7	71,4
JT9D7Q	SEL	D	44 940,0	117,1	113,2	110,4	107,2	102,1	96,0	91,4	86,3	80,4	74,1
JT9DBD	LAmax	A	8 000,0	106,5	99,5	94,5	89,0	79,8	69,1	61,2	53,2	44,9	36,3
JT9DBD	LAmax	A	14 000,0	111,0	104,0	99,0	93,5	84,3	73,6	65,7	57,7	49,4	40,8
JT9DBD	LAmax	D	20 000,0	114,3	107,2	102,1	96,5	87,1	76,9	69,8	62,3	54,2	45,4
JT9DBD	LAmax	D	28 000,0	116,4	109,3	104,2	98,5	89,0	79,1	72,3	65,0	57,0	48,0
JT9DBD	LAmax	D	36 000,0	117,9	110,8	105,7	100,0	90,5	80,6	73,8	66,5	58,5	49,7
JT9DBD	SEL	A	8 000,0	108,2	103,5	99,9	96,0	89,1	80,6	74,2	67,6	60,9	53,7
JT9DBD	SEL	A	14 000,0	113,2	108,5	104,9	101,0	94,1	85,6	79,2	72,6	65,9	58,7
JT9DBD	SEL	D	20 000,0	116,6	111,8	108,1	104,0	96,9	89,0	83,4	77,3	70,7	63,4
JT9DBD	SEL	D	28 000,0	118,7	113,9	110,2	106,0	98,8	91,2	85,9	80,0	73,5	66,2
JT9DBD	SEL	D	36 000,0	120,2	115,4	111,7	107,5	100,3	92,7	87,4	81,5	75,0	67,7
JT9DFL	LAmax	A	8 000,0	103,0	95,5	90,2	84,3	75,1	66,0	59,7	52,6	44,5	35,6
JT9DFL	LAmax	A	16 000,0	107,1	99,6	94,3	88,4	79,2	70,1	63,8	56,7	48,6	39,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT9DFL	LAmax	D	24 000,0	110,6	103,1	97,8	92,1	83,3	74,5	68,3	61,5	53,7	45,4
JT9DFL	LAmax	D	32 000,0	113,5	105,9	100,6	95,1	86,5	77,9	71,9	65,3	57,7	49,7
JT9DFL	LAmax	D	40 000,0	115,7	108,1	102,8	97,3	88,7	80,1	74,1	67,5	59,9	51,9
JT9DFL	SEL	A	8 000,0	102,3	97,8	94,3	90,5	84,4	77,7	72,9	67,3	60,7	53,3
JT9DFL	SEL	A	16 000,0	106,3	101,8	98,3	94,5	88,4	81,7	76,9	71,3	64,7	57,3
JT9DFL	SEL	D	24 000,0	109,4	105,1	101,7	98,0	92,2	85,8	81,2	75,9	69,7	62,8
JT9DFL	SEL	D	32 000,0	111,8	107,4	104,1	100,5	94,9	88,7	84,2	79,1	73,1	66,5
JT9DFL	SEL	D	40 000,0	113,8	109,4	106,1	102,5	96,9	90,7	86,2	81,1	75,1	68,5
O320D3	LAmax	A	1 500,0	66,9	60,5	56,2	51,7	44,7	37,2	32,1	26,7	21,1	15,9
O320D3	LAmax	A	1 600,0	68,1	61,7	57,4	52,9	45,9	38,4	33,2	27,7	21,9	16,6
O320D3	LAmax	A	1 800,0	72,1	65,6	61,2	56,6	49,3	41,3	35,8	30,0	23,9	18,0
O320D3	LAmax	D	2 150,0	79,8	73,1	68,6	63,9	56,2	47,9	42,2	36,1	29,7	23,1
O320D3	LAmax	D	2 442,0	87,3	80,7	76,1	71,2	63,5	55,1	49,4	43,1	36,1	28,7
O320D3	LAmax	D	2 600,0	88,8	82,1	77,5	72,6	64,7	56,2	50,2	43,8	36,7	29,3
O320D3	SEL	A	1 500,0	69,0	65,6	62,8	60,2	56,0	51,3	48,0	44,5	41,3	38,2
O320D3	SEL	A	1 600,0	70,4	67,1	64,6	62,0	57,7	53,0	49,6	45,9	42,3	38,9
O320D3	SEL	A	1 800,0	74,1	70,5	68,0	65,3	60,7	55,5	51,8	47,8	43,8	39,9
O320D3	SEL	D	2 150,0	80,4	76,9	74,3	71,4	66,5	60,9	57,0	52,7	48,1	43,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
O320D3	SEL	D	2 442,0	87,9	84,2	81,5	78,5	73,4	67,9	63,9	59,5	54,4	48,9
O320D3	SEL	D	2 600,0	89,4	85,5	82,8	79,8	74,8	69,0	64,8	60,2	55,0	49,2
O470R	LAmax	A	169,0	73,3	67,1	62,9	58,6	51,8	44,6	39,6	34,1	28,1	21,8
O470R	LAmax	A	244,0	73,9	67,7	63,5	59,2	52,5	45,4	40,3	34,8	28,8	22,4
O470R	LAmax	D	533,0	87,5	81,2	77,0	72,7	65,7	58,2	52,7	46,6	39,7	32,3
O470R	LAmax	D	640,0	96,1	89,8	85,5	80,9	73,5	65,0	58,6	51,3	43,0	34,3
O470R	SEL	A	169,0	75,6	71,7	69,0	66,2	61,7	56,7	53,1	49,2	44,7	39,8
O470R	SEL	A	244,0	76,2	72,3	69,6	66,8	62,3	57,3	53,7	49,7	45,1	40,2
O470R	SEL	D	533,0	87,8	83,8	81,1	78,2	73,6	68,2	64,2	59,6	54,2	48,4
O470R	SEL	D	640,0	95,4	91,3	88,5	85,4	80,3	74,1	69,2	63,4	56,5	49,3
OLY593	LAmax	A	10 000,0	115,8	109,2	104,6	99,8	92,0	83,2	76,5	68,8	60,3	50,7
OLY593	LAmax	A	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	28 000,0	132,1	124,8	119,6	114,3	106,1	97,3	90,8	83,6	75,1	65,3
OLY593	LAmax	D	32 000,0	134,0	126,7	121,4	116,0	107,8	98,9	92,4	85,2	76,7	67,3
OLY593	SEL	A	10 000,0	117,7	113,4	110,3	107,0	101,5	94,8	89,6	83,5	76,5	68,3
OLY593	SEL	A	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	28 000,0	136,4	131,3	127,6	123,8	118,0	111,4	106,4	100,6	93,7	85,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
OLY593	SEL	D	32 000,0	138,4	133,2	129,4	125,5	119,6	113,0	108,0	102,2	95,3	87,4
PT6A114	LAmax	A	400,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	427,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	463,0	90,3	84,0	79,7	75,2	68,2	60,6	55,1	48,7	41,1	32,6
PT6A114	LAmax	D	1 009,0	88,2	82,0	77,8	73,5	66,7	59,1	53,5	47,1	39,4	30,8
PT6A114	LAmax	D	1 899,0	90,0	83,8	79,7	75,4	68,7	61,4	56,1	50,1	43,1	35,4
PT6A114	SEL	A	400,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	427,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	463,0	89,4	85,3	82,4	79,4	74,7	69,3	65,3	60,6	54,7	47,9
PT6A114	SEL	D	1 009,0	87,7	83,8	81,1	78,3	73,7	68,4	64,3	59,4	53,2	46,1
PT6A114	SEL	D	1 899,0	89,7	85,8	83,2	80,4	75,9	70,9	67,1	62,6	57,1	50,9
PT6A27	LAmax	A	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	A	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	LAmax	D	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	D	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	SEL	A	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0
PT6A27	SEL	A	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A27	SEL	D	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A27	SEL	D	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A41	LAmax	A	300,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	A	311,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	D	820,0	85,2	78,9	74,7	70,3	63,5	56,0	50,6	44,4	37,2	29,1
PT6A41	LAmax	D	1 153,0	87,2	81,0	76,9	72,6	65,9	58,6	53,4	47,5	40,6	32,9
PT6A41	SEL	A	300,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	A	311,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	D	820,0	86,6	82,5	79,8	77,0	72,3	67,1	63,2	58,5	52,8	46,3
PT6A41	SEL	D	1 153,0	88,6	84,7	82,0	79,2	74,8	69,8	66,0	61,6	56,2	50,0
PT6A45	LAmax	A	35,0	87,2	81,0	76,7	72,4	65,1	57,7	52,9	48,0	41,9	35,1
PT6A45	LAmax	A	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	100,0	94,9	88,6	84,4	80,0	72,6	65,2	60,3	55,4	49,4	42,4
PT6A45	SEL	A	35,0	88,0	84,0	81,3	78,5	74,0	69,2	65,6	61,6	57,0	51,6
PT6A45	SEL	A	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	100,0	95,1	91,1	88,4	85,5	81,0	76,1	72,4	68,4	63,8	58,4
PT6A50	LAmax	A	35,0	83,9	78,2	74,0	68,8	60,7	51,8	45,5	38,6	31,4	24,2

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A50	LAmax	A	40,0	87,4	81,7	77,5	72,4	64,2	55,5	49,0	42,1	34,4	26,7
PT6A50	LAmax	D	80,0	84,7	78,5	74,4	69,8	62,5	54,0	48,1	41,3	34,0	26,4
PT6A50	LAmax	D	100,0	86,9	80,7	76,6	72,0	64,7	56,2	50,2	43,5	36,4	29,3
PT6A50	SEL	A	35,0	85,7	82,3	79,6	76,0	70,2	63,6	58,9	53,5	47,9	42,2
PT6A50	SEL	A	40,0	89,2	85,8	83,1	79,6	73,7	67,3	62,4	57,0	50,9	44,7
PT6A50	SEL	D	80,0	86,5	82,6	80,0	77,0	72,0	65,8	61,5	56,2	50,5	44,4
PT6A50	SEL	D	100,0	88,7	84,8	82,2	79,2	74,2	68,0	63,6	58,4	52,9	47,3
PT6A67	LAmax	A	400,0	87,8	81,2	76,8	72,2	64,9	56,7	50,6	43,5	35,4	27,1
PT6A67	LAmax	A	600,0	89,1	82,4	77,9	73,3	66,1	58,1	52,3	45,7	37,8	29,2
PT6A67	LAmax	D	1 000,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1 100,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1 600,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	LAmax	D	1 700,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	SEL	A	400,0	90,6	86,4	83,9	81,0	76,3	70,7	66,2	60,9	54,6	48,2
PT6A67	SEL	A	600,0	90,8	86,6	83,9	80,9	76,3	71,0	66,8	61,8	55,7	48,8
PT6A67	SEL	D	1 000,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1 100,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1 600,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A67	SEL	D	1 700,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PW119C	LAmax	A	108,0	91,0	84,0	79,0	73,6	64,7	55,1	48,4	41,1	33,2	25,4
PW119C	LAmax	A	465,0	91,8	84,6	79,4	73,7	64,1	53,6	46,5	39,0	31,1	22,9
PW119C	LAmax	D	3 412,0	87,2	80,6	76,2	71,5	64,3	56,5	51,0	44,9	38,3	31,6
PW119C	LAmax	D	4 300,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	LAmax	D	4 301,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	SEL	A	108,0	95,0	90,3	86,8	82,8	76,2	68,8	63,6	57,8	51,4	45,1
PW119C	SEL	A	465,0	95,3	90,4	86,7	82,5	75,1	66,9	61,3	55,3	48,8	42,2
PW119C	SEL	D	3 412,0	90,0	85,7	82,7	79,6	74,6	69,1	65,0	60,5	55,4	50,1
PW119C	SEL	D	4 300,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW119C	SEL	D	4 301,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW120	LAmax	A	35,0	87,1	80,3	75,5	70,5	62,4	54,0	48,9	43,8	39,1	34,8
PW120	LAmax	A	40,0	90,0	83,7	79,2	74,3	66,7	59,0	54,0	48,8	43,4	38,1
PW120	LAmax	D	90,0	82,8	76,9	72,9	68,7	62,8	56,3	51,8	47,3	42,3	37,6
PW120	LAmax	D	100,0	85,2	79,4	75,8	71,9	65,9	59,7	55,3	51,0	46,2	41,6
PW120	LAmax	D	150,0	90,2	84,4	80,8	76,9	70,9	64,7	60,3	56,0	51,2	46,6
PW120	SEL	A	35,0	88,9	84,4	81,1	77,7	71,9	65,8	62,3	58,7	55,6	52,8
PW120	SEL	A	40,0	91,8	87,8	84,8	81,5	76,2	70,8	67,4	63,7	59,9	56,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW120	SEL	D	90,0	84,6	81,0	78,5	75,9	72,3	68,1	65,2	62,2	58,8	55,6
PW120	SEL	D	100,0	87,0	83,5	81,4	79,1	75,4	71,5	68,7	65,9	62,7	59,6
PW120	SEL	D	150,0	92,0	88,5	86,4	84,1	80,4	76,5	73,7	70,9	67,7	64,6
PW2037	LAmax	A	5 000,0	93,3	86,7	82,1	77,1	69,2	60,2	53,4	46,2	38,2	30,2
PW2037	LAmax	A	12 000,0	97,8	90,9	86,1	80,9	72,6	63,4	56,5	49,0	40,7	32,4
PW2037	LAmax	D	13 000,0	95,6	89,2	84,6	79,6	71,4	62,1	55,2	47,6	39,3	30,8
PW2037	LAmax	D	24 000,0	99,7	93,1	88,4	83,2	75,2	66,1	59,8	53,3	46,2	39,0
PW2037	LAmax	D	30 000,0	101,5	95,5	91,1	86,4	78,8	70,1	63,7	57,0	49,5	41,9
PW2037	LAmax	D	36 000,0	103,7	98,4	94,6	90,5	83,8	75,5	68,9	61,6	53,2	44,6
PW2037	SEL	A	5 000,0	95,1	90,8	87,7	84,3	78,7	72,0	66,8	61,1	54,7	48,2
PW2037	SEL	A	12 000,0	99,6	95,0	91,7	88,1	82,1	75,2	69,9	63,9	57,2	50,4
PW2037	SEL	D	13 000,0	97,4	93,3	90,2	86,8	80,9	73,9	68,6	62,5	55,8	48,8
PW2037	SEL	D	24 000,0	101,5	97,2	94,0	90,4	84,7	77,9	73,2	68,2	62,7	57,0
PW2037	SEL	D	30 000,0	103,3	99,6	96,7	93,6	88,3	81,9	77,1	71,9	66,0	59,9
PW2037	SEL	D	36 000,0	105,5	102,5	100,2	97,7	93,3	87,3	82,3	76,5	69,7	62,6
PW306C	LAmax	A	500,0	84,2	77,2	72,2	66,8	58,1	48,7	42,1	35,1	27,7	20,3
PW306C	LAmax	A	1 000,0	85,4	78,1	73,0	67,6	58,8	49,4	42,8	35,9	28,5	21,3
PW306C	LAmax	D	1 500,0	86,2	79,5	74,7	69,4	60,7	51,2	44,5	37,2	29,5	21,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW306C	LAmax	D	3 500,0	95,2	88,8	84,1	78,9	70,3	60,8	54,1	46,9	39,1	31,3
PW306C	LAmax	D	5 500,0	101,4	95,1	90,4	85,2	76,5	66,8	60,0	52,6	44,6	36,5
PW306C	SEL	A	500,0	85,4	81,5	78,6	75,2	69,3	62,7	57,8	52,6	46,8	41,0
PW306C	SEL	A	1 000,0	86,5	82,4	79,3	75,8	69,9	63,3	58,5	53,4	47,8	42,1
PW306C	SEL	D	1 500,0	85,8	82,3	79,5	76,2	70,6	64,0	59,1	53,8	47,9	41,9
PW306C	SEL	D	3 500,0	94,9	91,3	88,4	85,2	79,5	72,9	68,1	62,9	57,1	51,2
PW306C	SEL	D	5 500,0	101,3	97,9	95,1	91,9	86,3	79,8	75,0	69,7	64,0	58,1
PW4056	LAmax	A	7 000,0	99,8	92,4	87,3	82,0	74,1	65,7	59,6	52,8	45,8	39,1
PW4056	LAmax	A	10 000,0	99,9	92,4	87,3	82,0	74,2	65,8	59,7	52,8	45,8	39,0
PW4056	LAmax	A	13 000,0	100,5	92,9	87,7	82,4	74,5	66,1	60,0	53,1	46,1	39,4
PW4056	LAmax	A	16 000,0	101,4	93,6	88,2	82,9	74,9	66,5	60,4	53,6	46,6	40,0
PW4056	LAmax	D	20 000,0	101,9	94,4	89,3	83,9	75,7	67,7	61,9	55,5	49,1	42,9
PW4056	LAmax	D	26 000,0	103,4	96,2	91,2	86,1	78,0	69,7	64,0	57,6	51,1	44,9
PW4056	LAmax	D	32 000,0	105,1	98,0	93,2	88,1	80,2	71,8	66,0	59,7	53,2	47,0
PW4056	LAmax	D	38 000,0	107,0	100,1	95,3	90,4	82,5	74,1	68,3	61,9	55,4	49,2
PW4056	LAmax	D	44 000,0	109,5	102,7	98,0	93,1	85,3	76,9	71,2	64,8	58,3	52,2
PW4056	LAmax	D	50 000,0	113,3	106,5	101,7	96,9	89,1	81,0	75,3	68,9	62,5	56,4
PW4056	SEL	A	7 000,0	102,9	98,2	94,9	91,5	86,1	80,1	75,6	70,5	65,2	60,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW4056	SEL	A	10 000,0	103,3	98,6	95,2	91,7	86,3	80,3	75,8	70,6	65,2	60,1
PW4056	SEL	A	13 000,0	103,9	99,1	95,7	92,1	86,6	80,6	76,1	70,9	65,6	60,6
PW4056	SEL	A	16 000,0	104,6	99,8	96,3	92,6	87,0	80,9	76,5	71,4	66,3	61,4
PW4056	SEL	D	20 000,0	104,5	99,9	96,5	92,7	86,9	81,1	77,1	72,6	68,0	63,6
PW4056	SEL	D	26 000,0	105,0	100,7	97,5	94,1	88,7	83,0	79,0	74,5	70,0	65,6
PW4056	SEL	D	32 000,0	106,1	102,0	99,0	95,8	90,6	85,0	81,0	76,5	72,0	67,6
PW4056	SEL	D	38 000,0	107,6	103,6	100,8	97,7	92,7	87,2	83,3	78,8	74,3	69,9
PW4056	SEL	D	44 000,0	109,9	106,0	103,2	100,2	95,4	90,0	86,2	81,8	77,3	73,0
PW4056	SEL	D	50 000,0	113,5	109,6	106,9	104,0	99,2	94,2	90,5	86,1	81,7	77,5
PW4158	LAmax	A	4 000,0	97,0	90,1	84,8	78,9	70,6	62,1	56,0	49,2	41,5	33,6
PW4158	LAmax	A	12 000,0	99,5	92,3	86,8	81,1	72,4	63,4	57,2	50,2	42,5	34,5
PW4158	LAmax	D	23 000,0	104,9	95,7	89,4	83,0	73,2	62,8	56,1	49,2	41,7	34,0
PW4158	LAmax	D	32 000,0	107,8	99,8	94,4	88,6	79,1	68,1	61,4	54,6	47,0	39,0
PW4158	LAmax	D	41 000,0	108,7	101,0	95,9	90,3	81,0	71,5	65,1	58,2	50,5	42,4
PW4158	LAmax	D	50 000,0	111,5	103,9	98,9	93,7	85,4	76,6	70,4	63,7	56,0	47,6
PW4158	SEL	A	4 000,0	99,7	94,9	91,6	88,2	82,7	76,6	72,0	66,8	60,8	54,3
PW4158	SEL	A	12 000,0	102,5	97,8	94,1	90,2	84,2	77,8	73,1	67,8	61,6	55,1
PW4158	SEL	D	23 000,0	104,1	98,5	94,2	90,0	83,7	76,8	71,9	66,8	61,0	54,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW4158	SEL	D	32 000,0	106,1	101,4	97,6	94,0	88,1	81,6	77,0	72,0	66,2	60,0
PW4158	SEL	D	41 000,0	107,3	103,1	99,7	96,4	91,0	85,0	80,6	75,7	70,1	63,8
PW4158	SEL	D	50 000,0	110,6	106,5	103,4	100,2	95,1	89,5	85,3	80,4	74,6	68,1
PW4460	LAmax	A	9 300,0	99,2	92,8	87,4	82,4	74,1	65,9	59,6	53,2	46,6	40,4
PW4460	LAmax	A	22 400,0	102,5	95,6	90,5	84,9	76,3	67,5	61,2	54,8	48,1	41,7
PW4460	LAmax	D	24 960,0	101,9	94,1	89,1	84,0	76,2	67,6	61,3	54,8	47,2	40,0
PW4460	LAmax	D	37 100,0	104,4	97,1	92,4	87,5	80,2	71,9	65,8	59,1	51,7	44,7
PW4460	LAmax	D	49 010,0	107,4	100,9	96,4	91,9	84,7	76,9	70,8	64,4	56,7	50,2
PW4460	LAmax	D	53 830,0	109,6	103,2	98,6	94,0	87,3	79,4	73,8	67,1	59,7	53,2
PW4460	SEL	A	9 300,0	101,0	96,9	93,0	89,6	83,6	77,7	73,0	68,1	63,1	58,4
PW4460	SEL	A	22 400,0	104,3	99,7	96,1	92,1	85,8	79,3	74,6	69,7	64,6	59,7
PW4460	SEL	D	24 960,0	103,7	98,2	94,7	91,2	85,7	79,4	74,7	69,7	63,7	58,0
PW4460	SEL	D	37 100,0	106,2	101,2	98,0	94,7	89,7	83,7	79,2	74,0	68,2	62,7
PW4460	SEL	D	49 010,0	109,2	105,0	102,0	99,1	94,2	88,7	84,2	79,3	73,2	68,2
PW4460	SEL	D	53 830,0	111,4	107,3	104,2	101,2	96,8	91,2	87,2	82,0	76,2	71,2
PW530A	LAmax	A	500,0	88,7	81,1	75,8	70,1	60,9	51,1	44,3	37,1	29,4	21,9
PW530A	LAmax	A	800,0	90,3	82,7	77,5	71,8	62,9	53,3	46,7	39,7	32,3	25,0
PW530A	LAmax	D	1 200,0	94,0	87,0	81,9	76,3	67,2	57,2	50,1	42,6	34,5	26,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW530A	LAmax	D	1 600,0	95,8	89,1	84,2	78,9	70,0	60,3	53,4	45,9	38,0	30,0
PW530A	LAmax	D	2 000,0	98,5	91,8	86,8	81,4	72,4	62,5	55,5	47,9	39,8	31,7
PW530A	LAmax	D	2 400,0	100,2	93,6	88,8	83,5	74,7	65,0	58,1	50,7	42,8	34,8
PW530A	SEL	A	500,0	88,6	84,0	80,7	77,1	71,1	64,4	59,7	54,6	49,2	43,7
PW530A	SEL	A	800,0	90,4	85,8	82,5	78,9	73,0	66,6	62,0	57,1	51,8	46,6
PW530A	SEL	D	1 200,0	92,2	88,0	84,8	81,3	75,3	68,5	63,7	58,4	52,6	46,9
PW530A	SEL	D	1 600,0	95,5	91,5	88,4	84,8	78,8	71,9	66,9	61,4	55,5	49,5
PW530A	SEL	D	2 000,0	98,8	94,4	91,2	87,5	81,4	74,6	69,7	64,5	58,7	53,0
PW530A	SEL	D	2 400,0	100,2	96,4	93,5	90,1	84,2	77,4	72,5	67,0	61,1	55,0
PW545A	LAmax	A	550,0	91,5	84,2	78,9	73,1	63,6	53,3	46,0	38,2	29,9	21,6
PW545A	LAmax	A	750,0	93,0	85,6	80,3	74,5	65,1	54,7	47,4	39,6	31,3	23,0
PW545A	LAmax	D	1 750,0	94,4	87,6	82,7	77,3	68,3	58,5	51,5	44,0	35,9	27,8
PW545A	LAmax	D	2 000,0	94,6	87,6	82,5	77,1	68,3	58,7	52,1	45,0	37,5	30,0
PW545A	LAmax	D	2 500,0	96,4	89,3	84,3	78,9	70,1	60,6	53,9	46,8	39,3	31,8
PW545A	LAmax	D	3 000,0	97,4	90,8	86,1	81,0	72,6	63,5	57,1	50,2	42,8	35,5
PW545A	LAmax	D	3 500,0	99,7	93,2	88,5	83,4	75,1	66,0	59,6	52,8	45,6	38,3
PW545A	SEL	A	550,0	92,1	87,1	83,4	79,1	71,7	63,4	57,4	50,8	43,6	36,4
PW545A	SEL	A	750,0	93,6	88,6	84,8	80,5	73,2	64,9	58,9	52,4	45,3	38,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW545A	SEL	D	1 750,0	94,8	90,3	86,9	83,0	76,3	68,7	63,2	57,2	50,6	44,0
PW545A	SEL	D	2 000,0	95,9	91,1	87,5	83,6	77,1	69,8	64,7	59,1	53,1	47,1
PW545A	SEL	D	2 500,0	98,0	93,2	89,6	85,7	79,2	71,9	66,8	61,2	55,2	49,2
PW545A	SEL	D	3 000,0	98,7	94,4	91,2	87,6	81,5	74,6	69,7	64,3	58,5	52,6
PW545A	SEL	D	3 500,0	101,1	96,8	93,6	90,1	84,0	77,2	72,3	67,0	61,3	55,5
PW610F	LAmax	A	79,0	77,0	69,5	64,6	59,8	52,4	44,4	38,6	32,1	24,5	16,3
PW610F	LAmax	A	112,0	77,3	69,8	64,9	59,9	52,4	44,3	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	160,0	77,9	70,4	65,4	60,3	52,5	44,4	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	208,0	78,5	71,0	66,0	60,8	52,9	44,6	38,7	32,1	24,6	16,3
PW610F	LAmax	A	262,0	79,2	71,8	66,8	61,5	53,5	45,0	39,0	32,4	24,8	16,6
PW610F	LAmax	A	328,0	80,1	72,9	67,9	62,7	54,5	45,8	39,7	32,9	25,2	17,0
PW610F	LAmax	A	404,0	81,2	74,3	69,5	64,3	56,1	47,1	40,7	33,8	26,0	17,7
PW610F	LAmax	D	489,0	83,7	76,9	72,1	66,9	58,4	48,9	42,1	34,6	26,1	17,0
PW610F	LAmax	D	587,0	86,2	79,1	74,2	68,9	60,4	50,9	44,0	36,4	27,8	18,7
PW610F	LAmax	D	689,0	88,3	81,2	76,2	70,9	62,3	52,9	46,0	38,3	29,6	20,4
PW610F	LAmax	D	807,0	90,3	83,3	78,3	73,1	64,6	55,2	48,3	40,5	31,8	22,6
PW610F	LAmax	D	910,0	91,7	84,8	80,0	74,9	66,5	57,1	50,2	42,5	33,7	24,4
PW610F	LAmax	D	935,0	91,9	85,1	80,4	75,3	67,0	57,6	50,7	43,0	34,2	24,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW610F	SEL	A	79,0	78,5	74,3	71,3	68,3	63,5	58,1	54,0	49,2	43,4	36,9
PW610F	SEL	A	112,0	78,7	74,4	71,5	68,4	63,5	58,1	54,0	49,1	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	160,0	79,0	74,7	71,8	68,7	63,7	58,2	54,0	49,2	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	208,0	79,5	75,2	72,3	69,2	64,1	58,4	54,2	49,3	43,5	36,9
PW610F	SEL	A	262,0	80,1	75,9	72,9	69,8	64,7	58,9	54,7	49,7	43,8	37,2
PW610F	SEL	A	328,0	81,0	76,9	74,0	70,8	65,7	59,8	55,5	50,4	44,4	37,7
PW610F	SEL	A	404,0	82,2	78,3	75,5	72,4	67,2	61,3	56,8	51,6	45,4	38,6
PW610F	SEL	D	489,0	83,4	79,6	76,8	73,6	68,4	62,1	57,3	51,7	44,9	37,5
PW610F	SEL	D	587,0	85,7	81,9	78,9	75,7	70,4	64,2	59,4	53,8	47,0	39,6
PW610F	SEL	D	689,0	87,9	84,1	81,0	77,7	72,4	66,3	61,5	55,9	49,2	41,7
PW610F	SEL	D	807,0	90,1	86,3	83,4	80,1	74,9	68,7	64,0	58,4	51,7	44,1
PW610F	SEL	D	910,0	91,8	88,1	85,3	82,2	77,0	70,8	66,1	60,5	53,7	46,1
PW610F	SEL	D	935,0	92,2	88,4	85,7	82,7	77,5	71,3	66,6	60,9	54,2	46,6
PW615F	LAmax	A	300,0	82,8	75,7	70,6	65,1	56,1	46,3	39,5	32,2	24,4	16,6
PW615F	LAmax	A	500,0	87,1	79,9	74,7	69,0	59,8	49,7	42,6	35,0	26,9	18,8
PW615F	LAmax	D	700,0	90,2	83,5	78,6	73,1	64,1	54,0	46,9	39,2	31,0	22,7
PW615F	LAmax	D	900,0	94,8	87,7	82,6	77,0	67,7	57,5	50,3	42,5	34,2	25,9
PW615F	LAmax	D	1 100,0	96,4	89,8	85,0	79,6	70,6	60,5	53,4	45,7	37,3	28,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW615F	LAmax	D	1 300,0	97,4	91,1	86,4	81,2	72,5	62,7	55,8	48,3	40,2	32,0
PW615F	SEL	A	300,0	85,5	81,7	78,7	75,3	69,5	62,8	58,0	52,7	46,9	41,1
PW615F	SEL	A	500,0	87,0	82,9	79,8	76,3	70,4	63,8	59,0	53,9	48,3	42,6
PW615F	SEL	D	700,0	89,6	85,7	82,6	79,0	73,0	65,9	60,8	55,2	49,1	42,8
PW615F	SEL	D	900,0	92,9	89,0	86,0	82,5	76,5	69,6	64,6	59,2	53,2	47,1
PW615F	SEL	D	1 100,0	95,6	92,0	89,1	85,7	79,8	73,0	68,0	62,5	56,5	50,4
PW615F	SEL	D	1 300,0	97,4	94,1	91,3	88,1	82,4	75,7	70,8	65,4	59,4	53,3
RAISQP	LAmax	A	23,0	77,2	70,0	65,1	59,9	51,5	42,3	36,2	30,0	23,6	17,9
RAISQP	LAmax	A	30,0	78,3	71,3	67,4	61,7	53,9	45,6	39,8	33,6	27,0	20,1
RAISQP	LAmax	D	60,0	84,7	78,1	73,6	68,9	61,5	53,8	48,4	42,6	36,3	29,8
RAISQP	LAmax	D	85,0	89,2	82,7	78,4	74,0	67,2	60,1	55,3	50,2	44,6	38,7
RAISQP	LAmax	D	100,0	96,8	90,5	86,3	82,1	75,4	68,3	63,3	57,7	51,3	44,6
RAISQP	SEL	A	23,0	82,3	77,9	74,7	71,4	65,5	59,2	54,8	50,1	45,6	41,3
RAISQP	SEL	A	30,0	82,6	78,6	76,3	72,7	67,6	61,8	57,6	52,9	48,2	43,9
RAISQP	SEL	D	60,0	87,6	84,1	81,6	78,8	74,1	68,8	65,0	60,8	56,1	51,4
RAISQP	SEL	D	85,0	92,3	88,6	86,1	83,4	79,2	74,7	71,3	68,0	63,9	60,1
RAISQP	SEL	D	100,0	97,8	94,5	92,3	90,0	86,3	82,0	78,9	75,2	70,9	66,0
RB183	LAmax	A	1 798,0	94,7	87,6	82,6	77,6	69,3	60,8	54,7	47,4	38,9	29,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB183	LAmax	A	2 698,0	95,6	89,1	84,5	79,8	72,3	64,0	57,9	50,6	42,0	32,9
RB183	LAmax	A	3 147,0	98,1	91,3	86,4	81,6	74,2	65,6	59,5	52,2	43,7	34,8
RB183	LAmax	A	3 597,0	98,7	92,2	87,3	82,6	75,6	67,2	61,1	53,8	45,3	36,3
RB183	LAmax	A	4 496,0	100,4	94,3	90,1	85,4	78,8	70,4	64,3	57,0	48,5	39,5
RB183	LAmax	D	4 496,0	101,6	95,0	90,6	85,8	78,6	70,9	65,2	58,5	50,0	39,6
RB183	LAmax	D	10 116,0	119,8	113,4	108,9	104,2	96,9	89,3	83,5	76,9	68,4	58,0
RB183	SEL	A	1 798,0	96,5	91,7	88,2	84,8	78,8	72,6	68,1	62,3	55,4	47,9
RB183	SEL	A	2 698,0	97,4	93,2	90,1	87,0	81,8	75,8	71,3	65,5	58,5	50,9
RB183	SEL	A	3 147,0	99,9	95,4	92,0	88,8	83,7	77,4	72,9	67,1	60,2	52,8
RB183	SEL	A	3 597,0	100,5	96,3	92,9	89,8	85,1	79,0	74,5	68,7	61,8	54,3
RB183	SEL	A	4 496,0	102,2	98,4	95,7	92,6	88,3	82,2	77,7	71,9	65,0	57,5
RB183	SEL	D	4 496,0	103,4	99,1	96,2	93,0	88,1	82,7	78,6	73,4	66,5	57,6
RB183	SEL	D	10 116,0	121,6	117,5	114,5	111,4	106,4	101,1	96,9	91,8	84,9	76,0
RB183P	LAmax	A	1 798,0	93,7	86,9	82,3	77,3	69,1	60,6	54,2	46,5	37,4	27,6
RB183P	LAmax	A	2 698,0	94,0	87,9	83,8	79,5	72,0	63,5	57,0	49,3	40,2	30,5
RB183P	LAmax	A	3 147,0	97,0	90,5	85,9	81,3	73,7	64,9	58,5	50,8	41,9	32,4
RB183P	LAmax	A	3 597,0	97,8	91,5	87,2	82,5	74,9	66,4	59,9	52,2	43,3	33,7
RB183P	LAmax	A	4 496,0	99,9	93,8	89,6	85,3	77,8	69,3	62,8	55,1	46,1	36,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB183P	LAmax	D	4 496,0	101,5	94,6	89,9	84,9	77,4	69,3	63,3	56,3	47,5	36,5
RB183P	LAmax	D	10 116,0	116,3	109,6	104,9	100,1	92,5	84,4	78,4	71,4	62,5	51,5
RB183P	SEL	A	1 798,0	95,5	91,0	87,9	84,5	78,6	72,4	67,6	61,4	53,9	45,6
RB183P	SEL	A	2 698,0	95,8	92,0	89,4	86,7	81,5	75,3	70,4	64,2	56,7	48,5
RB183P	SEL	A	3 147,0	98,8	94,6	91,5	88,5	83,2	76,7	71,9	65,7	58,4	50,4
RB183P	SEL	A	3 597,0	99,6	95,6	92,8	89,7	84,4	78,2	73,3	67,1	59,8	51,7
RB183P	SEL	A	4 496,0	101,7	97,9	95,2	92,5	87,3	81,1	76,2	70,0	62,6	54,4
RB183P	SEL	D	4 496,0	103,3	98,7	95,5	92,1	86,9	81,1	76,7	71,2	64,0	54,5
RB183P	SEL	D	10 116,0	118,1	113,7	110,5	107,3	102,0	96,2	91,8	86,3	79,0	69,5
RB2112	LAmax	A	8 000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
RB2112	LAmax	A	14 000,0	102,8	95,8	90,7	85,3	76,8	67,9	61,5	54,2	46,1	38,1
RB2112	LAmax	D	20 000,0	104,8	97,4	93,0	87,8	79,6	70,7	64,4	57,2	49,2	41,4
RB2112	LAmax	D	28 000,0	106,7	99,9	95,1	90,0	82,0	73,2	66,9	59,8	51,9	44,1
RB2112	LAmax	D	36 000,0	108,3	101,6	97,0	92,0	84,2	75,4	69,2	62,2	54,3	46,7
RB2112	SEL	A	8 000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
RB2112	SEL	A	14 000,0	104,8	100,0	96,4	92,5	86,4	79,5	74,5	68,8	62,3	55,8
RB2112	SEL	D	20 000,0	107,3	102,6	99,1	95,5	89,5	82,8	77,8	72,3	65,8	59,5
RB2112	SEL	D	28 000,0	109,8	105,3	101,9	98,5	92,7	86,1	81,2	75,8	69,5	63,2

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB2112	SEL	D	36 000,0	111,4	107,1	103,8	100,5	94,8	88,3	83,5	78,1	71,9	65,6
RDA532	LAmax	A	32,0	96,4	88,7	82,9	76,2	65,3	55,1	48,3	41,3	34,1	26,4
RDA532	LAmax	A	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	100,0	98,6	92,2	87,8	83,4	76,4	68,9	63,4	57,3	50,3	42,0
RDA532	SEL	A	32,0	98,9	93,5	89,1	84,0	75,3	67,3	62,0	56,5	50,8	44,6
RDA532	SEL	A	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	100,0	101,3	97,2	94,3	91,4	86,7	81,4	77,5	72,8	67,3	60,6
RR535E	LAmax	A	6 000,0	91,9	84,7	80,1	75,2	67,4	58,6	52,1	45,1	38,1	31,4
RR535E	LAmax	A	7 000,0	92,0	84,9	80,3	75,4	67,6	58,8	52,4	45,4	38,4	31,8
RR535E	LAmax	A	8 000,0	92,2	85,2	80,6	75,6	67,8	59,0	52,7	45,8	38,8	32,2
RR535E	LAmax	A	9 000,0	92,5	85,5	80,8	75,9	68,0	59,3	53,0	46,2	39,2	32,7
RR535E	LAmax	D	10 000,0	91,0	84,0	79,7	75,1	67,5	59,1	53,0	46,3	39,4	33,0
RR535E	LAmax	D	15 000,0	95,7	87,9	83,1	78,4	70,8	62,3	56,3	49,8	43,1	36,8
RR535E	LAmax	D	20 000,0	99,1	91,1	86,3	81,5	73,8	65,4	59,5	53,0	46,4	40,1
RR535E	LAmax	D	25 000,0	101,6	93,9	89,1	84,3	76,7	68,3	62,4	55,9	49,2	43,0
RR535E	LAmax	D	30 000,0	103,7	96,5	91,9	87,2	79,6	71,2	65,3	58,7	52,0	45,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RR535E	LAmax	D	35 000,0	106,2	100,3	96,1	91,6	84,1	75,8	69,7	63,0	56,2	49,9
RR535E	SEL	A	6 000,0	95,9	90,9	87,8	84,6	79,2	72,9	68,1	62,9	57,6	52,5
RR535E	SEL	A	7 000,0	95,8	91,0	88,0	84,7	79,3	73,1	68,4	63,2	58,0	53,0
RR535E	SEL	A	8 000,0	95,9	91,2	88,2	84,9	79,6	73,4	68,7	63,6	58,4	53,5
RR535E	SEL	A	9 000,0	96,0	91,5	88,5	85,2	79,8	73,7	69,1	64,0	58,9	54,1
RR535E	SEL	D	10 000,0	93,9	89,5	86,4	83,5	78,3	72,4	68,0	63,0	57,9	53,2
RR535E	SEL	D	15 000,0	98,4	93,9	90,7	87,5	82,1	76,1	71,8	67,0	62,1	57,6
RR535E	SEL	D	20 000,0	101,6	97,1	94,0	90,8	85,4	79,4	75,1	70,4	65,7	61,2
RR535E	SEL	D	25 000,0	104,0	99,7	96,6	93,5	88,2	82,3	78,1	73,5	68,8	64,4
RR535E	SEL	D	30 000,0	106,0	101,8	98,8	95,9	90,8	85,1	81,0	76,5	71,8	67,5
RR535E	SEL	D	35 000,0	108,3	104,5	101,8	99,4	94,6	89,4	85,4	80,9	76,2	71,9
SPEYHK	LAmax	A	1 000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8
SPEYHK	LAmax	A	2 000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	A	4 000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	A	6 000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	A	8 000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	A	10 000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	LAmax	D	1 000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
SPEYHK	LAmax	D	2 000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	D	4 000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	D	6 000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	D	8 000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	D	10 000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	SEL	A	1 000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	A	2 000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	A	4 000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	A	6 000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	A	8 000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	A	10 000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
SPEYHK	SEL	D	1 000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	D	2 000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	D	4 000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	D	6 000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	D	8 000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	D	10 000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
T1KBFP	LAmax	A	5 250,0	92,3	85,1	80,3	75,4	67,4	58,8	52,6	45,9	39,1	32,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
T1KBFP	LAmax	A	10 500,0	92,7	85,5	80,7	75,7	67,8	59,2	53,0	46,3	39,6	33,3
T1KBFP	LAmax	A	15 750,0	93,6	86,4	81,5	76,5	68,6	60,0	53,9	47,2	40,5	34,3
T1KBFP	LAmax	A	21 000,0	94,6	87,4	82,5	77,5	69,5	61,0	54,9	48,3	41,7	35,5
T1KBFP	LAmax	D	20 000,0	92,9	85,9	81,3	76,4	68,5	60,0	53,9	47,0	40,1	33,6
T1KBFP	LAmax	D	29 000,0	94,8	88,0	83,3	78,2	70,1	61,4	55,2	48,5	41,7	35,4
T1KBFP	LAmax	D	38 000,0	97,1	90,2	85,7	80,4	72,3	63,5	57,3	50,7	44,0	37,8
T1KBFP	LAmax	D	47 000,0	99,5	92,5	88,2	82,8	74,6	65,9	59,8	53,2	46,6	40,4
T1KBFP	LAmax	D	56 000,0	101,9	94,8	90,8	85,1	77,0	68,4	62,4	55,9	49,3	43,2
T1KBFP	LAmax	D	65 000,0	105,2	97,8	94,2	88,3	80,3	71,9	66,0	59,6	53,2	47,2
T1KBFP	SEL	A	5 250,0	94,9	90,5	87,4	84,3	79,1	73,1	68,5	63,4	58,3	53,5
T1KBFP	SEL	A	10 500,0	95,9	91,3	88,2	84,9	79,4	73,3	68,7	63,7	58,6	53,9
T1KBFP	SEL	A	15 750,0	97,1	92,5	89,2	85,8	80,2	74,1	69,6	64,7	59,6	55,0
T1KBFP	SEL	A	21 000,0	98,4	93,7	90,2	86,8	81,2	75,2	70,8	65,9	61,0	56,4
T1KBFP	SEL	D	20 000,0	96,4	91,8	88,6	84,8	79,1	73,0	68,5	63,5	58,4	53,6
T1KBFP	SEL	D	29 000,0	97,1	92,7	90,0	86,1	80,5	74,5	70,1	65,2	60,3	55,8
T1KBFP	SEL	D	38 000,0	98,6	94,3	91,8	87,9	82,4	76,6	72,3	67,5	62,8	58,4
T1KBFP	SEL	D	47 000,0	100,5	96,2	94,0	89,9	84,7	78,9	74,8	70,1	65,5	61,2
T1KBFP	SEL	D	56 000,0	102,5	98,3	96,2	92,1	87,0	81,5	77,4	72,9	68,3	64,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
T1KBFP	SEL	D	65 000,0	105,4	101,2	99,3	95,1	90,2	84,9	81,0	76,6	72,2	68,2
T56A7	LAmax	A	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	A	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	LAmax	D	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	D	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	SEL	A	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	A	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
T56A7	SEL	D	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	D	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
TAY620	LAmax	A	3 372,0	89,1	82,7	78,4	73,9	66,8	58,9	53,1	46,9	40,4	34,3
TAY620	LAmax	A	5 620,0	93,0	86,8	82,6	78,0	70,7	62,6	56,8	50,3	43,6	37,2
TAY620	LAmax	D	4 496,0	91,5	85,3	81,0	76,1	68,7	60,2	54,3	48,0	41,4	35,7
TAY620	LAmax	D	13 489,0	106,2	100,2	96,1	91,5	84,4	76,4	70,3	63,6	56,4	50,3
TAY620	SEL	A	3 372,0	90,9	86,8	84,0	81,1	76,3	70,7	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY620	SEL	A	5 620,0	94,8	90,9	88,2	85,2	80,2	74,4	70,2	65,2	60,1	55,2
TAY620	SEL	D	4 496,0	93,3	89,4	86,6	83,3	78,2	72,0	67,7	62,9	57,9	53,7
TAY620	SEL	D	13 489,0	108,0	104,3	101,7	98,7	93,9	88,2	83,7	78,5	72,9	68,3
TAY650	LAmax	A	3 372,0	89,3	82,9	78,6	74,0	66,7	58,8	53,1	46,9	40,4	34,3

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAY650	LAmax	A	5 620,0	92,3	86,0	81,7	77,1	69,7	61,7	56,0	49,8	43,3	37,2
TAY650	LAmax	D	4 496,0	91,3	84,8	80,2	75,0	67,3	58,6	53,0	47,2	41,1	35,8
TAY650	LAmax	D	13 488,0	104,7	98,8	94,6	90,2	83,2	75,5	69,8	63,6	57,1	51,5
TAY650	SEL	A	3 372,0	91,1	87,0	84,2	81,2	76,2	70,6	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY650	SEL	A	5 620,0	94,1	90,1	87,3	84,3	79,2	73,5	69,4	64,7	59,8	55,2
TAY650	SEL	D	4 496,0	93,1	88,9	85,8	82,2	76,8	70,4	66,4	62,1	57,6	53,8
TAY650	SEL	D	13 488,0	106,5	102,9	100,2	97,4	92,7	87,3	83,2	78,5	73,6	69,5
TAY651	LAmax	A	5 000,0	91,4	84,7	80,1	75,3	67,7	59,5	53,7	47,3	40,8	34,6
TAY651	LAmax	A	7 000,0	97,9	91,2	86,7	82,0	74,4	66,0	60,1	53,4	46,6	40,1
TAY651	LAmax	D	9 000,0	101,2	94,6	90,1	85,4	77,8	69,4	63,3	56,6	49,8	43,3
TAY651	LAmax	D	11 000,0	104,0	97,4	92,9	88,2	80,6	72,2	66,2	59,4	52,5	45,9
TAY651	LAmax	D	13 000,0	108,4	101,8	97,4	92,7	85,1	76,8	70,8	64,4	57,9	51,7
TAY651	SEL	A	5 000,0	95,7	91,1	87,8	84,4	79,0	73,0	68,7	63,7	58,6	53,8
TAY651	SEL	A	7 000,0	100,5	96,1	93,1	89,8	84,5	78,4	73,9	68,7	63,4	58,4
TAY651	SEL	D	9 000,0	103,5	99,1	96,2	92,9	87,6	81,5	76,9	71,7	66,4	61,3
TAY651	SEL	D	11 000,0	106,3	101,9	98,9	95,7	90,4	84,3	79,7	74,3	68,8	63,6
TAY651	SEL	D	13 000,0	110,2	105,9	102,9	99,7	94,4	88,3	83,8	78,7	73,5	68,6
TAYGIV	LAmax	A	2 000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAYGIV	LAmax	A	3 000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	A	4 000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	A	6 000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	A	8 000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	A	10 000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	2 000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TAYGIV	LAmax	D	3 000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	D	4 000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	D	6 000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	D	8 000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	D	10 000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	11 000,0	101,0	95,0	91,0	86,0	79,0	71,0	65,5	60,0	54,0	47,5
TAYGIV	LAmax	D	11 200,0	101,5	95,5	91,5	86,5	79,5	71,5	66,0	60,5	54,5	48,0
TAYGIV	SEL	A	2 000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	A	3 000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	A	4 000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	A	6 000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	A	8 000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAYGIV	SEL	A	10 000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	2 000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	D	3 000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	D	4 000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	D	6 000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	D	8 000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1
TAYGIV	SEL	D	10 000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	11 000,0	102,0	98,0	95,5	92,0	86,0	79,5	74,5	70,0	64,0	58,5
TAYGIV	SEL	D	11 200,0	102,5	98,5	96,0	92,5	86,5	80,0	75,0	70,5	64,5	59,0
TF7312	LAmax	A	1 000,0	91,1	84,2	79,2	73,9	65,5	56,6	50,2	43,5	36,3	28,6
TF7312	LAmax	A	1 500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	1 500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	2 650,0	107,5	99,8	94,4	88,9	80,1	70,3	62,9	54,6	45,3	35,0
TF7312	SEL	A	1 000,0	93,7	89,0	85,6	81,8	75,6	68,9	64,1	58,8	53,1	46,9
TF7312	SEL	A	1 500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	1 500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	2 650,0	110,5	105,0	101,1	97,1	90,6	83,0	77,1	70,3	62,5	53,8
TF7313	LAmax	A	880,0	85,8	78,6	73,4	67,9	59,1	50,0	43,6	36,6	28,8	20,7

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TF7313	LAmax	A	2 300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	2 300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	3 000,0	101,0	94,4	89,8	85,0	77,4	69,1	63,0	55,9	47,6	38,6
TF7313	SEL	A	880,0	87,1	82,9	79,8	76,4	70,8	64,3	59,3	53,8	47,6	41,0
TF7313	SEL	A	2 300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	2 300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	3 000,0	103,4	99,4	96,4	93,8	88,8	82,9	78,3	72,7	65,9	58,3
TIO540	LAmax	A	1 900,0	77,7	70,8	65,6	61,2	54,5	47,5	42,6	37,3	31,4	25,3
TIO540	LAmax	A	2 300,0	83,6	77,1	72,7	68,1	60,9	53,4	48,1	42,5	36,3	29,8
TIO540	LAmax	D	2 400,0	85,2	78,7	74,4	69,9	62,8	55,5	50,4	45,0	39,0	32,7
TIO540	LAmax	D	2 500,0	89,5	83,1	78,8	74,3	67,3	60,1	55,1	49,7	43,7	37,4
TIO540	SEL	A	1 900,0	78,6	74,8	72,3	69,7	65,9	61,7	58,6	55,1	50,9	46,4
TIO540	SEL	A	2 300,0	84,3	80,8	78,4	75,9	71,8	67,3	64,0	60,3	55,7	50,6
TIO540	SEL	D	2 400,0	86,0	82,5	80,1	77,5	73,5	69,0	65,7	62,1	57,7	52,9
TIO540	SEL	D	2 500,0	88,9	85,4	82,9	80,4	76,4	72,0	68,8	65,2	61,0	56,2
TIO542	LAmax	A	2 380,0	85,1	78,8	74,6	70,2	63,4	56,2	51,1	45,4	39,2	32,5
TIO542	LAmax	A	2 400,0	86,8	80,5	76,3	71,9	65,0	57,6	52,3	46,5	40,1	33,4
TIO542	LAmax	D	2 190,0	85,9	79,4	75,0	70,5	63,4	56,0	51,0	45,6	39,7	33,6

02002L0049 — IT — 02.07.2015 — 002.002 — 980

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TIO542	LAmax	D	2 280,0	88,2	81,7	77,4	72,8	65,7	58,1	53,0	47,4	41,4	35,0
TIO542	LAmax	D	2 500,0	92,1	85,7	81,3	76,7	69,4	61,7	56,2	50,3	43,8	37,0
TIO542	SEL	A	2 380,0	85,2	81,6	79,3	76,8	72,9	68,4	65,2	61,5	57,1	52,4
TIO542	SEL	A	2 400,0	86,8	83,2	80,9	78,4	74,3	69,8	66,4	62,5	58,0	53,2
TIO542	SEL	D	2 190,0	87,8	84,1	81,6	78,8	74,4	69,5	66,0	62,1	57,9	53,3
TIO542	SEL	D	2 280,0	89,5	85,6	82,9	80,2	75,7	70,9	67,4	63,5	59,1	54,3
TIO542	SEL	D	2 500,0	93,1	89,4	87,0	84,3	80,0	75,0	71,4	67,3	62,4	57,2
TPE331	LAmax	A	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	A	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	LAmax	D	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	D	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	SEL	A	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	A	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331	SEL	D	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	D	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331-5	LAmax	A	300,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-5	LAmax	A	306,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-5	LAmax	A	460,0	84,2	77,5	73,0	68,2	60,5	52,2	46,2	39,5	32,1	24,5

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TPE331-5	LAmax	D	1 491,0	86,9	80,5	76,1	71,5	64,3	56,6	51,1	45,3	39,1	32,9
TPE331-5	LAmax	D	1 791,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-5	LAmax	D	1 800,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-5	SEL	A	300,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-5	SEL	A	306,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-5	SEL	A	460,0	86,7	82,3	79,3	76,0	70,6	64,5	59,9	54,8	48,9	42,7
TPE331-5	SEL	D	1 491,0	89,7	85,5	82,6	79,6	74,6	69,1	65,1	60,8	56,2	51,4
TPE331-5	SEL	D	1 791,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TPE331-5	SEL	D	1 800,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TRENT5	LAmax	A	3 000,0	94,6	88,1	83,3	78,3	70,5	61,8	55,6	48,7	41,1	33,2
TRENT5	LAmax	A	5 000,0	95,6	88,8	84,0	78,9	70,9	62,1	55,8	48,9	41,2	33,3
TRENT5	LAmax	A	7 000,0	96,2	89,6	84,6	79,5	71,3	62,6	56,3	49,3	41,7	33,9
TRENT5	LAmax	A	9 000,0	97,2	90,7	85,7	80,5	72,2	63,2	56,8	49,8	42,1	34,1
TRENT5	LAmax	D	30 000,0	104,0	96,3	91,0	85,5	77,0	67,8	61,1	53,8	45,9	37,8
TRENT5	LAmax	D	35 000,0	104,8	97,3	92,2	86,9	78,6	69,5	62,8	55,7	47,8	39,7
TRENT5	LAmax	D	40 000,0	105,8	98,5	93,5	88,3	80,1	71,0	64,4	57,0	49,3	41,1
TRENT5	LAmax	D	47 000,0	107,8	100,4	95,4	90,3	82,2	73,2	66,6	59,3	51,3	43,0
TRENT5	SEL	A	3 000,0	99,0	94,3	91,0	87,7	82,3	76,1	71,5	66,3	60,4	53,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT5	SEL	A	5 000,0	99,6	94,8	91,6	88,2	82,7	76,4	71,8	66,5	60,5	54,1
TRENT5	SEL	A	7 000,0	100,5	95,5	92,3	88,8	83,3	76,9	72,2	66,9	60,9	54,4
TRENT5	SEL	A	9 000,0	101,5	96,4	93,1	89,5	83,9	77,5	72,8	67,5	61,4	54,9
TRENT5	SEL	D	30 000,0	104,9	100,0	97,0	93,6	88,2	82,0	77,4	72,0	65,9	59,0
TRENT5	SEL	D	35 000,0	106,0	101,4	98,4	95,1	89,8	83,7	79,2	73,8	67,6	60,9
TRENT5	SEL	D	40 000,0	107,1	102,7	99,7	96,5	91,4	85,4	80,9	75,6	69,4	62,7
TRENT5	SEL	D	47 000,0	108,6	104,4	101,5	98,4	93,3	87,3	82,8	77,6	71,6	65,1
TRENT7	LAmax	A	4 000,0	93,6	86,6	81,9	77,1	69,4	61,2	55,3	48,7	41,2	33,4
TRENT7	LAmax	A	12 000,0	95,1	88,1	83,3	78,4	70,7	62,3	56,2	49,4	41,8	33,8
TRENT7	LAmax	D	31 000,0	102,6	95,4	90,6	85,5	77,3	68,0	61,1	53,3	45,0	36,6
TRENT7	LAmax	D	41 000,0	102,6	95,3	90,5	85,4	77,4	68,5	62,0	54,7	46,6	38,1
TRENT7	LAmax	D	52 000,0	105,6	98,5	93,8	88,8	80,8	72,0	65,5	58,3	50,2	41,8
TRENT7	LAmax	D	62 000,0	108,7	101,6	96,9	91,9	83,9	75,1	68,9	62,0	54,1	45,5
TRENT7	SEL	A	4 000,0	97,4	93,0	89,8	86,6	81,5	75,7	71,4	66,3	60,5	54,1
TRENT7	SEL	A	12 000,0	98,4	94,0	90,8	87,6	82,4	76,5	72,1	67,0	61,1	54,6
TRENT7	SEL	D	31 000,0	104,2	99,6	96,5	93,1	87,7	81,2	76,2	70,6	64,3	57,6
TRENT7	SEL	D	41 000,0	104,0	99,8	96,9	93,7	88,3	82,2	77,7	72,3	66,2	59,7
TRENT7	SEL	D	52 000,0	106,4	102,4	99,6	96,6	91,5	85,5	81,1	75,9	69,9	63,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT7	SEL	D	62 000,0	109,1	105,1	102,4	99,5	94,6	88,9	84,5	79,4	73,4	67,3
TRENT8	LAmax	A	7 000,0	93,6	85,9	80,9	75,9	68,1	59,5	53,3	46,7	39,2	30,3
TRENT8	LAmax	A	14 000,0	96,4	88,7	83,6	78,3	70,1	61,2	54,9	48,2	40,6	31,8
TRENT8	LAmax	A	22 000,0	98,7	90,8	85,6	80,2	71,8	62,8	56,5	49,7	42,0	33,1
TRENT8	LAmax	A	28 000,0	100,2	91,9	86,7	81,3	72,9	63,8	57,5	50,8	43,2	34,4
TRENT8	LAmax	D	32 000,0	100,4	93,4	88,5	83,3	74,9	65,7	59,4	52,6	44,8	35,6
TRENT8	LAmax	D	42 000,0	102,1	95,3	90,6	85,5	77,2	68,1	61,9	55,3	47,7	38,6
TRENT8	LAmax	D	52 000,0	103,8	97,1	92,5	87,5	79,3	70,4	64,3	57,8	50,3	41,3
TRENT8	LAmax	D	62 000,0	105,7	99,0	94,4	89,6	81,6	72,9	66,9	60,4	52,8	43,8
TRENT8	LAmax	D	72 000,0	107,9	101,3	96,9	92,1	84,6	76,2	70,3	63,8	56,3	47,4
TRENT8	LAmax	D	80 000,0	110,5	104,0	99,6	95,1	88,0	80,3	74,4	67,9	60,5	52,0
TRENT8	SEL	A	7 000,0	97,4	92,1	88,8	85,3	80,0	74,0	69,6	64,8	59,3	52,8
TRENT8	SEL	A	14 000,0	99,6	94,6	91,3	87,8	82,2	75,9	71,2	66,2	60,4	53,7
TRENT8	SEL	A	22 000,0	101,6	96,7	93,3	89,7	83,9	77,4	72,7	67,6	61,8	55,2
TRENT8	SEL	A	28 000,0	103,1	97,9	94,5	90,8	84,9	78,3	73,6	68,6	63,0	56,6
TRENT8	SEL	D	32 000,0	102,6	98,4	95,3	91,8	85,9	79,1	74,2	69,1	63,5	57,2
TRENT8	SEL	D	42 000,0	104,5	100,4	97,4	94,0	88,2	81,5	76,8	71,9	66,5	60,4
TRENT8	SEL	D	52 000,0	106,1	102,1	99,2	95,9	90,3	83,9	79,3	74,4	69,1	63,1

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT8	SEL	D	62 000,0	107,6	103,8	101,0	97,8	92,4	86,2	81,7	77,0	71,6	65,3
TRENT8	SEL	D	72 000,0	109,5	105,8	103,1	100,1	95,0	89,2	84,9	80,2	74,8	68,3
TRENT8	SEL	D	80 000,0	111,6	108,0	105,4	102,7	98,0	92,7	88,7	84,2	78,7	72,0
TRENT9	LAmax	A	4 000,0	93,1	86,6	82,2	77,5	69,9	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
TRENT9	LAmax	A	6 000,0	93,4	86,8	82,3	77,6	70,0	61,5	55,5	48,8	41,4	33,6
TRENT9	LAmax	A	9 000,0	93,9	87,2	82,6	77,9	70,3	61,8	55,7	49,1	41,6	33,9
TRENT9	LAmax	A	13 000,0	94,2	87,7	83,2	78,5	71,0	62,5	56,4	49,7	42,1	34,3
TRENT9	LAmax	D	40 000,0	98,9	92,4	87,8	83,0	75,1	66,4	60,2	53,3	45,6	37,4
TRENT9	LAmax	D	50 000,0	101,1	94,9	90,3	85,5	77,6	68,9	62,7	55,8	48,2	40,1
TRENT9	LAmax	D	60 000,0	104,1	98,0	93,5	88,6	80,8	72,0	65,7	58,7	50,9	42,7
TRENT9	LAmax	D	80 000,0	107,0	101,2	97,0	92,3	84,6	76,0	69,8	62,8	55,0	46,8
TRENT9	SEL	A	4 000,0	98,5	93,7	90,5	87,2	82,0	76,0	71,5	66,4	60,6	54,3
TRENT9	SEL	A	6 000,0	98,7	93,8	90,6	87,3	82,1	76,1	71,6	66,6	60,8	54,5
TRENT9	SEL	A	9 000,0	99,2	94,2	91,0	87,7	82,4	76,4	72,0	66,9	61,1	54,8
TRENT9	SEL	A	13 000,0	99,8	95,0	91,8	88,5	83,2	77,3	72,8	67,7	61,7	55,2
TRENT9	SEL	D	40 000,0	102,7	98,2	95,0	91,6	86,3	80,3	75,8	70,8	64,9	58,5
TRENT9	SEL	D	50 000,0	104,7	100,4	97,4	94,1	88,9	83,0	79,0	73,6	67,8	61,4

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT9	SEL	D	60 000,0	107,5	103,5	100,6	97,4	92,2	86,2	81,8	76,7	70,8	64,4
TRENT9	SEL	D	80 000,0	110,3	106,6	103,7	100,7	95,7	89,9	85,5	80,4	74,6	68,4
TSIO52	LAmax	A	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	A	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	LAmax	D	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	D	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	SEL	A	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	A	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
TSIO52	SEL	D	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	D	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
V2522A	LAmax	A	2 000,0	89,7	83,1	78,5	73,4	65,3	56,3	49,8	42,6	34,5	26,3
V2522A	LAmax	A	2 700,0	89,9	83,3	78,6	73,6	65,5	56,5	49,9	42,8	34,7	26,6
V2522A	LAmax	A	6 000,0	91,8	85,0	80,0	74,8	66,6	57,6	51,0	43,7	35,5	27,2
V2522A	LAmax	D	10 000,0	94,8	86,3	80,5	74,7	66,4	57,4	50,9	43,8	36,0	27,9
V2522A	LAmax	D	14 000,0	96,6	88,4	83,2	78,2	70,3	61,5	55,1	47,9	39,8	31,5
V2522A	LAmax	D	18 000,0	101,4	93,9	89,1	84,0	76,1	67,2	60,8	53,6	46,0	37,7
V2522A	LAmax	D	21 000,0	103,1	95,8	91,0	86,1	78,2	69,4	63,2	56,3	48,6	40,5
V2522A	SEL	A	2 000,0	93,7	89,5	86,3	82,8	77,0	70,6	65,6	60,2	53,9	47,2

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2522A	SEL	A	2 700,0	93,9	89,7	86,4	82,9	77,1	70,7	65,8	60,4	54,0	47,4
V2522A	SEL	A	6 000,0	95,6	91,3	87,9	84,1	78,2	71,5	66,7	61,2	54,7	47,9
V2522A	SEL	D	10 000,0	94,9	90,1	86,7	83,3	77,9	71,7	67,0	61,7	55,7	49,1
V2522A	SEL	D	14 000,0	98,2	94,0	90,9	87,6	82,1	75,7	71,0	65,4	59,2	52,6
V2522A	SEL	D	18 000,0	102,6	98,6	95,6	92,5	87,2	81,1	76,6	71,3	65,3	58,9
V2522A	SEL	D	21 000,0	103,9	100,0	97,1	94,1	89,0	83,0	78,7	73,6	67,8	61,7
V2525	LAmax	A	3 000,0	89,2	83,0	78,2	73,7	66,0	57,5	51,0	44,1	36,5	28,3
V2525	LAmax	A	6 950,0	91,0	84,5	80,0	75,0	67,7	58,9	53,0	46,0	38,2	30,0
V2525	LAmax	D	10 500,0	93,1	86,5	82,0	77,2	69,9	61,1	55,3	48,7	41,2	33,4
V2525	LAmax	D	13 150,0	95,2	88,8	84,0	79,5	72,1	63,5	57,9	51,0	43,8	36,0
V2525	LAmax	D	18 500,0	100,0	93,4	88,8	84,0	76,7	68,1	62,2	56,0	48,6	40,8
V2525	LAmax	D	23 000,0	104,8	98,5	93,9	89,0	81,8	73,3	67,8	61,0	53,5	45,4
V2525	SEL	A	3 000,0	91,9	88,5	85,4	81,9	76,7	71,2	66,9	61,7	55,7	49,1
V2525	SEL	A	6 950,0	94,3	90,2	86,6	83,5	78,3	72,8	68,4	63,7	57,5	51,5
V2525	SEL	D	10 500,0	95,8	91,6	88,5	85,3	80,2	74,7	70,2	65,7	59,5	54,1
V2525	SEL	D	13 150,0	98,1	94,0	91,0	87,9	82,7	76,9	72,7	68,2	62,7	56,7
V2525	SEL	D	18 500,0	102,4	98,5	95,7	92,7	87,7	82,2	78,2	73,2	67,8	61,7
V2525	SEL	D	23 000,0	106,2	102,7	99,7	97,0	92,2	86,7	82,7	78,0	72,7	66,5

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2527A	LAmax	A	2 000,0	89,3	82,8	78,2	73,4	65,8	57,4	51,2	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	2 700,0	89,5	83,0	78,3	73,5	65,8	57,4	51,3	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	6 000,0	91,6	84,7	79,5	74,2	66,5	58,0	51,9	45,0	37,2	29,1
V2527A	LAmax	D	10 000,0	94,8	86,3	80,5	74,8	66,5	57,6	51,1	44,0	36,2	28,2
V2527A	LAmax	D	14 000,0	96,7	88,6	83,5	78,4	70,5	61,7	55,3	48,1	40,1	31,8
V2527A	LAmax	D	19 000,0	101,2	93,9	89,0	84,0	76,1	67,3	61,1	54,1	46,3	38,2
V2527A	LAmax	D	23 000,0	104,0	96,9	92,2	87,3	79,4	70,8	64,7	57,9	50,3	42,0
V2527A	SEL	A	2 000,0	93,1	89,1	86,1	82,9	77,7	71,7	67,1	61,9	55,8	49,2
V2527A	SEL	A	2 700,0	93,3	89,2	86,2	83,0	77,7	71,8	67,2	62,0	55,8	49,3
V2527A	SEL	A	6 000,0	94,7	90,5	87,4	83,9	78,5	72,3	67,7	62,5	56,3	49,7
V2527A	SEL	D	10 000,0	95,0	90,2	86,8	83,5	78,1	71,8	67,2	61,9	55,9	49,4
V2527A	SEL	D	14 000,0	98,3	93,9	90,9	87,6	82,1	75,8	71,1	65,6	59,4	52,8
V2527A	SEL	D	19 000,0	102,5	98,4	95,5	92,3	87,2	81,1	76,7	71,5	65,7	59,4
V2527A	SEL	D	23 000,0	104,6	100,7	98,0	95,0	90,0	84,3	80,0	75,1	69,5	63,3
V2530	LAmax	A	2 000,0	91,8	84,4	79,6	74,5	66,3	57,2	50,5	43,2	35,2	26,9
V2530	LAmax	A	6 000,0	93,3	86,1	81,2	75,9	67,6	58,5	51,8	44,4	36,2	27,8
V2530	LAmax	D	13 000,0	96,8	88,3	83,2	78,2	70,3	61,4	54,9	47,6	39,6	31,3
V2530	LAmax	D	18 000,0	99,6	92,1	87,3	82,3	74,3	65,4	59,0	51,9	44,1	35,9

▼M2

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza (il campo «Parametro di potenza» nella tabella «Aeromobile» specifica il tipo e l'unità dell'assetto di potenza)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2530	LAmax	D	22 000,0	103,3	96,1	91,4	86,4	78,5	69,8	63,6	56,9	49,2	41,1
V2530	LAmax	D	27 000,0	107,0	100,0	95,3	90,4	82,6	74,2	68,1	61,5	54,0	45,8
V2530	SEL	A	2 000,0	94,6	90,2	86,9	83,4	77,7	71,2	66,2	60,5	54,3	47,6
V2530	SEL	A	6 000,0	96,0	91,4	88,1	84,6	78,8	72,3	67,4	61,7	55,4	48,6
V2530	SEL	D	13 000,0	98,3	94,3	91,2	87,8	82,2	75,8	71,0	65,5	59,2	52,5
V2530	SEL	D	18 000,0	100,8	96,8	93,8	90,7	85,4	79,4	74,8	69,5	63,6	57,1
V2530	SEL	D	22 000,0	104,1	100,1	97,3	94,3	89,3	83,5	79,1	74,0	68,4	62,2
V2530	SEL	D	27 000,0	107,5	103,5	100,9	98,0	93,2	87,6	83,4	78,6	73,0	67,1

▼M2

Tabella I-10

Classi spettrali

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Partenza	2/3 motori, a basso coefficiente di diluizione, turbofan	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Partenza	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Partenza	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Partenza	2 motori, a basso/medio coefficiente di diluizione, turbofan	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Partenza	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Partenza	4 motori, turbofan + supersonico	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Partenza	4 motori, turbofan	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Partenza	4 motori, turbofan	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Partenza	2 motori, turbopropulsore, 1/2 motore, pistone	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Partenza	2 motori, turbopropulsore +4 motori, pistone	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Partenza	2 motori, turbopropulsore	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Partenza	2/4 motori, turbopropulsore	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1

02002L0049 — IT — 02.07.2015 — 002.002 — 990

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
113	Partenza	2 motori, turbogetto e turbofan, commerciale	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8
136	Partenza	2 motori, turbofan, commerciale	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Partenza	2 motori, turbofan, commerciale	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Partenza	2 motori, turbofan, commerciale	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
201	Avvicinamento	2/3 motori, a basso coefficiente di diluizione, turbofan	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Avvicinamento	2 motori, a basso/alto coefficiente di diluizione, turbofan	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Avvicinamento	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan + commerciale	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Avvicinamento	2 motori, a basso/medio coefficiente di diluizione, turbofan	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Avvicinamento	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Avvicinamento	4 motori, turbojet + turbofan	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Avvicinamento	4 motori, turbofan	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Avvicinamento	4 motori, turbojet + turbofan	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Avvicinamento	4 motori, turbofan	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Avvicinamento	2 motori, turbopropulsore	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
211	Avvicinamento	2 motori, turbopropulsore	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Avvicinamento	2 motori, turbopropulsore	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Avvicinamento	4 motori, turbopropulsore + pistone	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Avvicinamento	2/4 motori, turbopropulsore	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Avvicinamento	1/2 motori, pistone	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Avvicinamento	2 motori, turbojet +turbofan	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
101	Partenza	2/3 motori, a basso coefficiente di diluizione, turbofan	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8	71,6	72,3	70,0	68,3	66,6	64,2	61,4	58,6	54,8	50,9	45,7	43,9	40,9

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
102	Partenza	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2	73,0	72,9	70,0	68,0	67,3	62,3	61,4	58,0	58,8	58,7	46,7	44,2	44,1
103	Partenza	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2	71,2	70,2	70,0	69,6	71,1	70,6	67,1	63,4	63,5	58,2	51,5	42,3	37,7
104	Partenza	2 motori, a basso/medio coefficiente di diluizione, turbofan	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3	70,4	70,9	70,0	68,2	67,3	63,4	60,9	56,6	53,2	47,8	40,5	31,7	27,9
105	Partenza	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3	71,9	71,1	70,0	69,0	68,8	67,0	65,5	63,4	59,2	53,8	50,0	44,7	38,2
106	Partenza	4 motori, turbofan + supersonico	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8	74,1	71,6	70,0	68,9	68,2	66,4	63,5	62,5	62,5	59,2	53,7	48,1	41,2
107	Partenza	4 motori, turbofan	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2	72,3	71,7	70,0	69,1	69,4	69,6	73,6	67,7	63,1	58,3	51,5	44,2	34,7

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
108	Partenza	4 motori, turbofan	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1	68,9	71,1	70,0	68,3	67,5	65,4	63,6	63,9	64,8	62,1	59,3	54,6	47,3
109	Partenza	2 motori, turbopropulsore + 1/2 motori, pistone	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6	80,3	76,4	70,0	65,0	61,9	59,8	57,3	55,6	52,7	50,9	44,8	36,3	28,4
110	Partenza	2 motori, turbopropulsore +4 motori, pistone	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8	74,5	73,2	70,0	69,5	69,2	67,2	65,4	63,2	60,2	58,4	51,4	40,4	29,0
111	Partenza	2 motori, turbopropulsore	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0	79,0	75,0	70,0	68,0	64,0	62,0	58,0	57,0	53,0	48,0	43,0	38,0	33,0
112	Partenza	2/4 motori, turbopropulsore	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1	74,0	72,0	70,0	71,0	72,0	71,0	70,0	66,0	64,0	60,0	54,0	46,0	39,9
113	Partenza	2 motori, turbojet + turbofan, commerciale	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8	72,0	71,3	70,0	68,9	67,1	64,5	63,0	60,2	55,8	52,1	45,1	38,8	29,6
136	Partenza	2 motori, turbofan, commerciale	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2	73,0	72,9	70,0	68,0	67,3	62,3	61,4	58,0	58,8	58,7	46,7	44,2	44,1
137	Partenza	2 motori, turbofan, commerciale	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2	72,3	71,7	70,0	69,1	69,4	69,6	73,6	67,7	63,1	58,3	51,5	44,2	34,7

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
138	Partenza	2 motori, turbofan, commerciale	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1	68,9	71,1	70,0	68,3	67,5	65,4	63,6	63,9	64,8	62,1	59,3	54,6	47,3
201	Avvicinamento	2/3 motori, a basso coefficiente di diluizione, turbofan	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4	73,6	70,9	70,0	69,2	67,8	66,5	68,0	63,0	60,0	57,6	56,3	54,6	45,8
202	Avvicinamento	2 motori, a basso/alto coefficiente di diluizione, turbofan	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1	75,4	75,4	70,0	68,9	68,3	65,8	64,7	63,5	62,1	60,2	57,8	48,6	38,8
203	Avvicinamento	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan + commerciale	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9	73,1	71,6	70,0	70,4	67,4	67,4	70,8	69,7	72,1	64,2	56,4	49,6	38,9
204	Avvicinamento	2 motori, a basso/medio coefficiente di diluizione, turbofan	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6	72,1	72,1	70,0	66,3	63,6	59,9	57,5	54,8	51,8	48,8	45,8	42,8	39,8

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
205	Avvicinamento	2 motori, ad alto coefficiente di diluizione, turbofan	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6	72,0	71,0	70,0	68,9	67,2	65,8	64,4	63,0	62,0	60,6	54,4	48,5	39,0
206	Avvicinamento	4 motori, turbojet + turbofan	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0	70,4	71,8	70,0	69,6	66,6	62,9	62,0	62,7	59,1	58,8	53,3	50,2	40,6
207	Avvicinamento	4 motori, turbofan	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5	71,2	70,5	70,0	68,7	67,1	67,5	69,4	71,1	72,5	65,7	59,3	52,2	45,6
208	Avvicinamento	4 motori, turbojet + turbofan	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1	70,1	69,0	70,0	70,9	70,2	70,6	81,3	73,7	62,8	62,6	56,0	49,6	37,9
209	Avvicinamento	4 motori, turbofan	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0	69,0	69,0	70,0	72,0	77,0	72,0	72,0	70,0	66,0	63,0	57,0	49,0	38,0
210	Avvicinamento	2 motori, turbopropulsore	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0	76,0	71,0	70,0	68,0	68,0	65,0	63,0	60,0	56,0	53,0	52,0	42,0	28,0
211	Avvicinamento	2 motori, turbopropulsore	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5	75,2	71,6	70,0	70,7	69,6	68,6	67,5	67,0	63,9	59,9	53,0	45,7	40,0
212	Avvicinamento	2 motori, turbopropulsore	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0	77,0	73,0	70,0	77,0	75,0	72,0	70,0	71,0	83,0	75,0	57,0	54,0	45,0

▼M2

Identificativo della classe spettrale	Tipo di operazione	Descrizione	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
213	Avvicinamento	4 motori, turbopropulsore + pistone	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0	68,0	67,0	70,0	69,0	67,0	64,0	60,0	57,0	54,0	49,0	42,0	32,0	20,0
214	Avvicinamento	2/4 motori, turbopropulsore	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8	59,8	60,8	70,0	67,8	61,8	59,8	56,8	52,8	49,8	47,8	45,8	35,8	27,8
215	Avvicinamento	1/2 motori, pistone	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0	73,0	71,0	70,0	68,0	66,0	65,0	64,0	60,0	57,0	53,0	49,0	43,0	32,0
216	Avvicinamento	2 motori, turbojet + turbofan	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3	70,7	70,3	70,0	69,3	68,0	67,8	66,3	64,4	62,0	57,2	52,2	43,5	33,1
235	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9	73,1	71,6	70,0	70,4	67,4	67,4	70,8	69,7	72,1	64,2	56,4	49,6	38,9
236	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4	69,8	71,2	69,4	68,9	66,0	62,3	61,4	62,1	58,5	58,2	52,7	49,6	40,0
237	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5	71,2	70,5	70,0	68,7	67,1	67,5	69,4	71,1	72,5	65,7	59,3	52,2	45,6
238	Avvicinamento	2 motori, turbofan, commerciale	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0	69,0	69,0	70,0	72,0	77,0	72,0	72,0	70,0	66,0	63,0	57,0	49,0	38,0

▼M2

Nella presente sezione sono riportati dati complementari per gli aeromobili dell'aviazione generale.

Dati GASEPF e GASEPV

Tabella I-11

Tipi di aeromobile GASEPF e GASEPV

ACFTID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (peso massimo al decollo lordo) (lb)	MGLW (peso massimo all'atterraggio lordo)(lb)	Distanza di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo di direttività laterale
GASEPF	Aeromobile a motore singolo con elica a passo fisso	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	2 200	2 200	1 160	560	0	GASEPF	Percentuale	215	109	Prop
GASEPV	Aeromobile a motore singolo con elica a passo variabile	Pistone	1	Piccolo	Aviazione generale	3 000	3 000	1 111	790	0	GASEPV	Percentuale	215	109	Prop

(i dati spettrali associati sono ripresi nella tabella ANP «classi spettrali»)

Tabella I-12

Dati dei profili di volo di partenza e arrivo per gli aeromobili GASEPF e GASEPV

ACFTID	Tipo di operazione	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della fase	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine AFE (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Percentuale della spinta statica massima (%)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	34,21
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	71,8	37,57
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	60,0	40,59
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	59,6	39,85

▼M2

ACFTID	Tipo di operazione	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della fase	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine AFE (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Percentuale della spinta statica massima (%)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	38,43
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	18,03
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	71,8	22,59
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	3	– 17 145,1	1 500,0	60,0	26,14
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	4	– 11 430,1	1 000,0	59,6	25,67
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	24,75
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	2	972,8	0,0	62,1	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	3	2 077,9	51,4	73,1	96,32
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	4	13 665,7	1 000,0	74,1	98,31
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	5	16 079,7	1 097,7	84,3	86,65
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	6	17 079,7	1 155,4	84,4	81,16
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	7	49 057,1	3 000,0	86,8	84,60
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	8	97 253,2	5 500,0	90,1	89,42
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	9	140 694,0	7 500,0	92,9	93,53
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	10	202 700,4	10 000,0	96,6	99,04
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	24,34

▼M2

ACFTID	Tipo di operazione	Profile_ID (Identificativo di profilo)	Lunghezza della fase	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine AFE (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Percentuale della spinta statica massima (%)
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	79,4	26,37
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	67,5	45,05
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	67,0	44,24
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	42,66
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	8,70
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	79,4	12,04
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	3	– 17 145,1	1 500,0	67,5	31,28
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	4	– 11 430,1	1 000,0	67,0	30,72
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	66,0	29,62
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	6	42,8	0,0	62,6	31,00
GASEPV	A	APP_5_DEG	1	7	428,0	0,0	30,0	10,00
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	163,92
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	2	861,8	0,0	55,6	163,92
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	3	1 302,6	42,7	66,0	138,25
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	4	2 963,7	172,0	90,2	101,67
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	5	9 389,6	1 000,0	91,3	103,50
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	6	10 985,9	1 102,9	101,6	93,36
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	7	11 985,9	1 200,6	101,8	86,89
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	8	30 407,6	3 000,0	104,5	90,57
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	9	57 858,2	5 500,0	108,5	95,72
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	10	81 543,2	7 500,0	111,9	100,13
GASEPV	D	DEFAULT_DEP	1	11	113 618,2	10 000,0	116,4	106,03

▼M2

Tabella I-13

Dati NPD per gli aeromobili GASEPF e GASEPV

NPD_ID (identificativo NPD)	Metrica acustica	Tipo di operazione	Assetto di potenza — Percentuale di spinta statica massima (%)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GASEPF	LAmax	A	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	A	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	LAmax	D	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	D	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	SEL	A	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	A	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPF	SEL	D	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	D	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPV	LAmax	A	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	A	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	LAmax	D	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	D	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	SEL	A	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	A	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9
GASEPV	SEL	D	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	D	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9

02002L0049 — IT — 02.07.2015 — 002.002 — 1001

▼M2

Dati relativi alle classi di aeromobili

Gruppo di aeromobili	Esempi di tipi di aeromobili (massa massima al decollo)
P 1.0	Dewald Sunny, Flightstar II, Ikarus C42, Quicksilver MXL II, Sherpa, Stratos, Tecnam P92 Echo
P 1.1	DG-400 (500 kg), Grob 109B (900 kg), H 36 Dimona (800 kg), Scheibe SF 25C (700 kg)
P 1.2	DR 400/180R (1 000 kg), H 36 Dimona (800 kg), PZL-104 «Wilga 35» (1 200 kg), Scheibe SF 25 (700 kg)
P 1.3	DR 400/180R (1 000 kg), Cessna 172N (1 000 kg), Piper PA-28- 181 (1 200 kg), Piper PA-34-200 (1 900 kg)

Nelle tabelle seguenti sono riportati i dati relativi al rumore e alle prestazioni per le quattro classi indicate.

Tabella I-14

Dati corrispondenti alle classi di aeromobili P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID (identificativo del rumore), C,12	THRSET_TYP (tipo di assetto della spinta) C,1	MODEL_TYPE (tipo di modello) C,1	SPECT_APP (spettro di avvicinamento) N,3,0	SPECT_DEP (spettro di avvicinamento) N,3,0	SPECT_AFB,N,3,0
P1.0	P	I	215	109	0
P1.1	P	I	215	109	0
P1.2	P	I	215	109	0
P1.3	P	I	215	109	0

ACFT_ID (identificativo di aeromobile), C,12	ACFT_DESCR (descrizione dell'aeromobile), C,40	WGT_CAT (categoria di peso), C,1	OWNER_CAT (categoria di proprietario), C,1	ENG_TYPE (tipo di motore), C,1	NOISE_CAT (categoria di rumore), C,1	NOISE_ID (identificativo di rumore), C,12	NUMB_ENG (numero di motore), N,1,0	THR_RESTOR (ripristino della spinta), C,1	MX_GW_TKO (peso totale massimo al decollo), N,7,0	MX_GW_LND (peso totale massimo all'atterraggio), N,7,0	MX_DS_STOP (distanza massima di arresto), N,5,0	COEFF_TYPE (tipo di coefficiente), C,1	THR_STATIC (spinta statica), N,6,0
P1.0	Ultraleggeri	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Alianti a motore	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Prop MTOM <= aliante rimorchiato 2 t	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Prop MTOM <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

02002L0049 — IT — 02.07.2015 — 002.002 — 1002

▼M2

Tabella I-15

Dati di profili di volo di arrivo e partenza per le classi di aeromobili P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

ACFT_ID (identificativo di aeromobile), C,12	OP_TYPE,(tipo di operazione), C,1	PROF_ID (identificativo di profilo), 1,C,8	PROF_ID (identificativo di profilo) 2,C,1	WEIGHT (peso), N,7,0
P1.0	A	DEFAULT	1	100
P1.0	D	DEFAULT	1	100
P1.1	A	DEFAULT	1	100
P1.1	D	DEFAULT	1	100
P1.2	A	DEFAULT	1	100
P1.2	D	DEFAULT	1	100
P1.3	A	DEFAULT	1	100
P1.3	D	DEFAULT	1	100

Tabella I-16

Dati relativi ai punti di profilo di rumore per le classi di aeromobili P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

ACFT_ID (identificativo di aeromobile), C,12	OP_TYPE,(tipo di operazione), C,1	PROF_ID (identificativo di profilo), 1,C,8	PROF_ID (identificativo di profilo) 2,C,1	PT_NUM (numero di punto), N,3,0	DISTANCE (distanza), N,10,1	ALTITUDE (altitudine), N,7,1	SPEED (velocità), N,5,1	THR_SET (assetto di spinta), N,9,2	OP_MODE (modalità operativa),C,1
P1.0	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	2	– 18 917,1	1 000	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	3	– 15 636,3	828,1	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	4	164	0	50,5	70	A
P1.0	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.0	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	2	328,1	0	62,2	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	3	12 986,3	1 000	62,2	100	D

▼M2

ACFT_ID (identificativo di aeromobile), C,12	OP_TYPE,(tipo di operazione), C,1	PROF_ID (identificativo di profilo), 1,C,8	PROF_ID (identificativo di profilo) 2,C,1	PT_NUM (numero di punto), N,3,0	DISTANCE (distanza), N,10,1	ALTITUDE (altitudine), N,7,1	SPEED (velocità), N,5,1	THR_SET (assetto di spinta), N,9,2	OP_MODE (modalità operativa),C,1
P1.0	D	DEFAULT	1	4	42 000	3 000	65	100	D
P1.0	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	68	100	D
P1.1	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	2	– 18 589	1 000	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	3	– 15 308,2	828,1	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	50,5	70	A
P1.1	A	DEFAULT	1	5	656,2	0	19,4	30	A
P1.1	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	2	656,2	0	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	3	13 314,4	1 000	66,1	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	4	43 000	3 000	70	100	D
P1.1	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	73,9	100	D
P1.2	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	2	– 18 589	1 000	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	3	– 15 308,2	828,1	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.2	A	DEFAULT	1	5	1 476,4	0	19,4	30	A
P1.2	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	2	1 312,3	0	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	3	17 705,8	1 000	62,2	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	4	50 000	3 000	64	100	D
P1.2	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	66,1	100	D
P1.3	A	DEFAULT	1	1	– 114 486	6 000	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	2	– 18 589	1 000	60,3	70	A

▼M2

ACFT_ID (identificativo di aeromobile), C,12	OP_TYPE,(tipo di operazione), C,1	PROF_ID (identificativo di profilo), 1,C,8	PROF_ID (identificativo di profilo) 2,C,1	PT_NUM (numero di punto), N,3,0	DISTANCE (distanza), N,10,1	ALTITUDE (altitudine), N,7,1	SPEED (velocità), N,5,1	THR_SET (assetto di spinta), N,9,2	OP_MODE (modalità operativa),C,1
P1.3	A	DEFAULT	1	3	– 15 308,2	828,1	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	4	492,1	0	60,3	70	A
P1.3	A	DEFAULT	1	5	1 476,4	0	19,4	30	A
P1.3	D	DEFAULT	1	1	0	0	19,4	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	2	820,2	0	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	3	10 344	1 000	70	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	4	40 000	3 000	75	100	D
P1.3	D	DEFAULT	1	5	200 000	10 000	83	100	D

Tabella I-17

Dati NPD per le classi di aeromobili P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID (identificativo di rumore), C,12	NOISE_TYPE (tipo di rumore), C,1	OP_MODE (modalità operativa),C,1	THR_SET (assetto di spinta), N,9,2	L_200,N,5,1	L_400,N,5,1	L_630,N,5,1	L_1000,N,5,1	L_2000,N,5,1	L_4000,N,5,1	L_6300,N,5,1	L_10000, N,5,1	L_16000, N,5,1	L_25000, N,5,1
P1.0	M	A	30	55,2	49	44,8	40,4	33,6	26,3	21,2	15,6	9,3	2,8
P1.0	M	A	70	65,2	59	54,8	50,4	43,6	36,3	31,2	25,6	19,3	12,8
P1.0	M	D	88	71,2	65	60,8	56,4	49,6	42,3	37,2	31,6	25,3	18,8
P1.0	M	D	100	75,2	69	64,8	60,4	53,6	46,3	41,2	35,6	29,3	22,8
P1.0	S	A	30	54,7	51,4	49,1	46,7	42,8	38,4	35,2	31,4	27,1	22,3
P1.0	S	A	70	64,7	61,4	59,1	56,7	52,8	48,4	45,2	41,4	37,1	32,3
P1.0	S	D	88	70,7	67,4	65,1	62,7	58,8	54,4	51,2	47,4	43,1	38,3
P1.0	S	D	100	74,7	71,4	69,1	66,7	62,8	58,4	55,2	51,4	47,1	42,3
P1.1	M	A	30	60,2	54	49,8	45,4	38,6	31,3	26,2	20,6	14,3	7,8
P1.1	M	A	70	70,2	64	59,8	55,4	48,6	41,3	36,2	30,6	24,3	17,8
P1.1	M	D	82	74,2	68	63,8	59,4	52,6	45,3	40,2	34,6	28,3	21,8

▼M2

NOISE_ID (identificativo di rumore), C,12	NOISE_TYPE (tipo di rumore), C,1	OP_MODE (modalità operativa),C,1	THR_SET (assetto di spinta), N,9,2	L_200,N,5,1	L_400,N,5,1	L_630,N,5,1	L_1000,N,5,1	L_2000,N,5,1	L_4000,N,5,1	L_6300,N,5,1	L_10000, N,5,1	L_16000, N,5,1	L_25000, N,5,1
P1.1	M	D	100	80,2	74	69,8	65,4	58,6	51,3	46,2	40,6	34,3	27,8
P1.1	S	A	30	59,7	56,4	54,1	51,7	47,8	43,4	40,2	36,4	32,1	27,3
P1.1	S	A	70	69,7	66,4	64,1	61,7	57,8	53,4	50,2	46,4	42,1	37,3
P1.1	S	D	82	73,7	70,4	68,1	65,7	61,8	57,4	54,2	50,4	46,1	41,3
P1.1	S	D	100	79,7	76,4	74,1	71,7	67,8	63,4	60,2	56,4	52,1	47,3
P1.2	M	A	30	64,4	58,2	53,9	49,5	42,6	35,1	29,8	24	17,5	10,6
P1.2	M	A	70	74,4	68,2	63,9	59,5	52,6	45,1	39,8	34	27,5	20,6
P1.2	M	D	76	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.2	M	D	100	84,4	78,2	73,9	69,5	62,6	55,1	49,8	44	37,5	30,6
P1.2	S	A	30	63,9	60,5	58,2	55,8	51,8	47,2	43,8	39,8	35,2	30,1
P1.2	S	A	70	73,9	70,5	68,2	65,8	61,8	57,2	53,8	49,8	45,2	40,1
P1.2	S	D	76	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.2	S	D	100	83,9	80,5	78,2	75,8	71,8	67,2	63,8	59,8	55,2	50,1
P1.3	M	A	30	66,4	60,2	55,9	51,5	44,6	37,1	31,8	26	19,5	12,6
P1.3	M	A	70	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.3	M	D	76	78,4	72,2	67,9	63,5	56,6	49,1	43,8	38	31,5	24,6
P1.3	M	D	100	86,4	80,2	75,9	71,5	64,6	57,1	51,8	46	39,5	32,6
P1.3	S	A	30	65,9	62,5	60,2	57,8	53,8	49,2	45,8	41,8	37,2	32,1
P1.3	S	A	70	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.3	S	D	76	77,9	74,5	72,2	69,8	65,8	61,2	57,8	53,8	49,2	44,1
P1.3	S	D	100	85,9	82,5	80,2	77,8	73,8	69,2	65,8	61,8	57,2	52,1

▼M2

Serie 1 di dati relativi al rumore e alla prestazione (NPD) degli elicotteri

Sono ripresi i dati per cinque classi di elicotteri, sulla base della massa massima al decollo (MTOM)

Tabella I-18

Quadro descrittivo — Serie 1 di dati relativi agli elicotteri

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb) (peso massimo al decollo lordo)	MGLW (lb) (peso massimo all'atterraggio lordo)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
H1.0	Elicotteri con MTOM <= 1 t	Elica	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	H1.0	SHP (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
H1.1	Elicotteri con MTOM 1-3 t	Elica	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	H1.1	SHP (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
H1.2	Elicotteri con MTOM 3-5 t	Elica	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	H1.2	SHP (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
H2.1	Elicotteri con MTOM 5-10 t	Elica	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	H2.1	SHP (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore
H2.2	Elicotteri con MTOM > 10 t	Elica	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	H2.2	SHP (% della spinta statica massima)	215	109	Propulsore

Tabella I-19

Profili di partenza — Serie 1 di dati di elicotteri

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	PROF_ID (identificativo di profilo) 1	PROF_ID (identificativo di profilo) 2	PT_NUM (numero di punti)	DISTANZA (ft)	ALTITUDINE (ft)	VELOCITÀ (kt)	THR_SET (assetto della spinta) (%)	OP_MODE (modalità operativa)
H1.0	D	H1.0_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	PROF_ID (identificativo di profilo) 1	PROF_ID (identificativo di profilo) 2	PT_NUM (numero di punti)	DISTANZA (ft)	ALTITUDINE (ft)	VELOCITÀ (kt)	THR_SET (assetto della spinta) (%)	OP_MODE (modalità operativa)
H1.0	D	H1.0_S	1	5	5 687,5	1 000,0	60,3	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	6	8 968,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	7	200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	5	6 298,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	6	9 579,2	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	7	200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	PROF_ID (identificativo di profilo) 1	PROF_ID (identificativo di profilo) 2	PT_NUM (numero di punti)	DISTANZA (ft)	ALTITUDINE (ft)	VELOCITÀ (kt)	THR_SET (assetto della spinta) (%)	OP_MODE (modalità operativa)
H2.1	D	H2.1_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	2	9,8	0,0	5,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.2	D	H2.2_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D

Tabella I-20

Profili di arrivo — Serie 1 di dati di elicotteri

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	PROF_ID (identificativo di profilo) 1	PROF_ID (identificativo di profilo) 2	PT_NUM (numero di punti)	DISTANZA	ALTITUDINE	VELOCITÀ	THR_SET (assetto della spinta)	OP_MODE (modalità operativa)
H1.0	A	H1.0_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	2	– 10 836,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	3	– 7 555,8	1 000,0	60,3	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	4	– 295,3	44,1	40,8	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	5	– 32,8	9,6	9,7	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	PROF_ID (identificativo di profilo) 1	PROF_ID (identificativo di profilo) 2	PT_NUM (numero di punti)	DISTANZA	ALTITUDINE	VELOCITÀ	THR_SET (assetto della spinta)	OP_MODE (modalità operativa)
H1.0	A	H1.0_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	2	– 8 401,5	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	3	– 5 120,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	4	– 295,3	62,0	40,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	5	– 32,8	11,0	9,7	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	2	– 9 604,4	1 000,0	75,8	100,00	A

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	OP_TYPE (tipo di operazione)	PROF_ID (identificativo di profilo) 1	PROF_ID (identificativo di profilo) 2	PT_NUM (numero di punti)	DISTANZA	ALTITUDINE	VELOCITÀ	THR_SET (assetto della spinta)	OP_MODE (modalità operativa)
H2.2	A	H2.2_L	1	3	– 6 323,6	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	4	– 295,3	45,2	40,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	5	– 32,8	3,6	9,7	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	6	– 9,8	0,0	5,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A

Tabella I-21

Dati caratteristici relativi al rumore — Serie 1 di dati degli elicotteri

NOISE_ID (identificativo del rumore)	THRSET_TYP (tipo di assetto della spinta)	MODEL_TYPE (tipo di modello)	SPECT_APP (spettro di avvicinamento)	SPECT_DEP (spettro di partenza)	SPECT_AFB
H1.0	Elica	I	215	109	0
H1.1	Elica	I	215	109	0
H1.2	Elica	I	215	109	0
H2.1	Elica	I	215	109	0
H2.2	Elica	I	215	109	0

Tabella I-22

Dati NPD per la serie 1 di dati per gli elicotteri

NOISE_ID (identificativo del rumore)	NOISE_TYPE (tipo di rumore)	OP_MODE (modalità operativa)	THR_SET (assetto della spinta)	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	M	A	80,00	81,3	75,0	70,7	66,3	59,2	51,4	45,6	39,1	31,5	23,1
H1.0	M	A	100,00	84,3	78,0	73,7	69,3	62,2	54,4	48,6	42,1	34,5	26,1
H1.0	M	D	80,00	81,3	75,0	70,7	66,3	59,2	51,4	45,6	39,1	31,5	23,1
H1.0	M	D	100,00	84,3	78,0	73,7	69,3	62,2	54,4	48,6	42,1	34,5	26,1
H1.0	S	A	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8

▼M2

NOISE_ID (identificativo del rumore)	NOISE_TYPE (tipo di rumore)	OP_MODE (modalità operativa)	THR_SET (assetto della spinta)	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	S	A	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.0	S	D	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8
H1.0	S	D	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.1	M	A	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	A	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	M	D	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	D	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	S	A	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	A	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.1	S	D	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	D	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.2	M	A	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	A	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	M	D	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	D	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	S	A	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	A	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H1.2	S	D	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	D	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H2.1	M	A	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1
H2.1	M	A	100,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.1	M	D	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1

▼M2

NOISE_ID (identificativo del rumore)	NOISE_TYPE (tipo di rumore)	OP_MODE (modalità operativa)	THR_SET (assetto della spinta)	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H2.1	M	D	100,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.1	S	A	80,00	92,0	88,6	86,2	83,6	79,2	74,1	70,1	65,3	59,4	52,8
H2.1	S	A	100,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.1	S	D	80,00	92,0	88,6	86,2	83,6	79,2	74,1	70,1	65,3	59,4	52,8
H2.1	S	D	100,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.2	M	A	80,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.2	M	A	100,00	97,3	91,0	86,7	82,3	75,2	67,4	61,6	55,1	47,5	39,1
H2.2	M	D	80,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.2	M	D	100,00	97,3	91,0	86,7	82,3	75,2	67,4	61,6	55,1	47,5	39,1
H2.2	S	A	80,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.2	S	A	100,00	98,0	94,6	92,2	89,6	85,2	80,1	76,1	71,3	65,4	58,8
H2.2	S	D	80,00	95,0	91,6	89,2	86,6	82,2	77,1	73,1	68,3	62,4	55,8
H2.2	S	D	100,00	98,0	94,6	92,2	89,6	85,2	80,1	76,1	71,3	65,4	58,8

Serie 2 di dati di rumore e prestazione degli elicotteri

Sono riportati i dati corrispondenti a tre classi di elicotteri, sulla base della massa massima al decollo

1. Elicottero leggero (LHEL) MTOM < 3 000 kg

2. Elicottero medio (MHEL) 3 000 kg < MTOM < 6 000 kg

3. Elicottero pesante (THEL) MTOM > 6 000 kg

I profili di volo predefiniti di arrivo e partenza sono profili di punti fissi. Nei profili di volo di partenza predefiniti per ogni classe di elicottero si presuppone la salita ad un volo livellato a 1 000 ft (305 m). Qualora la porzione di livello di volo alla partenza o all'arrivo differisca a livello locale da questi valori, si raccomanda di adeguare i profili predefiniti in modo da rispecchiare le circostanze locali.

▼M2

Tabella I-23

Quadro descrittivo — Serie 2 di dati degli elicotteri

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Descrizione	Tipo di motore	Numero di motori	Classe di peso	Categoria di proprietario	MGTOW (lb) (peso massimo al decollo lordo)	MGLW (lb) (peso massimo all'atterraggio lordo)	Distanza massima di atterraggio (ft)	Spinta statica massima a livello del mare (lb)	Capitolo relativo al rumore	NPD_ID (identificativo NPD)	Parametro di potenza	Identificativo della classe spettrale di avvicinamento	Identificativo della classe spettrale di partenza	Identificativo della direttività laterale
LHEL	Elicotteri con MTOM <= 1 t	Turbo propulsore	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	LHEL	SHP (% della spinta statica massima)	215	112	Propulsore
MHEL	Elicotteri con MTOM 1-3 t	Turbo propulsore	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	MHEL	SHP (% della spinta statica massima)	215	112	Propulsore
THEL	Elicotteri con MTOM 3-5 t	Turbo propulsore	0	0	Elicottero	0	0	0	100	0	THEL	SHP (% della spinta statica massima)	215	112	Propulsore

Tabella I-24

Profili di partenza — Serie 2 di dati di elicotteri

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Tipo di operazione	Identificativo di profilo	Lunghezza della tappa	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Spinta netta corretta (%)	OP_MODE (Modalità operativa)
LHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	3	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	5	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	5	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	50	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	6	2 297	515	70	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	7	4 032	1 001	90	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	8	7 014	1 001	100	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	9	10 000	1 001	110	70	D

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Tipo di operazione	Identificativo di profilo	Lunghezza della tappa	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Spinta netta corretta (%)	OP_MODE (Modalità operativa)
MHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	2	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	3	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	30	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	60	50	D
MHEL	D	DEFAULT	1	6	4 032	1 001	65	75	D
MHEL	D	DEFAULT	1	7	6 785	1 001	100	75	D
MHEL	D	DEFAULT	1	8	10 000	1 001	126	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	100	X
THEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	2	100	X
THEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	3	50	D
THEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	30	50	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	1 001	151	60	50	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	4 679	1 000	65	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	6 681	1 000	83	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	8 679	1 000	100	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	13 679	1 000	113	75	D
THEL	D	DEFAULT	1	5	18 679	1 000	126	75	D

Tabella I-25

Profili di arrivo — Serie 2 di dati di elicotteri

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Tipo di operazione	Identificativo di profilo	Lunghezza della tappa	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Spinta netta corretta (%)	OP_MODE (Modalità operativa)
LHEL	D	DEFAULT	1	3	– 50 003	1 000	115	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	– 9 332	1 000	113	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	5	– 6 340	686	110	80	A

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Tipo di operazione	Identificativo di profilo	Lunghezza della tappa	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Spinta netta corretta (%)	OP_MODE (Modalità operativa)
LHEL	D	DEFAULT	1	6	– 4 029	443	95	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	7	– 1 686	197	80	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	8	– 843	108	60	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	0	20	5	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	102	0	3	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	121	0	1	80	A
MHEL	D	DEFAULT	1	2	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	3	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	4	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	5	– 28 504	1 000	100	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	6	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	7	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 28 504	1 000	100	75	X

▼M2

ACFT_ID (identificativo dell'aeromobile)	Tipo di operazione	Identificativo di profilo	Lunghezza della tappa	Numero di punto	Distanza (ft)	Altitudine (ft)	Velocità vera rispetto all'aria (kt)	Spinta netta corretta (%)	OP_MODE (Modalità operativa)
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A

Tabella I-26

Dati caratteristici del rumore — Serie 2 di dati di elicotteri

NOISE_ID (identificativo del rumore)	THRSET_TYP (tipo di assetto della spinta)	MODEL_TYPE (Tipo di modello)	SPECT_APP (spettro di avvicinamento)	SPECT_DEP (spettro di partenza)	SPECT_AFB
LHEL	P	I	215	109	0
MHEL	P	I	215	109	0
THEL	P	I	215	109	0

Tabella I-27

Dati NPD per tre classi di elicotteri

Identificativo NPD	Descrittore del rumore	Assetto di potenza	Modalità operativa	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	80	A	84,6	79,1	75,7	71,6	65,8	60,1	56	48,8	41,6	34,4
LHEL	MAX	70	X	88,4	82,9	79,5	75,6	70,3	65	61,6	55,4	49,2	43

▼M2

Identificativo NPD	Descrittore del rumore	Assetto di potenza	Modalità operativa	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	60	D	83,6	78,2	75,1	70,3	66,5	61,7	58,9	53,3	47,7	42,1
LHEL	MAX	50	S	91,7	85,3	81,5	76,5	69,4	61,5	56,5	49,6	42,7	35,8
LHEL	SEL	80	A	90,5	87,1	84,9	82,1	77,6	72,1	67,9	62,4	56,9	51,4
LHEL	SEL	70	X	90,4	87	84,7	81,9	77,5	72	68,1	62,9	57,7	52,5
LHEL	SEL	60	D	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
LHEL	SEL	50	S	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
MHEL	MAX	50	D	91,8	85,2	80,6	75,7	67,5	58,1	51,2	42,6	34	25,4
MHEL	MAX	60	A	90,2	83,9	80	75,3	68,4	60,9	55,8	49,5	43,2	36,9
MHEL	MAX	75	X	92,4	86	82	77,2	70	62,3	57,1	50,8	44,5	38,2
MHEL	SEL	50	D	91,2	87,2	84,8	80,8	75	68,1	63,7	57,6	51,5	45,4
MHEL	SEL	60	A	94,2	90,1	88,1	84,7	80	74,7	71,3	66	60,7	55,4
MHEL	SEL	75	X	89,3	85,3	82,8	78,9	73,1	66,6	62,6	57	51,4	45,8
THEL	MAX	50	D	91,2	85,2	81,7	76,3	68,8	60,4	54,9	46	37,1	28,2
THEL	MAX	60	A	90	84,1	80,7	75,5	68,5	60,6	55,3	48	40,7	33,4
THEL	MAX	75	X	92,4	86,4	82,9	77,5	70,1	61,6	55,7	48,1	40,5	32,9
THEL	MAX	100	S	100,2	93,8	90,3	84,9	77,5	69,3	64,3	56,5	48,7	40,9
THEL	SEL	50	D	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9
THEL	SEL	60	A	91,6	88,2	86,4	83,2	78,8	73,7	70	64,7	59,4	54,1
THEL	SEL	75	X	94	90,5	88,6	85,2	80,5	74,7	70,4	64,8	59,2	53,6
THEL	SEL	100	S	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9

02002L0049 — IT — 02.07.2015 — 002.002 — 1018

▼B

ALLEGATO III

METODI DI DETERMINAZIONE DEGLI EFFETTI NOCIVI

di cui all'articolo 6, paragrafo 3

▼M1

Le relazioni dose-effetto introdotte dalle prossime revisioni del presente allegato, effettuate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 3, riguarderanno in particolar modo:

▼B

— la relazione tra fastidio e L_{den} per il rumore del traffico veicolare, ferroviario e degli aeromobili nonché dell'attività produttiva,

— la relazione tra disturbi del sonno e L_{night} per il rumore del traffico veicolare, ferroviario e degli aeromobili nonché dell'attività produttiva.

Se necessario, potrebbero essere presentate specifiche relazioni dose-effetto per:

— le abitazioni con speciale insonorizzazione quali definite nell'allegato VI,

— le abitazioni con una facciata silenziosa quali definite nell'allegato VI,

— climi/culture diversi,

— gruppi vulnerabili della popolazione,

— rumore tonale dell'attività industriale,

— rumore impulsivo dell'attività industriale e altri casi speciali.

▼B

ALLEGATO IV

REQUISITI MINIMI PER LE MAPPE ACUSTICHE STRATEGICHE

di cui all'articolo 7

1. Una mappa acustica strategica è una rappresentazione di dati relativamente a uno dei seguenti aspetti:

   — una situazione di rumore esistente, precedente o prevista in funzione di un descrittore acustico,

   — il superamento di un valore limite,

   — il numero stimato di abitazioni, scuole e ospedali di una determinata zona che risultano esposti a specifici valori di un descrittore acustico,

   — il numero stimato delle persone che si trovano in una zona esposta al rumore.

2. Le mappe acustiche strategiche possono essere presentate al pubblico in forma di:

   — grafici,

   — dati numerici in tabulati,

   — dati numerici in formato elettronico.

3. Le mappe acustiche strategiche relative agli agglomerati riguardano in particolar modo il rumore emesso:

   — dal traffico veicolare,

   — dal traffico ferroviario,

   — dal traffico aeroportuale,

   — dai siti di attività industriale, inclusi i porti.

4. Le mappe acustiche strategiche fungono da base per:

   — i dati da trasmettere alla Commissione ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2 e dell'allegato VI,

   — l'informazione da trasmettere ai cittadini ai sensi dell'articolo 9,

   — i piani d'azione ai sensi dell'articolo 8.

   Per ciascuno di questi fini è necessario un tipo di mappa acustica strategica distinto.

5. I requisiti minimi per le mappe acustiche strategiche relative ai dati da trasmettere alla Commissione figurano nell'allegato VI, punti 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 e 2.7.

6. Per l'informazione ai cittadini ai sensi dell'articolo 9 e per l'elaborazione di piani d'azione ai sensi dell'articolo 8 sono necessarie informazioni supplementari e più particolareggiate, come:

   — una rappresentazione grafica,

   — mappe che visualizzano i superamenti dei valori limite,

   — mappe di confronto, in cui la situazione esistente è confrontata a svariate possibili situazioni future,

   — mappe che visualizzano il valore di un descrittore acustico a un'altezza diversa da 4 m, ove opportuno.

   Gli Stati membri possono decidere il tipo e il formato delle mappe acustiche.

▼B

7. Le mappe acustiche strategiche ad uso locale o nazionale devono essere tracciate utilizzando un'altezza di misurazione di 4 m e intervalli di livelli di L_{den} e L_{night} di 5 dB come definito nell'allegato VI.

8. Per gli agglomerati devono essere tracciate mappe acustiche strategiche distinte per il rumore del traffico veicolare, ferroviario, aereo e dell'attività industriale. Possono essere aggiunte mappe relative ad altre sorgenti di rumore.

9. La Commissione potrà elaborare linee guida in merito alle mappe acustiche, alla mappatura acustica e ai software di mappatura ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2.

▼B

ALLEGATO V

REQUISITI MINIMI DEI PIANI D'AZIONE

di cui all'articolo 8

1. I piani d'azione devono comprendere almeno i seguenti elementi:

   — una descrizione dell'agglomerato, degli assi stradali e ferroviari principali o degli aeroporti principali e delle altre sorgenti di rumore da prendere in considerazione,

   — l'autorità competente,

   — il contesto giuridico,

   — qualsiasi valore limite in vigore ai sensi dell'articolo 5,

   — una sintesi dei risultati della mappatura acustica,

   — una valutazione del numero stimato di persone esposte al rumore, l'individuazione dei problemi e delle situazioni da migliorare,

   — un resoconto delle consultazioni pubbliche organizzate ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7,

   — le misure antirumore già in atto e i progetti in preparazione,

   — gli interventi pianificati dalle autorità competenti per i successivi cinque anni, comprese le misure volte alla conservazione delle aree silenziose,

   — la strategia di lungo termine,

   — le informazioni di carattere finanziario (ove disponibili): fondi stanziati, analisi costi-efficacia e costi-benefici,

   — disposizioni per la valutazione dell'attuazione e dei risultati del piano d'azione.

2. Gli interventi pianificati dalle autorità nell'ambito delle proprie competenze possono comprendere ad esempio:

   — pianificazione del traffico,

   — pianificazione territoriale,

   — accorgimenti tecnici a livello delle sorgenti,

   — scelta di sorgenti più silenziose,

   — riduzione della trasmissione del suono,

   — misure di regolamentazione o misure economiche o incentivi.

3. I piani d'azione devono comprendere stime in termini di riduzione del numero di persone esposte (fastidio, disturbi del sonno o altro).

4. La Commissione potrà elaborare linee guida che forniscano più ampie informazioni sui piani d'azione, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2.

▼B

ALLEGATO VI

DATI DA TRASMETTERE ALLA COMMISSIONE

di cui all'articolo 10

I dati da trasmettere alla Commissione sono i seguenti:

1. **Per gli agglomerati**

1.1. Una descrizione concisa dell'agglomerato: ubicazione, dimensioni, numero di abitanti.

1.2. L'autorità competente.

1.3. I programmi di contenimento del rumore attuati in passato e le misure antirumore in atto.

1.4. I metodi di calcolo o di misurazione applicati.

1.5. Il numero totale stimato (arrotondato al centinaio) di persone che vivono nelle abitazioni esposte a ciascuno dei seguenti intervalli di livelli di L_{den} in dB a 4 m di altezza sulla facciata più esposta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75, con distinzione fra rumore del traffico veicolare, ferroviario e aereo o dell'attività industriale. Le cifre vanno arrotondate al centinaio per eccesso o per difetto: (ad esempio: 5 200 = tra 5 150 e 5 249; 100 = tra 50 e 149; 0 = meno di 50).

Si dovrebbe inoltre precisare, ove possibile e opportuno, quante persone negli intervalli di cui sopra occupano abitazioni dotate di:

— insonorizzazione speciale dal particolare rumore in questione, ossia insonorizzazione speciale degli edifici da uno o più tipi di rumore ambientale, in combinazione con gli impianti di ventilazione o condizionamento di aria del tipo che consente di mantenere elevati valori di insonorizzazione dal rumore ambientale,

— una facciata silenziosa, ossia la facciata delle abitazioni in cui il valore di L_{den} a 4 m di altezza dal suolo e a 2 m di distanza dalla facciata, per i rumori emessi da una specifica sorgente, sia inferiore di oltre 20 dB a quello registrato sulla facciata avente il valore più alto di L_{den}.

Precisare inoltre in che misura gli assi stradali e ferroviari principali e gli aeroporti principali, definiti all'articolo 3 della presente direttiva, contribuiscono ai fenomeni summenzionati.

1.6. Il numero totale stimato (arrotondato al centinaio) di persone che occupano abitazioni esposte a ciascuno dei seguenti intervalli di livelli di L_{night} in dB a 4 m di altezza sulla facciata più esposta: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70, con distinzione fra rumore del traffico veicolare, ferroviario e aereo o dell'attività industriale. Questi dati potranno altresì essere valutati per la fascia 45-49 anteriormente alla data prevista all'articolo 11, paragrafo 1.

Si dovrebbe inoltre precisare, ove possibile e opportuno, quante persone negli intervalli di cui sopra occupano abitazioni dotate di:

— insonorizzazione speciale dal particolare rumore in questione, secondo la definizione di cui al punto 1.5,

— una facciata silenziosa, secondo la definizione di cui al punto 1.5.

Precisare inoltre in che misura gli assi stradali e ferroviari principali e gli aeroporti principali contribuiscono ai fenomeni summenzionati.

▼B

1.7. Le mappe strategiche in forma di grafico devono presentare almeno le curve di livello 60, 65, 70 e 75 dB.

1.8. Una sintesi del piano d'azione che contempli tutti gli aspetti pertinenti di cui all'allegato V e che non superi le dieci cartelle.

2. **Per gli assi stradali e ferroviari principali e gli aeroporti principali**

2.1. Una descrizione generale della strada, della ferrovia o dell'aeroporto: ubicazione, dimensioni e flussi di traffico.

2.2. Una caratterizzazione dell'area circostante: agglomerati, paesi, campagna o altro, informazioni su assetto territoriale, altre principali sorgenti di rumore.

2.3. I programmi di contenimento del rumore attuati in passato e le misure antirumore in atto.

2.4. I metodi di calcolo o di misurazione applicati.

2.5. Il numero totale stimato (arrotondato al centinaio) di persone che occupano abitazioni situate al di fuori degli agglomerati esposte a ciascuno dei seguenti intervalli di livelli di L_{den} in dB a 4 m di altezza e sulla facciata più esposta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75.

Si dovrebbe inoltre precisare, ove possibile e opportuno, quante persone negli intervalli di cui sopra occupano abitazioni dotate di:

— insonorizzazione speciale dal particolare rumore in questione, secondo la definizione di cui al punto 1.5,

— una facciata silenziosa, secondo la definizione di cui al punto 1.5.

2.6. Il numero totale stimato (arrotondato al centinaio) di persone che occupano abitazioni situate al di fuori degli agglomerati urbani esposte a ciascuno dei seguenti intervalli di livelli di L_{night} in dB a 4 m di altezza sulla facciata più esposta: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70. Questi dati potranno altresì essere valutati per la fascia 45-49 anteriormente alla data prevista all'articolo 11, paragrafo 1.

Si dovrebbe inoltre precisare, ove possibile e opportuno, quante persone negli intervalli di cui sopra occupano abitazioni dotate di:

— insonorizzazione speciale dal particolare rumore in questione, secondo la definizione di cui al punto 1.5,

— una facciata silenziosa, secondo la definizione di cui al punto 1.5.

2.7. La superficie totale (in km^2) esposta a livelli di L_{den} rispettivamente superiori a 55, 65 e 75 dB. Occorre inoltre fornire il numero totale stimato (arrotondato al centinaio) di abitazioni e il numero totale stimato di persone (arrotondato al centinaio) presenti in ciascuna zona. Le cifre includono gli agglomerati.

Occorre rappresentare anche le curve di livello 55 e 65 dB su una o più mappe, che devono comprendere informazioni sull'ubicazione di paesi, città e agglomerati all'interno delle curve di livello.

2.8. Una sintesi del piano d'azione che contempli tutti gli aspetti pertinenti di cui all'allegato V e che non superi le 10 cartelle.

3. **Linee guida**

La Commissione potrà elaborare linee guida che forniranno informazioni supplementari ai fini della trasmissione dei dati summenzionati, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2.