Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►**B** **DYREKTYWA 2002/49/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 25 czerwca 2002 r.

odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

(Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1137/2008 z dnia 22 października 2008 r.	L 311	1	21.11.2008
►**M2**	Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r.	L 168	1	1.7.2015

sprostowana przez:

►**C1**	Sprostowanie, Dz.U. L 5 z 10.1.2018, s. 35 (2015/996)

▼B

DYREKTYWA 2002/49/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 25 czerwca 2002 r.

odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Artykuł 1

Cele

1. Niniejsza dyrektywa ma na celu zdefiniowanie wspólnego podejścia do unikania, zapobiegania lub zmniejszania szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, na podstawie ustalonych priorytetów. W tym celu zarządza się stopniowe wdrażanie następujących działań:

a) ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;

b) zapewnienie społeczeństwu dostępu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;

c) przyjęcie przez Państwa Członkowskie, na podstawie danych uzyskanych z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia, oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

2. Celem niniejszej dyrektywy jest ponadto stworzenie podstawy dla rozwijania środków wspólnotowych w zakresie obniżania hałasu z głównych źródeł, w szczególności z taboru drogowego i szynowego oraz ich infrastruktury, samolotów, urządzeń pracujących na otwartej przestrzeni i urządzeń przemysłowych oraz maszyn i urządzeń samobieżnych. W tym celu Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w terminie do dnia 18 lipca 2006 r., odpowiednie projekty aktów prawnych. Projekty te powinny uwzględniać wyniki sprawozdania, określonego w art. 10 ust. 1.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do hałasu w środowisku, na jaki ludzie są narażeni w szczególności na obszarach zabudowanych, w publicznych parkach lub na innych obszarach względnie cichych w aglomeracji, na obszarach ciszy na otwartym terenie poza miastem, w pobliżu szkół, szpitali i innych wrażliwych na hałas budynków i obszarów.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do hałasu powodowanego przez osobę narażoną, hałasu powodowanego czynnościami domowymi, hałasu powodowanego przez sąsiadów, hałasu w miejscu pracy, hałasu wewnątrz środka transportu ani hałasu powodowanego działaniami wojskowymi na terenach wojskowych.

▼B

Artykuł 3

Definicje

W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

a) „hałas w środowisku” oznacza niepożądane lub szkodliwe dźwięki powodowane przez działalność człowieka na wolnym powietrzu, w tym hałas emitowany przez środki transportu, ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch samolotowy, oraz hałas pochodzący z obszarów działalności przemysłowej, jak określono w załączniku 1 do dyrektywy Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotyczącej zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli ([1]);

b) „szkodliwe skutki” oznaczają niekorzystne oddziaływanie na zdrowie ludzkie;

c) „dokuczliwość” oznacza stopień uciążliwości hałasu dla społeczności, ustalony na podstawie badań w terenie;

d) „wskaźnik hałasu” oznacza fizyczną skalę, stosowaną do określenia hałasu w środowisku, mającą związek ze szkodliwym skutkiem;

e) „ocena” oznacza dowolną metodę stosowaną do obliczania, przewidywania, szacowania albo pomiaru wartości wskaźnika hałasu lub związanych z nim szkodliwych skutków;

f) „L_{den}” (wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej) oznacza wskaźnik hałasu służący do określenia ogólnej dokuczliwości, zgodnie z definicją podaną w załączniku I;

g) „L_{day}” (wskaźnik hałasu w porze dziennej) oznacza wskaźnik hałasu służący do określenia dokuczliwości w porze dziennej, zgodnie z definicją podaną w załączniku I;

h) „$L_{evening}$” (wskaźnik hałasu w porze wieczornej) oznacza wskaźnik hałasu służący do określenia dokuczliwości w porze wieczornej, zgodnie z definicją podaną w załączniku I;

i) „L_{night}” (wskaźnik hałasu w porze nocnej) oznacza wskaźnik hałasu służący do określenia zakłócenia snu, zgodnie z definicją podaną w załączniku I;

j) „relacja dawka–skutek” oznacza stosunek między wartością wskaźnika hałasu a szkodliwym skutkiem;

k) „aglomeracja” oznacza część terytorium, którego granice wyznacza Państwo Członkowskie, o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. i gęstości zaludnienia powodującej, że Państwo Członkowskie uznaje je za obszar zurbanizowany;

([1]) Dz.U. L 257 z 10.10.1996, str. 26.

▼B

l) „obszar ciszy w obrębie aglomeracji” oznacza obszar, którego granice wyznacza właściwy organ, na przykład obszar, w którym narażenie na hałas z jakiegokolwiek źródła nie przewyższa określonej wartości L_{den} lub innego odpowiedniego wskaźnika hałasu, wyznaczonego przez Państwo Członkowskie;

m) „obszar ciszy na otwartym terenie poza miastem” oznacza obszar, którego granice wyznacza właściwy organ, na przykład obszar, w którym nie występują zakłócenia hałasem komunikacyjnym, przemysłowym lub z działalności rekreacyjnej;

n) „główna droga” oznacza regionalną, krajową albo międzynarodową drogę oznaczoną przez Państwo Członkowskie, którą przejeżdża rocznie ponad trzy miliony pojazdów;

o) „główna linia kolejowa” oznacza linię kolejową oznaczoną przez Państwo Członkowskie, po której przejeżdża rocznie ponad 30 tys. składów pociągów;

p) „główne lotnisko” oznacza cywilny port lotniczy, wyznaczony przez Państwo Członkowskie, na którym odbywa się ponad 50 tysięcy przemieszczeń rocznie (przez przemieszczenie rozumie się start lub lądowanie), z wyłączeniem przemieszczeń dokonywanych wyłącznie w celach szkoleniowych na lekkich samolotach;

q) „sporządzanie mapy hałasu” oznacza przedstawianie, w kategoriach wskaźnika hałasu, danych dotyczących aktualnej lub przewidywanej sytuacji w zakresie hałasu, ze wskazaniem przypadków naruszenia odnośnej obowiązującej wartości granicznej, liczby dotkniętych osób na określonym obszarze lub liczby lokali mieszkalnych poddanych działaniu pewnej wartości wskaźnika hałasu na pewnym obszarze;

r) „strategiczna mapa hałasu” — oznacza mapę, opracowaną do celów całościowej oceny narażenia na hałas z różnych źródeł na danym obszarze, albo do celów sporządzania ogólnych prognoz dla danego obszaru;

s) „wartość graniczna” oznacza wartość L_{den} lub L_{night} i, tam gdzie właściwe, L_{day} i $L_{evening}$, ustaloną przez Państwo Członkowskie, po której przekroczeniu właściwe władze są obowiązane rozważyć lub wprowadzić środki łagodzące; dopuszcza się różnicowanie wartości granicznych według różnych rodzajów hałasu (z ruchu kołowego, szynowego, lotniczego, z działalności przemysłowej itd.), różnego otoczenia i różnej wrażliwości mieszkańców na hałas; dopuszcza się także ich różnicowanie w zależności od istniejącej sytuacji i dla nowych sytuacji (w przypadku gdy nastąpiła zmiana sytuacji w zakresie źródła hałasu lub korzystania z otoczenia);

t) „plany działań” oznaczają plany sporządzane dla potrzeb zarządzania emisją i skutkami hałasu, w tym, w razie potrzeby, dla potrzeb zmniejszania hałasu;

▼B

u) „planowanie akustyczne” oznacza kontrolowanie hałasu w przyszłości poprzez wykorzystanie planowanych środków, takich jak planowanie przestrzenne, inżynieria systemów dla komunikacji, planowanie komunikacji, zmniejszenie hałasu przez stosowanie środków z zakresu izolacji dźwiękowej i przez kontrolę źródeł pod kątem hałasu;

v) „społeczeństwo” oznacza osobę lub osoby fizyczne lub prawne i, zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub praktyką, ich związki, organizacje i ugrupowania.

Artykuł 4

Wdrożenie i odpowiedzialność

1. Państwa Członkowskie wyznaczają, na odpowiednich poziomach, właściwe władze i organy odpowiedzialne za wdrożenie niniejszej dyrektywy, w szczególności władze odpowiedzialne za:

a) sporządzanie i, gdzie stosowne, odpowiednio, zatwierdzanie map hałasu i planów działań dla aglomeracji, głównych dróg, głównych linii kolejowych i głównych lotnisk;

b) gromadzenie map hałasu i planów działań.

2. Państwa Członkowskie udostępnią Komisji i społeczeństwu dane określone w ust. 1 w terminie do dnia 18 lipca 2005 r.

Artykuł 5

Wskaźniki hałasu i ich stosowanie

1. Przy sporządzaniu i analizowaniu strategicznych map hałasu zgodnie z art. 7 Państwa Członkowskie stosują wskaźniki hałasu L_{den} i L_{night} określone w załączniku I.

Do czasu wprowadzenia obowiązku stosowania wspólnych metod oceny w procesie ustalania L_{den} i L_{night} dopuszcza się stosowanie w tym celu przez Państwa Członkowskie istniejących krajowych wskaźników hałasu i związanych danych, które należy przeliczyć na wskaźniki, o których mowa powyżej. Nie dopuszcza się korzystania z danych starszych niż trzyletnie.

2. Dopuszcza się stosowanie przez Państwa Członkowskie dodatkowych wskaźników hałasu w odniesieniu do szczególnych przypadków, takich jak określone w załączniku I pkt 3.

3. Dopuszcza się stosowanie przez Państwa Członkowskie, do celów planowania akustycznego i podziału na strefy hałasu wskaźników innych niż L_{den} i L_{night}.

▼B

4. Państwa Członkowskie przekażą Komisji, w terminie do dnia 18 lipca 2005 r., informacje dotyczące odnośnych wartości granicznych obowiązujących na ich terytorium lub przygotowywanych, wyrażonych w L_{den} i L_{night} oraz, gdzie stosowne, L_{day} i $L_{evening}$, dla hałasu powstającego z ruchu kołowego, ruchu szynowego, z samolotów wokół lotnisk i hałasu w miejscach prowadzenia działalności przemysłowej, wraz z wyjaśnieniami dotyczącymi stosowania wartości granicznych.

Artykuł 6

Metody oceny

1. Do ustalania wartości L_{den} i L_{night} stosuje się metody oceny, określone w załączniku II.

▼M1

2. Komisja ustanawia, w trybie zmiany załącznika II, wspólne metody oceny na potrzeby ustalania L_{den} i L_{night}. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3. Do czasu przyjęcia tych metod dopuszcza się stosowanie przez państwa członkowskie metod oceny, dostosowanych zgodnie z załącznikiem II i opartych na metodach ustanowionych w ich krajowym ustawodawstwie. W takich przypadkach państwa członikowskie muszą wykazać, że wyniki uzyskane metodami, o których mowa, są równorzędne z wynikami uzyskiwanymi przy zastosowaniu metod określonych w załączniku II pkt 2.2.

▼B

3. Dopuszcza się posługiwanie się współczynnikami dawka–skutek, określonymi w załączniku III, przy dokonywaniu oceny szkodliwych skutków.

Artykuł 7

Sporządzanie strategicznych map hałasu

1. Państwa Członkowskie zapewnią sporządzenie, w terminie do dnia 30 czerwca 2007 r., strategicznych map hałasu przedstawiających sytuację w poprzednim roku kalendarzowym oraz ich zatwierdzenie, o ile jest wymagane, przez właściwe władze, dla wszystkich aglomeracji o liczbie mieszkańców ponad 250 tysięcy i dla wszystkich głównych dróg o obciążeniu ruchem ponad sześć milionów przejazdów rocznie, głównych linii kolejowych o obciążeniu ruchem ponad 60 tysięcy przejazdów składów pociągów rocznie i głównych lotnisk na swym terytorium.

Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję, w terminie do dnia 30 czerwca 2005 r., a następnie co pięć lat, o głównych drogach o obciążeniu ruchem ponad 6 milionów przejazdów rocznie, głównych liniach kolejowych o obciążeniu ruchem ponad 60 tysięcy przejazdów składów pociągów rocznie, głównych lotniskach i aglomeracjach o liczbie mieszkańców ponad 250 tysięcy na swym terytorium.

2. Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne dla zapewnienia sporządzenia, w terminie do dnia 30 czerwca 2012 r., a następnie co pięć lat, strategicznych map hałasu przedstawiających sytuację w poprzednim roku kalendarzowym i zatwierdzenia takich map przez właściwe władze, jeśli zatwierdzenie jest wymagane, dla wszystkich aglomeracji i wszystkich głównych dróg i głównych linii kolejowych na swym terytorium.

▼B

Państwa Członkowskie powiadomią Komisję, w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r., o wszystkich aglomeracjach i wszystkich głównych drogach i głównych liniach kolejowych na swym terytorium.

3. Strategiczne mapy hałasu muszą spełniać minimalne wymagania, ustanowione w załączniku IV.

4. Sąsiadujące Państwa Członkowskie są obowiązane współpracować w zakresie sporządzania strategicznych map hałasu dla obszarów przygranicznych.

5. Strategiczne mapy hałasu analizuje się i zmienia, w miarę potrzeby, nie rzadziej niż co pięć lat od daty sporządzenia.

Artykuł 8

Plany działań

1. Państwa Członkowskie zapewnią sporządzenie przez właściwe władze, w terminie do dnia 18 lipca 2008 r., planów działań dla potrzeb zarządzania problemami hałasu i skutkami hałasu oraz w miarę potrzeby, zmniejszania hałasu na obszarach podległych ich właściwości:

a) obszarów położonych w pobliżu głównych dróg o obciążeniu ruchem powyżej 6 milionów przejazdów rocznie, głównych linii kolejowych o obciążeniu ruchem powyżej 60 tysięcy przejazdów pociągów rocznie i głównych lotnisk;

b) aglomeracji o liczbie mieszkańców powyżej 250 tysięcy. Plany, o których mowa, mają także służyć ochronie obszarów ciszy przed zwiększeniem hałasu.

Właściwe władze dobierają środki przewidziane w planach według własnego uznania, z tym że takie środki powinny w szczególności odnosić się do priorytetów, wynikających z przekroczenia odnośnej wartości granicznej lub z innych kryteriów przyjętych przez Państwa Członkowskie i mieć zastosowanie w szczególności do najważniejszych obszarów, ustalonych w wyniku sporządzania map hałasu.

2. Państwa Członkowskie zapewnią sporządzenie przez właściwe władze, w terminie do dnia 18 lipca 2013 r., planów działań odnoszących się szczególnie do priorytetów wynikających z przekroczenia odnośnej wartości granicznej lub z innych kryteriów, przyjętych przez Państwa Członkowskie dla aglomeracji, głównych dróg i głównych linii kolejowych na swym terytorium.

3. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o innych istotnych kryteriach określonych w ust. 1 i 2.

4. Plany działań muszą spełniać minimalne wymagania określone w załączniku V.

5. Plany działań analizuje się i, w miarę potrzeby, zmienia w przypadku wystąpienia istotnego zdarzenia, rzutującego na istniejącą sytuację w dziedzinie hałasu, a w każdym razie co pięć lat od daty zatwierdzenia.

▼B

6. Sąsiadujące Państwa Członkowskie współpracują w zakresie planów działań dla regionów granicznych.

7. Państwa Członkowskie zapewnią przeprowadzenie społecznych konsultacji w sprawie projektów planów działań, możliwości wczesnego, skutecznego społecznego uczestnictwa w przygotowaniu i analizie planów działań, uwzględnienie wyników uczestnictwa i informowanie społeczeństwa o podjętych decyzjach. Należy zapewnić racjonalny harmonogram uwzględniający odpowiedni czas na poszczególne fazy społecznego uczestnictwa.

W razie gdy obowiązek przeprowadzenia procedury społecznego uczestnictwa wynika jednocześnie z niniejszej dyrektywy i innych aktów prawa wspólnotowego, Państwa Członkowskie mogą przewidzieć wspólne procedury, aby uniknąć powielania działań.

Artykuł 9

Informowanie społeczeństwa

1. Państwa Członkowskie zapewnią, że sporządzone i odpowiednio przyjęte przez nie mapy hałasu oraz opracowane plany działań zostaną udostępnione społeczeństwu i rozpowszechnione zgodnie z odpowiednim prawem wspólnotowym, w szczególności z dyrektywą Rady 90/313/EWG z dnia 7 czerwca 1990 r. w sprawie swobody dostępu do informacji o środowisku ([1]) oraz zgodnie z załącznikami IV i V do niniejszej dyrektywy, między innymi przy użyciu dostępnych technik informacji.

2. Niniejsza informacja powinna być przejrzysta, zrozumiała i przystępna. Powinna zawierać podsumowanie z wyszczególnieniem najważniejszych zagadnień.

Artykuł 10

Gromadzenie i publikowanie danych przez Państwa Członkowskie i Komisję

1. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w terminie do dnia 18 stycznia 2004 r., sprawozdanie zawierające analizę dotychczasowych środków wspólnotowych w zakresie źródeł hałasu w środowisku.

2. Państwa Członkowskie zapewnią przekazanie Komisji danych ze strategicznych map hałasu i streszczeń planów działań określonych w załączniku VI w ciągu sześciu miesięcy od terminów ustanowionych odpowiednio w art. 7 i 8.

3. Komisja tworzy bazę danych ze strategicznych map hałasu w celu ułatwienia sporządzenia sprawozdania określonego w art. 11 i innych prac techniczno-informacyjnych.

4. Komisja ogłasza co pięć lat uproszczone sprawozdanie na temat danych ze strategicznych map hałasu i planów działań. Termin złożenia pierwszego sprawozdania przypada na dzień 18 lipca 2009 r.

([1]) Dz.U. L 158 z 23.6.1990, str. 56.

▼B

Artykuł 11

Analiza i sprawozdawczość

1. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w terminie do dnia 18 lipca 2009 r. sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.

2. Sprawozdanie, o którym mowa, ma zawierać w szczególności ocenę potrzeby dalszych działań wspólnotowych w sprawie hałasu w środowisku i, gdzie konieczne, propozycje strategii wykonawczych dotyczących takich aspektów, jak:

a) długo- i średnioterminowe zadania dotyczące zmniejszania liczby osób, odczuwających negatywne skutki hałasu w środowisku, ze szczególnym uwzględnieniem różnic klimatycznych i kulturowych;

b) dodatkowe środki zmniejszania hałasu w środowisku z konkretnych źródeł, w szczególności z urządzeń pracujących na otwartej przestrzeni, środków transportu i infrastruktury transportu, oraz niektórych kategorii działalności przemysłowej oparte na środkach już wdrożonych lub środkach, których przyjęcie jest dyskutowane;

c) ochrona obszarów ciszy na otwartych terenach poza miastem.

3. Sprawozdanie ma obejmować analizę jakości środowiska akustycznego na terytorium Wspólnoty, sporządzoną na podstawie danych określonych w art. 10 i uwzględniać postęp naukowo-techniczny i inne istotne informacje. Głównymi kryteriami wyboru proponowanych strategii i środków są obniżenie szkodliwych skutków i stopa efektywności kosztowej.

4. Po otrzymaniu pierwszego zestawu strategicznych map hałasu Komisja ponownie rozważy:

— możliwość przyjęcia pkt 1 w załączniku I wysokości pomiaru równej 1,5 metra, w odniesieniu do obszarów, na których występują budynki jednopiętrowe,

— niższy dolny limit szacowanej liczby osób narażonych na różne pasma L_{den} i L_{night} w załączniku VI.

5. Analizy sprawozdania dokonuje się co pięć lat lub, w razie potrzeby, częściej. Sprawozdanie musi zawierać ocenę wykonania niniejszej dyrektywy.

6. Wraz ze sprawozdaniem przedkłada się, w razie potrzeby, wnioski w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy.

▼M1

Artykuł 12

Dostosowanie do postępu naukowo-technicznego

Komisja dostosowuje załącznik I pkt 3 oraz załączniki II i III do niniejszej dyrektywy do postępu naukowego i technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

▼B

Artykuł 13

Komitet

1. Komitet powołany na mocy art. 18 dyrektywy 2000/14/WE jest organem pomocniczym Komisji.

▼B

2. Ilekroć przywołuje się niniejszy ustęp, mają zastosowanie przepisy art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

▼M1

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8.

▼B

Artykuł 14

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 18 lipca 2004 r. i powiadamiają o tym Komisję.

Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

WSKAŹNIKI HAŁASU

określone w art. 5

1. **Definicja dzień–wieczór–noc L_{den}**

Poziom dzień–wieczór–noc L_{den} w decybelach (dB) ustala się według następującego wzoru:

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

gdzie:

— L_{day} — długookresowa, ważona dźwiękiem A średnia poziomu dźwięku zgodna z definicją podaną w ISO 1996-2: 1987, ustalona dla wszystkich pór dziennych w roku,

— $L_{evening}$ — długookresowa, ważona dźwiękiem A średnia poziomu dźwięku zgodna z definicją podaną w ISO 1996-2: 1987, ustalona dla wszystkich pór wieczornych w roku,

— L_{night} — długookresowa, ważona dźwiękiem A średnia poziomu dźwięku zgodna z definicją podaną w ISO 1996-2: 1987, ustalona dla wszystkich pór nocnych w roku,

gdzie:

— pora dzienna trwa 12 godzin, wieczorna — cztery godziny, a nocna — osiem godzin. Państwa Członkowskie mogą skrócić porę wieczorną o jedną lub dwie godziny i przedłużyć w związku z tym porę dzienną i/lub nocną, z zastrzeżeniem, że taka decyzja musi odnosić się jednakowo do wszystkich źródeł i pod warunkiem powiadomienia Komisji o wszelkich systematycznych różnicach w stosunku do opcji domyślnej,

— Państwo Członkowskie wybiera godzinę rozpoczęcia pory dziennej (a w konsekwencji także pory wieczornej i pory nocnej) (wybór, o którym mowa, musi dotyczyć jednakowo wszystkich źródeł hałasu); wartościami domyślnymi są: od 7.00 do 19.00, od 19.00 do 23.00 i od 23.00 do 7.00 czasu miejscowego,

— rok oznacza dany rok w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych;

i gdzie:

— uwzględnia się falę padającą, tzn. nie uwzględnia się dźwięku odbitego od elewacji danego budynku mieszkalnego (na ogół przyjmuje się korekcję o 3 dB).

Wysokość punktu pomiaru L_{den} zależy od przeznaczenia wyników pomiaru:

— w przypadku gdy dokonuje się obliczeń dla potrzeb sporządzania strategicznych map hałasu w związku z narażeniem na hałas w budynkach i w ich pobliżu, punkty oceny muszą znajdować się 4,0 ± 0, 2 m (od 3,8 do 4,2 m) nad ziemią i na najbardziej narażonej elewacji; przez najbardziej narażoną elewację rozumie się ścianę zewnętrzną zwróconą frontem do konkretnego źródła hałasu i usytuowaną najbliżej niego; do innych celów można dokonywać innych wyborów,

— w przypadku gdy dokonuje się pomiarów dla potrzeb sporządzania strategicznych map hałasu w związku z narażeniem na hałas w budynkach i w ich pobliżu, dopuszcza się wybór innych wysokości, z zastrzeżeniem, że w żadnym razie nie mogą być mniejsze niż 1,5 m nad ziemią i z zastrzeżeniem korekty wyników zgodnie z równorzędną wysokością 4 m,

▼B

— do innych celów, takich jak planowanie akustyczne i podział na strefy hałasu, dopuszcza się wybór innych wysokości, z zastrzeżeniem że w żadnym razie nie mogą być mniejsze niż 1,5 m nad ziemią, na przykład dla:

— obszarów wiejskich o jednopiętrowej zabudowie mieszkalnej,

— projektowania lokalnych środków zmniejszania wpływu hałasu na konkretne lokale mieszkalne,

— sporządzania szczegółowych map hałasu dla ograniczonego obszaru, ze wskazaniem narażenia poszczególnych lokali mieszkalnych na hałas.

2. **Definicja wskaźnika hałasu dla pory nocnej**

Wskaźnik hałasu dla pory nocnej L_{night} jest długookresową, ważoną dźwiękiem A średnią poziomu dźwięku zgodną z definicją zawartą w ISO 1996-2: 1987, ustaloną dla wszystkich pór nocnych w roku,

gdzie:

— pora nocna oznacza okres ośmiu godzin, zgodnie z definicją podaną w ust. 1,

— rok oznacza dany rok w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok kalendarzowy w odniesieniu do warunków meteorologicznych, zgodnie z definicją podaną w ust. 1,

— uwzględnia się dźwięk padający, określony w ust. 1,

— punkt pomiaru — jak dla L_{den}.

3. **Uzupełniające wskaźniki hałasu**

W niektórych przypadkach może być korzystne stosowanie dodatkowo do L_{den} i L_{night}, i, odpowiednio, L_{day} i $L_{evening}$, specjalnych wskaźników hałasu i związanych wartości granicznych. Poniżej podano niektóre przykłady:

— rozpatrywane źródło hałasu działa jedynie przez niewielką część czasu (na przykład, przez mniej niż 20 % sumy okresów dziennych w roku, sumy okresów wieczornych w roku lub sumy okresów nocnych w roku),

— średnia liczba zdarzeń akustycznych w jednej porze lub kilku porach jest bardzo niska (na przykład mniej niż jedno zdarzenie akustyczne na godzinę; zdarzenie akustyczne określane jest jako sygnał akustyczny trwający krócej niż pięć minut; przykładem jest hałas przejeżdżającego pociągu albo przelatującego samolotu),

— wysoki udział dźwięków niskiej częstotliwości w hałasie,

— L_{Amax} lub SEL (poziom ekspozycji na hałas) dla ochrony okresów nocnych w przypadku szczytów hałasu,

— dodatkowa ochrona weekendów lub konkretnej części roku,

— dodatkowa ochrona pory dziennej,

— dodatkowa ochrona pory wieczornej,

— połączenie hałasu z różnych źródeł,

— obszary ciszy na otwartych terenach poza miastem,

— w skład hałasu wchodzą silne składniki tonowe,

— hałas o charakterze impulsowym.

▼M2

ZAŁĄCZNIK II

METODY OCENY NA POTRZEBY USTALANIA WSKAŹNIKÓW HAŁASU

(o których mowa w art. 6 dyrektywy 2002/49/WE)

1. WPROWADZENIE

Wartości L_{den} i L_{night} ustala się na stanowiskach oceny za pomocą obliczeń zgodnych z metodą omówioną w rozdziale 2 oraz danymi wyszczególnionymi w rozdziale 3. Pomiarów można dokonywać zgodnie z rozdziałem 4.

2. WSPÓLNE METODY OCENY HAŁASU

2.1. **Przepisy ogólne – hałas w ruchu drogowym, ruchu kolejowym oraz działalności przemysłowej**

2.1.1. *Definicje wskaźników, zakresu częstotliwości i pasma*

Obliczenia poziomu hałasu definiuje się ►C1 w zakresie częstotliwości od 63 Hz do 8 kHz pasm oktawowych ◄. Wyniki dla pasma o danej częstotliwości wyraża się w odpowiednich przedziałach częstotliwości.

Poziom hałasu w ruchu drogowym, kolejowym i działalności przemysłowej oblicza się w pasmach oktawowych, jedynie w przypadku obliczania mocy akustycznej źródła hałasu w ruchu kolejowym korzysta się z pasm tercjowych. W odniesieniu do hałasu w ruchu drogowym, kolejowym i działalności przemysłowej długookresowy, średni poziom ciśnienia akustycznego ważonego dźwiękiem A oblicza się, w oparciu o wyniki uzyskane dla pasm oktawowych, dla pory dziennej, wieczornej i nocnej w sposób zdefiniowany w załączniku I i określony w art. 5 dyrektywy 2002/49/WE, przez zsumowanie danych ze wszystkich częstotliwości:

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

gdzie

A_i oznacza krzywą korekcyjną A według definicji zawartej w normie IEC 61672-1;

i = indeks pasma częstotliwości;

natomiast T oznacza czas odpowiadający porze dziennej, wieczornej lub nocnej.

Parametry hałasu:

L_p	Poziom chwilowego ciśnienia akustycznego	[dB] (ref. 2 10^{-5} Pa)
$L_{Aeq,LT}$	Ogólny, długookresowy poziom dźwięku L_{Aeq} ze wszystkich źródeł i źródeł obrazu w punkcie R	[dB] (ref. 2 10^{-5} Pa)
L_W	Poziom mocy akustycznej *in situ* źródła punktowego (ruchomego lub stałego)	[dB] (ref. 10^{-12} W)
$L_{W,i,dir}$	Kierunkowy poziom mocy akustycznej *in situ* dla pasma częstotliwości i	[dB] (ref. 10^{-12} W)
$L_{W'}$	Średni poziom mocy akustycznej *in situ* na metr od źródła liniowego.	[dB/m] (ref. 10^{-12} W)

▼M2

Inne parametry fizyczne:

p	Wartość skuteczna (rms) chwilowego ciśnienia akustycznego	[Pa]
p_0	Referencyjne ciśnienie akustyczne = 2 10^{-5} Pa	[Pa]
W_0	Referencyjna moc akustyczna = 10^{-12} W	[wat]

2.1.2. *Ramy jakości*

Dokładność wartości wejściowych

Wszystkie wartości wejściowe wpływające na poziom emisji ze źródła wyznacza się z dokładnością odpowiadającą co najmniej poziomowi niepewności ± 2dB(A) w poziomie emisji ze źródła (wszystkie inne parametry pozostają bez zmian).

Stosowanie wartości domyślnych

W przypadku stosowania tej metody dane wejściowe odwzorowują wartości rzeczywiste. Z zasady nie należy opierać się na wartościach czy założeniach domyślnych. Domyślne wartości i założenia wejściowe dopuszcza się, jeżeli pozyskanie danych rzeczywistych wiąże się z nieproporcjonalnie wysokimi kosztami.

Jakość oprogramowania stosowanego do obliczeń

Oprogramowanie stosowane do obliczeń musi wykazywać zgodność z wyszczególnionymi w tym dokumencie metodami, potwierdzoną wynikami warunków testowych.

2.2. **Hałas w ruchu drogowym**

2.2.1. *Opis źródła*

Klasyfikacja pojazdów

Źródło hałasu w ruchu drogowym ustala się, sumując emisję hałasu z każdego pojazdu uczestniczącego w przepływie ruchu. Pojazdy te dzieli się na pięć odrębnych kategorii, uwzględniających właściwości pojazdów w kategoriach emisji hałasu:

kategoria 1: lekkie pojazdy silnikowe,

kategoria 2: średnie pojazdy ciężarowe,

kategoria 3: pojazdy ciężarowe,

kategoria 4: dwukołowe pojazdy silnikowe,

kategoria 5: kategoria otwarta.

W przypadku dwukołowych pojazdów silnikowych z uwagi na bardzo duże zróżnicowanie pod względem trybu jazdy i zazwyczaj dużą różnicę w liczebności tych pojazdów, wyodrębnia się dwie podkategorie – motorowery i motocykle o większej mocy.

Używa się czterech pierwszych kategorii, natomiast piąta jest opcjonalna. Kategorię tę wprowadzono z myślą o pojazdach nowego typu, które mogą zostać skonstruowane w przyszłości i które mogą być na tyle odmienne pod względem emisji hałasu, że będą wymagały zdefiniowania dodatkowej kategorii. Kategoria ta może obejmować na przykład pojazdy

▼M2

z napędem elektrycznym lub hybrydowym lub dowolny, opracowany w przyszłości pojazd, znacznie różniący się od pojazdów należących do kategorii 1–4.

W tabeli [2.2.a] podano szczegółowe informacje na temat poszczególnych kategorii pojazdów.

Tabela [2.2.a]

Kategorie pojazdów

Kategoria	Nazwa	Opis		Kategoria pojazdu w UE Homologacja typu całego pojazdu ([1])
1	Lekkie pojazdy silnikowe	Samochody osobowe, samochody dostawcze ≤ 3,5 tony, samochody typu SUV ([2]), pojazdy wielofunkcyjne (MPV) ([3]), włącznie z przyczepami i przyczepami turystycznymi		M1 i N1
2	Średnie pojazdy ciężarowe	Średnie pojazdy ciężarowe, samochody dostawcze > 3,5 tony, autobusy, samochody kempingowe itd., dwuosiowe i posiadające opony bliźniacze na tylnej osi		M2, M3 oraz N2, N3
3	Pojazdy ciężarowe	Pojazdy ciężarowe, autokary turystyczne, autobusy, z trzema lub więcej niż trzema osiami		M2 i N2 z przyczepą, M3 i N3
4	Dwukołowe pojazdy silnikowe	4a	Motorowery dwu-, trzy- i czterokołowe	L1, L2, L6
		4b	Motocykle z przyczepą boczną i bez, motocykle trzy- i czterokołowe	L3, L4, L5, L7
5	Kategoria otwarta	Zostanie zdefiniowana wedle przyszłych potrzeb		Nie dotyczy

([1]) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).
([2]) Pojazdy sportowo-użytkowe.
([3]) Pojazdy wielofunkcyjne.

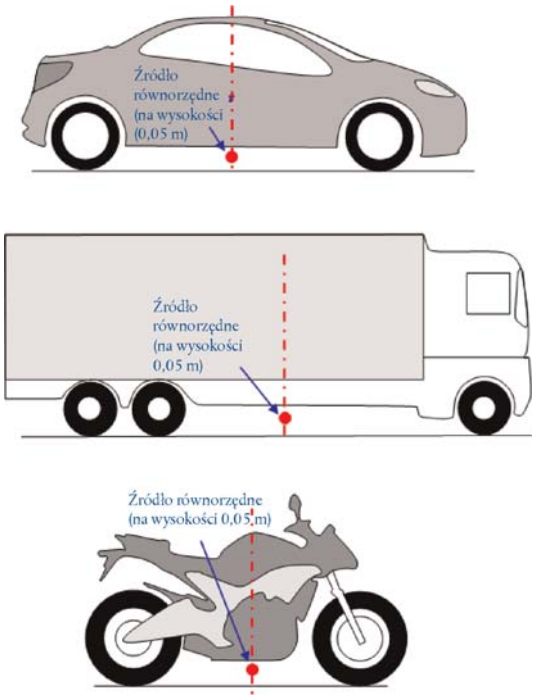
Liczba i umiejscowienie równorzędnych źródeł dźwięku

W metodzie tej każdy pojazd (kategorii 1, 2, 3, 4 i 5) jest odwzorowywany przez jedno źródło punktowe emitujące dźwięki w sposób jednorodny w półkulistą przestrzeń (2-π) powyżej podłoża. Pierwsze odbicie od powierzchni jezdni uznaje się za odbicie o wartości bezwzględnej. Jak pokazano na rysunku [2.2.a] źródło punktowe znajduje się na wysokości 0,05 m nad powierzchnią jezdni.

▼M2

Rysunek [2.2.a]

Umiejscowienie równorzędnego źródła punktowego na pojazdach lekkich (należących do kategorii 1), ciężarowych (należących do kategorii 2 i 3) oraz pojazdach dwukołowych (należących do kategorii 4).



Źródło liniowe odwzorowuje przepływ ruchu. W modelu jezdni wielopasmowej, w warunkach wzorcowych, każdy pas powinien być odwzorowany źródłem liniowym umieszczonym pośrodku każdego z pasów. Niemniej dopuszcza się również modelowanie za pomocą jednego źródła liniowego, umiejscowionego pośrodku jezdni dwukierunkowej lub – w przypadku jezdni wielopasmowej – jednego źródła liniowego umiejscowionego na zewnętrznym pasie jezdni.

Emisja mocy akustycznej

Uwagi ogólne

Moc akustyczną źródła definiuje się jako „pole częściowo swobodne”, co oznacza, że moc akustyczna uwzględnia oddziaływanie akustyczne odbicia od podłoża znajdującego się bezpośrednio pod modelowanym źródłem, jeżeli w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują obiekty zakłócające propagację dźwięku, ale nie uwzględnia odbicia od powierzchni jezdni nie znajdującej się bezpośrednio pod modelowanym źródłem.

Przepływ ruchu

Emisję z przepływu ruchu odwzorowuje źródło liniowe charakteryzowane kierunkową mocą akustyczną na metr danej częstotliwości. Odwzorowanie to odpowiada sumie mocy emisji dźwięku z poszczególnych pojazdów uczestniczących w przepływie ruchu oraz czasowi, w jakim pojazdy te przebywały na analizowanym odcinku jezdni. Uwzględnienie pojedynczego pojazdu w przepływie ruchu wymaga zastosowania modelu przepływu ruchu.

▼M2

Jeżeli przyjmuje się stały przepływ ruchu Q_m pojazdów kategorii m na godzinę, poruszających się z prędkością średnią v_m (w km/h), kierunkową moc akustyczną źródła liniowego $L_{W',\ eq,line,i,m}$ na metr w paśmie częstotliwości i od źródła liniowego definiuje się na podstawie:

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

gdzie $L_{W',i,m}$ oznacza kierunkową moc akustyczną jednego pojazdu. $L_{W',m}$ wyraża się w dB (ref. 10^{-12} W/m). Powyższe poziomy mocy akustycznej oblicza się dla ►C1 każdego pasma oktawowego i, o częstotliwości od 63 Hz do 8 kHz ◄.

Dane o przepływie ruchu Q_m wyraża się jako średnią roczną na godzinę, na porę dnia (dzienną, wieczorną, nocną), na daną kategorię pojazdu i na źródło liniowe. Dane wejściowe przepływu ruchu pozyskane ze zliczenia ruchu lub z modeli ruchu stosuje się w odniesieniu do pojazdów należących do wszystkich kategorii.

Prędkość v_m to reprezentatywna prędkość pojazdu należącego do danej kategorii: w większości przypadków niższa z maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku jezdni i maksymalnej prędkości dopuszczalnej dla pojazdu należącego do danej kategorii. W przypadku braku miejscowych danych pomiarowych stosuje się maksymalną prędkość dopuszczalną dla pojazdu należącego do danej kategorii.

Pojazd jednostkowy

W przepływie ruchu przyjmuje się, że wszystkie pojazdy należące do kategorii m poruszają się z taką samą prędkością, tzn. v_m, średnią prędkością przepływu pojazdów należących do danej kategorii.

Pojazd drogowy modeluje się z wykorzystaniem układu równań matematycznych odwzorowujących dwa główne źródła hałasu:

1) hałas toczenia wywołany wzajemnym oddziaływaniem opony i nawierzchni jezdni;

2) hałas emitowany przez jednostkę napędową pojazdu (silnik, układ wydechowy).

Źródło hałasu toczenia uwzględnia hałas aerodynamiczny.

W przypadku pojazdów lekkich i średnich oraz pojazdów ciężarowych (należących do kategorii 1, 2 i 3) całkowita moc akustyczna odpowiada sumie energii akustycznej hałasu toczenia i jednostki napędowej. W ten sposób całkowity poziom mocy akustycznej źródeł liniowych m = 1, 2 lub 3 definiuje się na podstawie:

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

gdzie $L_{WR,i,m}$ oznacza poziom mocy akustycznej hałasu toczenia, a $L_{WP,i,m}$ oznacza poziom mocy akustycznej hałasu jednostki napędowej. Dotyczy to wszystkich zakresów prędkości. W przypadku prędkości niższej niż 20 km/h poziom mocy akustycznej jest identyczny ze zdefiniowanym we wzorze dla v_m= 20 km/h.

W przypadku pojazdów dwukołowych (należących do kategorii 4), dla źródła analizuje się wyłącznie poziom hałasu jednostki napędowej:

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

Dotyczy to wszystkich zakresów prędkości. W przypadku prędkości niższej niż 20 km/h poziom mocy akustycznej jest identyczny ze zdefiniowanym we wzorze dla v_m= 20 km/h.

2.2.2. *Warunki odniesienia*

Równania i współczynniki dotyczące źródła odnoszą się do następujących warunków odniesienia:

▼M2

— stała prędkość pojazdu,

— równa jezdnia,

— temperatura otoczenia τ_{ref} = 20 °C,

— wirtualna referencyjna nawierzchnia jezdni, wykonana ze średnio zagęszczonego betonu asfaltowego 0/11 i mieszanki grysowo-mastyksowej 0/11 w wieku od 2 do 7 lat oraz w stanie utrzymania określonym w warunkach odniesienia,

— sucha nawierzchnia jezdni,

— opony bez kolców.

2.2.3. *Hałas toczenia*

Równanie ogólne

Moc akustyczną hałasu toczenia w paśmie częstotliwości i dla pojazdu należącego do kategorii m = 1, 2 lub 3 definiuje się na podstawie:

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

Współczynniki $A_{R,i,m}$ i $B_{R,i,m}$ podaje się w pasmach oktawowych dla każdej kategorii pojazdu oraz dla prędkości referencyjnej v_{ref} = 70 km/h. $\Delta L_{WR,i,m}$ odpowiada sumie współczynników korekcji emisji hałasu toczenia w konkretnych warunkach drogowych lub dotyczących specyfiki pojazdu, odbiegających od warunków odniesienia:

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

$\Delta L_{WR,road,i,m}$ oznacza oddziaływanie na hałas toczenia nawierzchni jezdni o właściwościach akustycznych odbiegających od wirtualnej nawierzchni referencyjnej, zdefiniowanej w rozdziale 2.2.2. Uwzględnia oddziaływanie akustyczne na propagację i wytwarzanie hałasu;

$\Delta L_{studded\ tyres,i,m}$ oznacza współczynnik korekcji odpowiadający wyższemu hałasowi toczenia z pojazdów lekkich, wyposażonych w opony z kolcami;

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ oznacza oddziaływanie akustyczne na hałas toczenia skrzyżowania z sygnalizacją świetlną lub ronda. Uwzględnia oddziaływanie zmiany prędkości na hałas;

$\Delta L_{W,temp}$ oznacza współczynnik korygujący temperaturę średnią τ odbiegającą od temperatury referencyjnej τ_{ref} = 20 °C.

Korekcja dla opon z kolcami

Oddziaływanie opon wyposażonych w kolce na poziom hałasu należy uwzględnić tam, gdzie znaczna liczba pojazdów lekkich uwzględnionych w przepływie ruchu porusza się na oponach wyposażonych w kolce przez kilka miesięcy w roku. W przypadku każdego pojazdu należącego do kategorii m = 1 wyposażonego w opony z kolcami, zależne od prędkości podwyższenie poziomu hałasu toczenia ocenia się na podstawie:

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

gdzie współczynniki a_i i b_i wyznacza się dla każdego pasma oktawowego.

▼M2

Podwyższenie emisji hałasu toczenia można przypisać wyłącznie pojazdom lekkim wyposażonym w opony z kolcami i jedynie w konkretnej porze T_s roku (wyrażonej w miesiącach). Jeżeli $Q_{stud,ratio}$ oznacza średni współczynnik całkowitej liczby pojazdów lekkich wyposażonych w opony z kolcami na godzinę w (wyrażonym w miesiącach) okresie T_s, średnioroczny odsetek pojazdów wyposażonych w opony z kolcami p_s wyraża się za pomocą wzoru:

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

Korekcja wynikowa stosowana do emisji mocy akustycznej hałasu toczenia wywołanego stosowaniem opon z kolcami w pojazdach należących do kategorii $m = 1$ w paśmie częstotliwości i wynosi:

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

Korekcji nie stosuje się do pojazdów należących do wszystkich pozostałych kategorii:

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

Oddziaływanie temperatury otoczenia na korekcję hałasu toczenia

Temperatura otoczenia wpływa na emisję hałasu toczenia; poziom mocy akustycznej hałasu toczenia spada wraz ze wzrostem temperatury otoczenia. Oddziaływanie temperatury otoczenia uwzględnia się w korekcie nawierzchni jezdni. Korekcje nawierzchni jezdni ustala się zazwyczaj w temperaturze otoczenia $\tau_{ref} = 20$ °C. W przypadku innych średniorocznych temperatur otoczenia wyrażanych w °C, hałas nawierzchni jezdni koryguje się na podstawie:

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

Współczynnik korygujący ma wartość dodatnią (tzn. poziom hałasu wzrasta) w temperaturze poniżej 20 °C i ujemną (tzn. poziom hałasu spada) w wyższych temperaturach. Współczynnik K zależy od nawierzchni jezdni i właściwości opon oraz, co do zasady, odwzorowuje ogólną zależność częstotliwości. W przypadku wszystkich nawierzchni jezdni stosuje się ogólny współczynnik $K_{m=1} = 0{,}08$ dB/°C dla pojazdów lekkich (należących do kategorii 1) oraz $K_{m=2} = K_{m=3} = 0{,}04$ dB/°C dla pojazdów ciężarowych (należących do kategorii 2 i 3). Współczynnik korygujący stosuje się równomiernie na wszystkich pasmach oktawowych od 63 do 8 000 Hz.

2.2.4. *Hałas z jednostki napędowej*

Równanie ogólne

Emisja hałasu jednostki napędowej uwzględnia hałas emitowany przez silnik, układ wydechowy, przekładnie, wlot powietrza, itp. Poziom mocy akustycznej hałasu jednostki napędowej definiuje się na podstawie:

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

Współczynniki $A_{P,i,m}$ i $B_{P,i,m}$ podaje się w pasmach oktawowych dla każdej kategorii pojazdu oraz dla prędkości referencyjnej $v_{ref} = 70$ km/h.

$\Delta L_{WP,i,m}$ odpowiada sumie współczynników korygujących stosowanych do emisji hałasu jednostki napędowej w konkretnych warunkach jezdnych lub warunkach regionalnych, odbiegających od warunków odniesienia:

▼M2

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

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ oznacza oddziaływanie nawierzchni jezdni na hałas jednostki napędowej w formie pochłaniania. Obliczeń dokonuje się zgodnie ze wskazówkami zamieszczonymi w rozdziale 2.2.6.

$\Delta L_{WP,acc,i,m}$ i $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ oznaczają oddziaływanie gradientów jezdni oraz nabierania i wytracania przez pojazd prędkości na skrzyżowaniach. Oddziaływanie poszczególnych warunków, o których mowa powyżej, oblicza się zgodnie ze wskazówkami zamieszczonymi w rozdziałach 2.2.4 i 2.2.5.

Oddziaływanie gradientów jezdni

Gradient jezdni oddziałuje na emisję hałasu pojazdu dwojako: po pierwsze, oddziałuje na prędkość pojazdu, a co za tym idzie, na emisję hałasu toczenia i jednostki napędowej pojazdu; po drugie, oddziałuje na obciążenie silnika i prędkość obrotową silnika, która zmienia się z uwagi na konieczność dobrania właściwego biegu, a tym samym, na emisję hałasu jednostki napędowej pojazdu. W rozdziale tym, w którym przyjęto prędkość stałą, przeanalizowano jedynie oddziaływanie na hałas jednostki napędowej.

Oddziaływanie gradientu jezdni na hałas jednostki napędowej uwzględnia się za pomocą współczynnika korygującego $\Delta L_{WP,grad,m}$, który jest funkcją nachylenia s (w %), prędkości pojazdu v_m (w km/h) i kategorii pojazdu m. W przypadku dwukierunkowego przepływu ruchu należy koniecznie podzielić przepływ na dwa elementy, korygując jedną połowę dla podjeżdżania pod wzniesienie, a drugą połowę dla zjeżdżania ze wzniesienia. Współczynnik korygujący stosuje się równomiernie na wszystkich pasmach oktawowych:

dla $m = 1$

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

dla $m = 2$

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

dla $m = 3$

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

dla $m = 4$

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

Korekcja $\Delta L_{WP,grad,m}$ domyślnie uwzględnia oddziaływanie nachylenia na prędkość.

▼M2

2.2.5. *Oddziaływanie nabierania i wytracania prędkości przez pojazdy*

Omówioną poniżej korekcję nabierania i wytracania prędkości stosuje się przed i za skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną oraz przed i za rondami.

Współczynnik korygujący hałasu toczenia $\Delta L_{WR,acc,m,k}$ oraz hałasu jednostki napędowej $\Delta L_{WP,acc,m,k}$ oznaczają funkcje liniowe odległości x (w m) od źródła punktowego do najbliższego punktu przecięcia obszaru umiejscowienia danego źródła liniowego i następnego źródła liniowego. Współczynniki te stosuje się równomiernie na wszystkich pasmach oktawowych:

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

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

Współczynniki $C_{R,m,k}$ i $C_{P,m,k}$ są zależne od typu skrzyżowania k (k = 1 dla skrzyżowania z sygnalizacją świetlną; k = 2 dla ronda) i wyznacza się je dla każdej kategorii pojazdów. Korekcja uwzględnia oddziaływanie zmiany prędkości przy dojeżdżaniu do lub zjeżdżaniu ze skrzyżowania czy ronda.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że odległość $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. *Oddziaływanie typu nawierzchni jezdni*

Zasady ogólne

W przypadku nawierzchni jezdni o właściwościach akustycznych odbiegających od nawierzchni referencyjnej stosuje się spektralny współczynnik korygujący hałas toczenia i hałas jednostki napędowej.

Współczynnik korygujący emisję hałasu toczenia ze względu na nawierzchnię jezdni otrzymuje się z:

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

gdzie

$\alpha_{i,m}$ oznacza widmowy współczynnik korygujący wyrażony w dB przy prędkości referencyjnej v_{ref} dla pojazdu należącego do kategorii m (1, 2 lub 3) i pasma widmowego i;

β_m oznacza oddziaływanie prędkości na ograniczanie hałasu toczenia dla pojazdu należącego do kategorii m (1, 2 lub 3), identyczny dla wszystkich pasm częstotliwości.

Współczynnik korygujący emisję hałasu jednostki napędowej ze względu na nawierzchnię jezdni otrzymuje się z:

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

Nawierzchnie dźwiękochłonne ograniczają hałas jednostki napędowej, natomiast inne niż dźwiękochłonne nie zwiększają go.

Oddziaływanie wieku nawierzchni jezdni na charakterystykę hałasu

Charakterystyka hałasu nawierzchni jezdni zależy od wieku nawierzchni i stanu jej utrzymania, przy czym głośność wszystkich nawierzchni wzrasta wraz z ich wiekiem. W tej metodzie wyznaczone parametry nawierzchni jezdni uznaje się za reprezentatywne dla charakterystyki akustycznej typu nawierzchni jezdni, uśrednione względem reprezentatywnego okresu użytkowania nawierzchni i przy założeniu właściwego utrzymania nawierzchni jezdni.

▼M2

2.3. **Hałas w ruchu kolejowym**

2.3.1. *Opis źródła*

Klasyfikacja pojazdów

Definicja pojazdu szynowego i składu

Do celów tej metody obliczania poziomu hałasu pojazd szynowy definiuje się jako odrębną podjednostkę składu szynowego (zazwyczaj lokomotywę, człon napędowy, wagon ciągniony lub wagon towarowy), którą można niezależnie przemieszczać i odłączyć od składu. W pewnych okolicznościach szczególnych mogą występować podjednostki składu szynowego, których nie można odłączyć, np. współdzielące wózek. Do celów tej metody obliczeniowej wszystkie wspomniane podjednostki zostały połączone w jeden pojazd szynowy.

Do celów tej metody obliczeniowej skład obejmuje ciąg sprzężonych pojazdów szynowych.

W tabeli [2.3.a] zdefiniowano wspólną terminologię stosowaną do typów pojazdów szynowych uwzględnionych w źródłowej bazie danych. W tabeli podano właściwe deskryptory, które należy stosować do ogólnego klasyfikowania pojazdów szynowych. Deskryptory te odpowiadają charakterystyce pojazdu szynowego oddziałującej na kierunkową moc akustyczną na metr długości modelowanego równorzędnego źródła liniowego.

Liczbę pojazdów każdego typu ustala się dla każdego odcinka torowiska, w każdym z czasookresów stosowanych w obliczeniach poziomu hałasu. Liczbę pojazdów szynowych wyraża się jako średnią liczbę pojazdów na godzinę, uzyskiwaną z podzielenia całkowitej liczby pojazdów poruszających się w danym czasie przez czas trwania ruchu kolejowego wyrażony w godzinach (np. 24 pojazdy szynowe w ciągu 4 godzin to 6 pojazdów na godzinę). Należy uwzględnić wszystkie typy pojazdów szynowych poruszających się po danym odcinku każdego torowiska.

Tabela [2.3.a]

Klasyfikacja i deskryptory pojazdów szynowych.

Cyfra	**1**	**2**	**3**	**4**
Deskryptor	**Typ pojazdu szynowego**	**Liczba osi w pojeździe szynowym**	**Typ układu hamulcowego**	**Średnica kół**
Objaśnienie deskryptora	Litera określająca typ	Rzeczywista liczba osi	Litera określająca typ układu hamulcowego	Litera określająca typ czynnika ograniczającego hałas
Możliwe deskryptory	**h** szybki pojazd szynowy (>200 km)	**1**	**c** żeliwne tarcze hamulcowe	**n** brak
	m samobieżne wagony pasażerskie	**2**	**k** tarcze hamulcowe kompozytowe lub ze spieku metali	**d** tłumiki

▼M2

Cyfra	1	2	3	4
Deskryptor	**Typ pojazdu szynowego**	**Liczba osi w pojeździe szynowym**	**Typ układu hamulcowego**	**Średnica kół**
Objaśnienie deskryptora	Litera określająca typ	Rzeczywista liczba osi	Litera określająca typ układu hamulcowego	Litera określająca typ czynnika ograniczającego hałas
	p ciągnione wagony pasażerskie	**3**	**n** bezgwintowy klocek hamulcowy, na przykład tarczowy, bębnowy, magnetyczny	**s** ekrany
	c samobieżny i niesamobieżny wagon tramwaju miejskiego lub lekki wagon kolei podziemnej	**4**		**o** inne
	d człon napędowy z napędem diesla	itd.		
	e człon napędowy z napędem elektrycznym			
	a towarowy pojazd szynowy dowolnego rodzaju			
	o inne (tj. pojazdy serwisowe itp.)			

Klasyfikacja torowisk i konstrukcji nośnej

Istniejąca infrastruktura torowisk jest niezwykle zróżnicowana ze względu na występowanie kilku istotnych elementów decydujących o ich właściwościach akustycznych i charakteryzujących te właściwości. Typy torowisk stosowane w tej metodzie podano w tabeli [2.3.b] poniżej. Niektóre elementy wywierają duży wpływ na właściwości akustyczne, inne natomiast wywierają wpływ nieznaczny. Z zasady najistotniejsze elementy wywierające wpływ na emisję hałasu w ruchu kolejowym to: chropowatość główki szyny, sztywność przekładki podszynowej, podkład torowiska, styki szynowe i promień krzywizny torowiska. Alternatywnie można zdefiniować ogólną charakterystykę torowiska i w takim przypadku chropowatość główki szyny i szybkość zanikania drgań toru zgodne z normą ISO 3095 to dwa podstawowe parametry decydujące o charakterystyce akustycznej torowiska, plus promień krzywizny torowiska.

Odcinek torowiska definiuje się jako część pojedynczego torowiska znajdującego się na linii kolejowej lub dworcu czy w zajezdni, na którym charakterystyka fizyczna i podstawowe elementy torowiska nie ulegają zmianie.

W tabeli [2.3.b] zdefiniowano wspólną terminologię stosowaną do typów torowisk uwzględnionych w źródłowej bazie danych.

▼**M2**

Tabela [2.3.b]

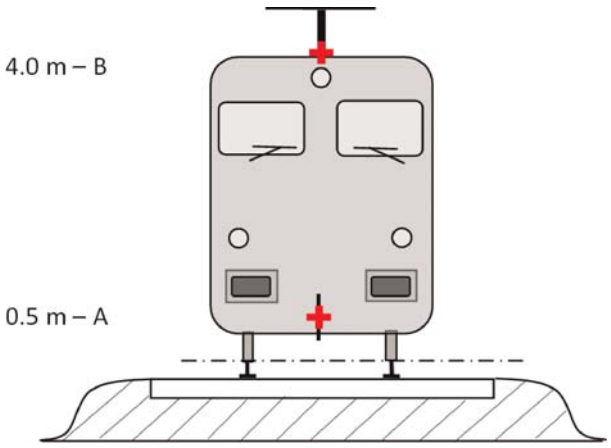
Cyfra	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Deskryptor	**Podkład torowiska**	**Chropowatość główki szyny**	**Typ przekładki szynowej**	**Dodatkowe czynniki**	**Styki szyny**	**Krzywizna**
Objaśnienie deskryptora	Typ podkładu torowiska	Wskaźnik chropowatości	Odpowiada oznaczeniu sztywności „akustycznej”	Litera opisująca urządzenie akustyczne	Występowanie styków i rozjazdów	Określa promień krzywizny w m
Dozwolone kody	**B** Podsypka	**E** Dobrze utrzymana i bardzo gładka	**S** Miękka (150–250 MN/m)	**N** Brak	**N** Brak	**N** Torowisko proste
	S Torowisko płytowe	**M** Standardowo utrzymana	**M** Średnia (250–800 MN/m)	**D** Tłumik drgań	**S** Jeden styk szyny lub zwrotnica	**L** Niska (1 000–500 m)
	L Wiadukt na podsypce	**N** Nieprawidłowo utrzymana	**H** Sztywny (800–1 000 MN/m)	**B** Niska bariera	**D** Dwa styki szyny lub dwie zwrotnice na 100 m	**M** Średnia (Mniej niż 500 m i więcej niż 300 m)
	N Wiadukt bez podsypki	**B** Niekonserwowana i w złym stanie		**A** Amortyzator na torze płytowym	**M** Ponad dwa styki szyny lub dwie zwrotnice na 100 m	**H** Wysoka (Mniej niż 300 m)
	T Tor w otulinie			**E** Szyna w otulinie		
	O Inne			**O** Inne		

▼M2

Liczba i umiejscowienie równorzędnych źródeł dźwięku

Rysunek [2.3.a]

Umiejscowienie równorzędnych źródeł hałasu



Poszczególne równorzędne liniowe źródła hałasu są umiejscowione na różnych wysokościach i pośrodku torowiska. Wszystkie wysokości odwzorowuje się względem płaszczyzny stycznej do dwóch górnych powierzchni obu szyn.

Źródła równorzędne uwzględniają poszczególne źródła fizyczne (indeks p). Źródła fizyczne dzieli się na poszczególne kategorie, zależne od mechanizmu emitowania hałasu i są to: 1) hałas toczenia (uwzględniający nie tylko drgania podkładu szyny i torowiska oraz drgania kół, ale także – o ile występuje – hałas emitowany przez konstrukcję nośną towarowych pojazdów szynowych); 2) hałas trakcji; 3) hałas aerodynamiczny; 4) hałas uderzeniowy (zwrotnic, przejazdów i węzłów); 5) hałas pisków; 6) hałas wywołany oddziaływaniem akustycznym obiektów infrastruktury towarzyszącej, na przykład mostów i wiaduktów.

1) Hałas chropowatości kół i główek szyny emitowany z trzech tras propagacji dźwięku do powierzchni wypromieniowanej wiązki częstotliwości dźwięku (torów, kół i konstrukcji nośnej) oznacza hałas toczenia. Przyjmuje się, że źródło hałasu jest umiejscowione na wysokości h = 0,5 m (powierzchnia wypromieniowanej wiązki A) odwzorowującej oddziaływanie akustyczne powierzchni torowisk, w tym w szczególności torowisk płytowych (ich części odpowiadającej za propagację dźwięku), i odwzorowującej oddziaływanie kół i konstrukcji nośnej pojazdu na hałas (w przypadku składów towarowych).

2) Wysokości umiejscowienia równorzędnych źródeł hałasu emitowanego przez zespół trakcyjny wahają się od 0,5 m (źródło A) do 4,0 m (źródło B), zależnie od fizycznego umiejscowienia danego elementu. Takie źródła dźwięku jak przekładnie i silniki elektryczne często umiejscowione są na wysokości osi 0,5 m (źródło A). Osłony żaluzjowe i nawiewniki mogą być umiejscowione na różnych wysokościach; układy wydechowe silników pojazdów napędzanych olejem napędowym są często umiejscowione na wysokości dachu, tzn. 4,0 m (źródło B). Pozostałe źródła hałasu trakcji, na przykład wentylatory czy zespoły silników diesla, mogą być umiejscowione na wysokości 0,5 m (źródło A) lub 4,0 m (źródło B). Jeżeli dokładna wysokość umiejscowienia źródła mieści się w zakresie wysokości modelowych, energia akustyczna rozchodzi się proporcjonalnie do najbliższych wysokości umiejscowienia źródła przyległego.

   Z tego względu metoda zakłada dwie wysokości umiejscowienia źródła, a mianowicie 0,5 m (źródło A) i 4,0 m (źródło B), natomiast związaną z każdym z tych źródeł równorzędną moc akustyczną dzieli się między oba źródła zależnie od konkretnej konfiguracji źródła umiejscowionego na danym typie jednostki.

▼M2

3) Oddziaływanie akustyczne hałasu aerodynamicznego jest związane ze źródłem umiejscowionym na wysokości 0,5 m (odwzorowującej osłony i ekrany, źródło A) oraz źródłem umiejscowionym na wysokości 4,0 m (modelowanie wszystkich podzespołów umiejscowionych powyżej dachu pojazdu oraz pantografu, źródło B). Dobór wysokości umiejscowienia źródła wynoszącej 4,0 m i uwzględniającej oddziaływanie akustyczne pantografu uznaje się za model prosty, przy czym przyjmowanie tej wysokości wymaga dogłębnej analizy, jeżeli głównym celem modelu jest ustalenie właściwej wysokości bariery dźwiękoszczelnej.

4) Hałas uderzeniowy jest związany ze źródłem dźwięku umiejscowionym na wysokości 0,5 m (źródło A).

5) Hałas pochodzący z pisków jest związany ze źródłem dźwięku umiejscowionym na wysokości 0,5 m (źródło A).

6) Hałas emitowany przez mosty jest związany ze źródłem dźwięku umiejscowionym na wysokości 0,5 m (źródło A).

2.3.2. *Emisja mocy akustycznej*

Równania ogólne

Pojazd jednostkowy

Analogicznie do modelu hałasu w ruchu drogowym, model hałasu w ruchu kolejowym wyznacza emisję mocy akustycznej dźwięku emitowanego przez pojazd należący do danego typu i poruszający się po torowisku danego typu, spełniających szereg wymogów zdefiniowanych w klasyfikacji pojazdu i torowiska, wyrażoną wartościami mocy akustycznej dla każdego z pojazdów ($L_{W,0}$).

Przepływ ruchu

Emisję hałasu przepływu ruchu na każdym torze odwzorowuje się za pomocą układu 2 źródeł liniowych scharakteryzowanych kierunkową mocą akustyczną na metr w danym paśmie częstotliwości. Odpowiada to sumie emisji dźwięku emitowanego przez uwzględnione w przepływie ruchu pojazdy jednostkowe, a w szczególnym przypadku pojazdów nieruchomych – czasu, przez jaki pojazdy te przebywały na analizowanym odcinku linii kolejowej.

Kierunkową moc akustyczną na metr w danym paśmie częstotliwości wszystkich pojazdów poruszających się po każdym z odcinków torowiska danego typu (j) definiuje się:

— dla każdego pasma częstotliwości (i),

— dla każdej podanej wysokości źródła (h) (dla źródeł umiejscowionych na wysokości 0,5 h = 1, dla źródeł umiejscowionych na wysokości 4,0 m h = 2),

i jest to suma energii akustycznej wszystkich czynników oddziałujących na poziom hałasu wszystkich pojazdów poruszających się po danym odcinku torowiska j. Uwzględnia się czynniki oddziałujące na poziom hałasu:

— ze wszystkich typów pojazdów (t),

— przy różnych prędkościach (s),

— w konkretnych warunkach jezdnych (prędkość stała) (c),

— dla każdego typu źródła fizycznego (źródeł oddziaływania akustycznego na hałas toczenia, hałas uderzeniowy, hałas pisków, hałas trakcji, hałas aerodynamiczny i dodatkowych oddziaływań akustycznych, na przykład hałasu wiaduktów i mostów) (p).

Poniższy wzór stosuje się do obliczania kierunkowej mocy akustycznej na metr (oddziaływania akustycznego części odpowiadającej za propagację dźwięku) średniego ruchu mieszanego na odcinku torowiska *j*:

▼M2

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

gdzie

$\boldsymbol{T_{ref}}$ = referencyjny czas analizowania średniego ruchu;

$\boldsymbol{x}$ = całkowita liczba możliwych kombinacji i, t, s, c, p dla każdego odcinka torowiska *j*;

$\boldsymbol{t}$ = wskaźnik typów pojazdów na odcinku torowiska *j*;

$\boldsymbol{s}$ = wskaźnik prędkości składu: liczba wskaźników jest równa liczbie rożnych prędkości średnich na odcinku torowiska *j*;

$\boldsymbol{c}$ = wskaźnik warunków jezdnych: 1 (dla prędkości stałej), 2 (bieg jałowy);

$\boldsymbol{p}$ = wskaźnik typów źródeł fizycznych: 1 (dla hałasu toczenia i uderzeniowego), 2 (pisk na łuku), 3 (hałas trakcji), 4 (hałas aerodynamiczny), 5 (dodatkowe efekty akustyczne);

$\boldsymbol{L_{W',eq,line,x}}$ = *x* kierunkowa moc akustyczna na metr dla źródła liniowego przy jednej z kombinacji *t, s, c, p* na każdym odcinku torowiska *j*.

Jeżeli przyjmuje się stały przepływ *Q* pojazdów na godzinę, poruszających się z prędkością średnią *v*, przeciętnie w każdym momencie określonego przedziału czasowego, liczba *Q*/*v* pojazdów poruszających się po danym odcinku linii kolejowej w określonym przedziale czasowym będzie równorzędna. Emisję hałasu przepływu pojazdów wyrażoną w kategoriach kierunkowej mocy akustycznej na metr $L_{W',eq,line}$ [podaną w dB/m (ref. 10^{-12} W)] scala się przez:

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

gdzie

— *Q* oznacza średnią liczbę pojazdów typu ***t*** na godzinę, poruszających się po danym odcinku torowiska ***j*** przy średniej prędkości składu ***s*** i w warunkach jezdnych ***c***,

— ***v*** oznacza prędkość na odcinku torowiska *j* dla typu pojazdu **t** i średniej prędkości składu ***s***,

— wartość $L_{W,0,dir}$ oznacza poziom kierunkowej mocy akustycznej konkretnego hałasu (toczenia, uderzenia, pisków, hamowania, trakcji, aerodynamicznego, innego rodzaju oddziaływania akustycznego) pojazdu jednostkowego, rozchodzącego się w kierunkach ψ, φ, zdefiniowanego w odniesieniu do kierunku, w którym pojazd się porusza (zob. rysunek [2.3.b]).

W przypadku źródła nieruchomego, na przykład znajdującego się na biegu jałowym, przyjmuje się, że przez cały czas T_{idle} pojazd znajduje się na stałej pozycji odcinka torowiska o długości *L*. W związku z tym, w przypadku T_{ref} jako czasu referencyjnego dla oceny hałasu (np. 12 godzin, 4 godziny, 8 godzin), kierunkową moc akustyczną dla długości jednostkowej na tym torowisku definiuje się na podstawie:

▼M2

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

Z zasady kierunkową moc akustyczną wyznacza się z każdego konkretnego źródła jako:

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

gdzie

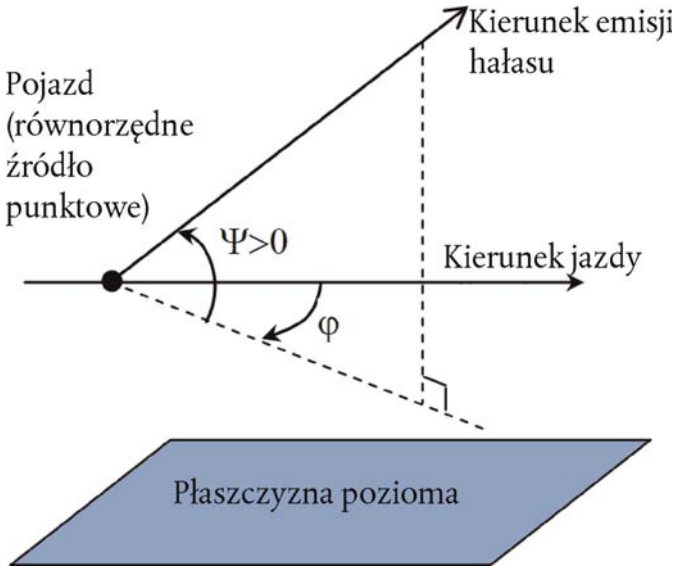
— $\boldsymbol{\Delta L_{W,dir,vert,i}}$ oznacza (bezwymiarową) funkcję ψ korekcji kierunkowości pionowej (rysunek [2.3.b]),

— $\boldsymbol{\Delta L_{W,dir,hor,i}}$ oznacza (bezwymiarową) funkcję φ korekcji kierunkowości poziomej (rysunek [2.3.b]),

oraz gdzie $L_{W,0,dir,i(\psi,\varphi)}$, po wyznaczeniu z pasm tercjowych, wyraża się w pasmach oktawowych poprzez dodanie energii akustycznej każdego kolejnego pasma tercjowego do energii akustycznej odpowiadającego mu pasma oktawowego.

Rysunek [2.3.b]

Definicja geometryczna



Do celów obliczeń moc akustyczną źródła wyraża się w szczególności kierunkową mocą akustyczną na 1 m długości torowiska $L_{W',tot,dir,i}$ co umożliwia uwzględnienie kierunkowości źródeł w ich płaszczyźnie pionowej i poziomej, za pomocą korekcji dodatkowych.

Dla każdej kombinacji pojazd-tor-prędkość-warunki jezdne analizuje się kilka $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ):

— dla każdego tercjowego pasma częstotliwości (***i***),

— dla każdego odcinka torowiska (***j***),

— wysokości źródła (***h***) (dla źródeł umiejscowionych na wysokości 0,5 m *h*= 1, na wysokości 4,0 m *h*= 2),

— kierunkowości (***d***) źródła.

▼M2

Układ $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ) analizuje się dla każdej kombinacji pojazd–tor–prędkość–warunki jezdne, każdego odcinka torowiska, wysokości odpowiadających $h = 1$ oraz $h = 2$ i kierunkowości.

Hałas toczenia

Oddziaływanie pojazdu i torowiska na poziom hałasu toczenia dzieli się na cztery elementy podstawowe: chropowatość kół, chropowatość główki szyny, funkcję przenoszenia drgań z pojazdu na koła i konstrukcję nośną (składy towarowe) oraz funkcję torowiska w przenoszeniu hałasu. Chropowatość kół i główki szyny powoduje wzbudzenie drgań w punkcie styku szyny z kołem, a funkcje przenoszenia hałasu to dwie funkcje empiryczne lub modelowane, odwzorowujące całe złożone zjawisko powstawania drgań mechanicznych i generowania dźwięku na powierzchniach koła, szyny, podkładu kolejowego i podtorza. Podział ten odwzorowuje dane fizyczne, które potwierdzają, że chropowatość szyny może być przyczyną wzbudzania drgań nie tylko na szynie, ale także na kole i odwrotnie. Nieuwzględnienie jednego z tych czterech parametrów uniemożliwiłoby odrębne klasyfikowanie torowisk i składów.

Chropowatość kół i szyny

Hałas toczenia jest wzbudzany przede wszystkim chropowatością szyny i kół w zakresie długości fali od 5–500 mm.

Definicja

Poziom chropowatości L_r definiuje się jako 10-krotność logarytmu przy podstawie 10 kwadratu wartości średniokwadratowej r^2 chropowatości powierzchni jezdnej szyny lub koła względem kierunku poruszania się (płaszczyzna wzdłużna), mierzonej w μm, na określonej długości szyny lub pełnej średnicy koła, dzieloną przez kwadrat wartości referencyjnej r_0^2:

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

gdzie

$r_0 = 1$ μm

r = wartość skuteczna pionowej różnicy przemieszczenia powierzchni styku względem poziomu podłoża

Poziom chropowatości L_r wyznacza się zazwyczaj jako widmo fali λ i konwertuje na widmo częstotliwości $f = v/\lambda$, gdzie f oznacza częstotliwość środkowego pasma danego pasma tercjowego wyrażoną w Hz, λ oznacza długość fali w m, ►C1 a v to prędkość składu w m/s ◄. Widmo chropowatości, wyrażone jako funkcja częstotliwości, zmienia się wzdłuż osi częstotliwości wyznaczonej dla różnych prędkości. Z zasady po konwersji do widma częstotliwości w oparciu o prędkość konieczne jest wyznaczenie nowych wartości widma pasma tercjowego, uśrednionych między dwoma odpowiadającymi im pasmami tercjowymi na danej długości fali. Aby oszacować całkowite efektywne widmo częstotliwości chropowatości względem właściwej prędkości składu, dwa odnośne pasma tercjowe zdefiniowane na danej długości fali uśrednia się pod względem energii akustycznej i proporcjonalnie.

Poziom chropowatości szyny (chropowatości przytorowej) dla pasma i na określonej długości fali zdefiniowany jako $L_{r,TR,i}$.

▼M2

Przez analogię, ***poziom chropowatości kół*** (chropowatości bocznej osi pojazdu) dla pasma i na określonej długości fali zdefiniowany jako $L_{r,VEH,i}$.

Poziom chropowatości całkowitej i efektywnej dla pasma i ($L_{R,tot,i}$) na określonej długości fali definiuje się jako sumę energii akustycznej poziomów chropowatości szyny i kół ►C1 $A_3(\lambda)$ ◄ oraz filtra stycznego, co służy uwzględnieniu oddziaływania filtra na powierzchnię szyny i koła i wyraża się w dB:

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

gdzie jest wyrażony jako funkcja pasma i na określonej długości fali, odpowiadająca długości fali λ.

Filtr styczny jest zależny od typu szyny i kół oraz obciążenia.

W metodzie tej wykorzystuje się całkowitą chropowatość efektywną dla odcinka torowiska j i typu pojazdu t poruszającego się z właściwą prędkością v.

Funkcje przenoszenia hałasu przez pojazd, tor i konstrukcję nośną

Trzy funkcje przenoszenia hałasu niezależne od prędkości $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ oraz $L_{H,VEH,SUP,i}$ definiuje się w następujący sposób: pierwszą z wymienionych dla każdego odcinka torowiska j, a dwie pozostałe dla każdego typu pojazdu t. Funkcje te dotyczą poziomu całkowitej chropowatości efektywnej oraz odpowiednio mocy akustycznej torowiska, kół i konstrukcji nośnej.

Oddziaływanie konstrukcji nośnej na emisję hałasu analizuje się wyłącznie w odniesieniu do wagonów towarowych, a zatem jedynie dla pojazdów szynowych typu „a”.

W przypadku hałasu toczenia wymienione funkcje przenoszenia hałasu i poziom całkowitej chropowatości efektywnej dokładnie odwzorowują zatem oddziaływanie torowiska i pojazdu na hałas. Hałas toczenia pomija się, jeżeli pojazd znajduje się na biegu jałowym.

W przypadku mocy akustycznej obliczanej na pojazd, hałas toczenia oblicza się na wysokości osi i przyjmuje się, że wartość wejściowa to całkowity poziom chropowatości efektywnej $L_{R,TOT,i}$, jako funkcja prędkości pojazdu v, funkcje przenoszenia hałasu przez torowisko, pojazd i konstrukcję nośną $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ oraz $L_{H,VEH,SUP,i}$, a także łączna liczba osi N_a:

dla $h = 1$

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

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

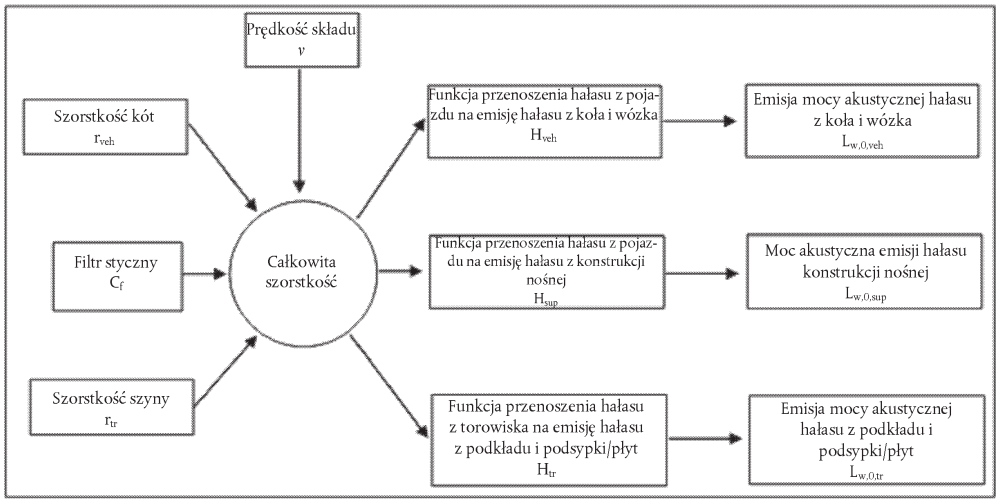
$$L_{W,0,VEHSUP,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.10)$$

gdzie N_a to liczba osi w pojeździe na typ pojazdu t.

▼M2

Rysunek [2.3.c]

Schemat stosowania różnych definicji chropowatości i funkcji przenoszenia hałasu



Do ustalenia całkowitej chropowatości efektywnej, a tym samym mocy akustycznej pojazdów, stosuje się prędkość minimalną 50 km/h (w przypadku tramwajów i lekkich wagonów kolei podziemnej 30 km/h) (prędkość ta nie wpływa na obliczenia przepływu pojazdów), co służy skompensowaniu potencjalnego błędu wynikającego z uproszczenia definicji hałasu toczenia, hałasu hamowania oraz hałasu uderzeniowego rozjazdów i zwrotnic.

Hałas uderzeniowy (rozjazdy, zwrotnice i węzły)

Hałas uderzeniowy mogą emitować rozjazdy, zwrotnice i styki szyn lub przewężenia. Natężenie hałasu uderzeniowego może być różne i może zagłuszać hałas toczenia. Hałas uderzeniowy analizuje się w odniesieniu do torów łączonych. Modelowania należy unikać w przypadku hałasu uderzeniowego wywołanego przez zwrotnice, rozjazdy i styki rozmieszczone na odcinkach torowiska, na których prędkość dopuszczalna jest niższa niż 50 km/h (w przypadku tramwajów i lekkich wagonów kolei podziemnej 30 km/h), ponieważ prędkość minimalną niższą niż 50 km/h (w przypadku tramwajów i lekkich wagonów kolei podziemnej 30 km/h) stosuje się do uwzględnienia większej liczby oddziaływań akustycznych, o czym mowa w rozdziale poświęconym hałasowi toczenia. Modelowania hałasu uderzeniowego należy unikać również w warunkach jezdnych $c = 2$ (bieg jałowy).

Hałas uderzeniowy uwzględnia się we współczynniku hałasu toczenia poprzez dodanie (energii akustycznej) dodatkowego poziomu chropowatości fikcyjnego uderzenia do poziomu całkowitej chropowatości efektywnej na każdym, konkretnym odcinku torowiska j, na którym występuje ten hałas. W tym przypadku stosuje się nową wartość $L_{R,TOT\ +\ IMPACT,i}$, zastępującą $L_{R,TOT,i}$, otrzymując równanie:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ oznacza widmo pasma tercjowego (jako funkcja częstotliwości). Aby otrzymać takie widmo częstotliwości, widmo wyznacza się jako funkcję długości fali λ i konwertuje na pożądane widmo jako funkcję częstotliwości, z zastosowaniem zależności $\lambda = v/f$, gdzie f to wyrażona w Hz częstotliwość środkowego pasma tercjowego, ►**C1** a v to prędkość s pojazdu danego typu t, wyrażona w m/s ◄.

Hałas uderzeniowy zależy od intensywności i liczby uderzeń na długość jednostki lub zagęszczenia styków, a zatem w przypadku wielu uderzeń zastosowany w powyższym równaniu poziom chropowatości uderzeniowej oblicza się w sposób następujący:

▼M2

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

gdzie $L_{R,IMPACT-SINGLE,i}$ oznacza poziom chropowatości uderzeniowej dla jednego uderzenia, a n_l to zagęszczenie styków.

Domyślny poziom chropowatości uderzeniowej podano dla zagęszczenia styków n_l = 0,01 m^{-1}, co daje jeden styk szyny na każde 100 m torowiska. Okoliczności, w których liczba styków jest inna, przybliża się, korygując zagęszczenie styków n_l. Należy zwrócić uwagę na fakt, że przy modelowaniu układu i segmentacji torowiska uwzględnia się zagęszczenie styków, tj. konieczne może być uwzględnienie odrębnego segmentu źródła dla każdej nitki torowiska o większej liczbie styków. $L_{W,0}$ oddziaływania torowiska, kół/wózka i konstrukcji nośnej zwiększa się za pomocą $L_{R,IMPACT,i}$ dla każdych +/– 50 m przed i za stykiem. W przypadku rzędu styków zakres ich odziaływania wzrasta od – 50 m przed pierwszym stykiem do + 50 m od ostatniego styku.

Możliwość zastosowania powyższych widm mocy akustycznej weryfikuje się zazwyczaj w terenie.

W przypadku torów łączonych stosuje się wartość domyślną n_l 0,01.

Hałas pisków

Piski na łuku to szczególne źródło hałasu związanego z krzywiznami torowiska i na nich występującego. Ponieważ hałas ten może być istotny, należy go właściwie opisać. Poziom hałasu pisków krzywizny torowiska zależy od samej krzywizny, warunków tarcia, prędkości składu oraz geometrii i dynamiki zestawu tor-koła. Pożądany poziom emisji wyznacza się dla krzywizn o promieniu niższym lub równym 500 m oraz dla ostrzejszych krzywizn i rozgałęzień przejazdów o promieniu poniżej 300 m. Poziom emisji hałasu należy wyznaczać dla każdego typu taboru odrębnie z uwagi na znacznie niższą podatność pewnych typów kół i wózków na emitowanie pisków.

Możliwość zastosowania powyższych widm mocy akustycznej zazwyczaj weryfikuje się w terenie, zwłaszcza w przypadku tramwajów.

W podejściu prostym hałas emitowany pisków analizuje się, dodając 8 dB dla R < 300 m i 5 dB dla 300 m < R < 500 m do widm mocy akustycznej hałasu toczenia we wszystkich częstotliwościach. Oddziaływanie pisków wyznacza się na odcinkach linii kolejowej o promieniu mieszczącym się w zakresach, o których mowa powyżej, na długości torowiska wynoszącej co najmniej 50 m.

Hałas trakcji

Ponieważ hałas trakcji jest inny dla każdej charakterystyki warunków roboczych, między innymi stałej prędkości, wytracania i nabierania prędkości oraz biegu jałowego, wartości stałe wyznacza się jedynie dla dwóch modelowanych elementów: stałej prędkości (mającej zastosowanie również wtedy, gdy skład wytraca lub nabiera prędkości) i biegu jałowego. Modelowana moc akustyczna źródła odpowiada wyłącznie warunkom obciążenia maksymalnego i daje wartości $L_{W,0,const,i} = L_{W,0,idling,i}$. Jak wskazano w rozdziale 2.3.1, wartość $L_{W,0,idling,i}$ odpowiada udziałowi wszystkich fizycznych źródeł hałasu danego pojazdu, przypisywanych konkretnej wysokości.

▼M2

Wartość $L_{W,0,idling,i}$ wyraża się jako statyczne źródło hałasu na biegu jałowym w czasie pozostawania na biegu jałowym, a ponadto, zgodnie z opisem przedstawionym w następnym rozdziale poświęconym hałasowi z działalności przemysłowej, wartość tę modeluje się jako stałe źródło punktowe. Analizuje się ją wyłącznie w odniesieniu do pociągów, które pozostają na biegu jałowym dłużej niż 0,5 godziny.

Wartości te można pozyskać z pomiarów wszystkich źródeł w każdych warunkach roboczych lub w drodze odrębnej analizy właściwości źródeł częściowych, wyznaczając zależność między ich parametrami i względną mocą akustyczną. Wartości te można wyznaczyć w oparciu o pomiary wykonane na pojeździe nieruchomym, różnicując liczbę obrotów zespołu trakcyjnego zgodnie z normą ISO 3095:2005. Odpowiednio do zakresu obliczeń należy scharakteryzować kilka hałasów trakcji, które mogą nie być bezpośrednio zależne od prędkości składu:

— hałas emitowany przez mechanizm napędowy, na przykład silnik diesla (w tym wlot, wydech i zespół silnika), przekładnię, alternatory elektryczne, zależny przede wszystkim od liczby obrotów silnika na minutę (rpm) oraz źródeł elektrycznych, takich jak przetworniki, w większości przypadków zależny od obciążenia,

— hałas emitowany przez wentylatory i układy chłodzenia zależny od prędkości obrotów wentylatora; w pewnych przypadkach wentylatory mogą być bezpośrednio sprzęgnięte z układem przenoszenia napędu,

— korekcję emisji hałasu stosuje się do źródeł hałasu chwilowego, na przykład sprężarek, zaworów i innych podzespołów charakteryzujących się określonym czasem pracy.

Ponieważ każde z tych źródeł może się w każdych warunkach roboczych zachowywać inaczej, hałas trakcji należy wyznaczyć dla określonych warunków roboczych. Wartości mocy akustycznej uzyskuje się z pomiarów przeprowadzanych w warunkach kontrolowanych. Z zasady lokomotywy wykazują większe zróżnicowanie obciążenia z uwagi na różną liczbę ciągnionych pojazdów, w związku z czym moc wyjściowa w ich przypadku może się istotnie różnić, natomiast zespoły trakcyjne, na przykład elektryczne zespoły trakcyjne (EZT), zespoły trakcyjne o napędzie spalinowym (ZTS) i pociągi szybkobieżne charakteryzują się obciążeniem dokładniej zdefiniowanym.

Nie dokonuje się wcześniejszego przypisania źródła mocy akustycznej do wysokości źródła, a wybór wysokości umiejscowienia źródła zależy od oceny konkretnego hałasu i pojazdu. Modeluje się je jako umiejscowione przy źródle A (h = 1) i przy źródle B (h = 2).

Hałas aerodynamiczny

Hałas aerodynamiczny ma znaczenie wyłącznie przy dużych prędkościach, przekraczających 200 km/h, zatem w pierwszej kolejności należy sprawdzić, czy jest on faktycznie niezbędny do określonych zastosowań. Jeżeli znana jest chropowatość oddziałująca na hałas toczenia oraz funkcje przenoszenia hałasu, można ją odnieść do wyższych prędkości oraz porównać z posiadanymi danymi dotyczącymi dużych prędkości, upewniając się, czy hałas aerodynamiczny osiąga wyższe poziomy. Jeżeli prędkości składu na trasie przekraczają 200 km/h ale nie przekraczają 250 km/h, w pewnych przypadkach, zależnych od konstrukcji pojazdu, uwzględnianie hałasu aerodynamicznego może nie być konieczne.

Oddziaływanie hałasu aerodynamicznego wyraża się jako funkcję prędkości:

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

▼M2

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

gdzie

v_0 oznacza prędkość, przy której hałas aerodynamiczny jest dominujący, ustaloną na 300 km/h;

$L_{W,0,1,i}$ oznacza referencyjną moc akustyczną wyznaczoną z dwóch lub większej liczby punktów pomiarowych dla źródeł umiejscowionych na znanej wysokości, na przykład pierwszego wózka;

$L_{W,0,2,i}$ oznacza referencyjną moc akustyczną wyznaczoną z dwóch lub większej liczby punktów pomiarowych dla źródeł umiejscowionych na znanych wysokościach źródła, na przykład na wysokościach skrajni pantografu;

$\alpha_{1,i}$ oznacza współczynnik wyznaczony z dwóch lub większej liczby punktów pomiarowych dla źródeł umiejscowionych na znanych wysokościach, na przykład pierwszego wózka;

$\alpha_{2,i}$ oznacza współczynnik wyznaczony z dwóch lub większej liczby punktów pomiarowych dla źródeł umiejscowionych na znanych wysokościach, na przykład wysokościach skrajni pantografu.

Kierunkowość źródła

Kierunkowość poziomą $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ wyrażoną w dB wyznacza się na płaszczyźnie poziomej i domyślnie można przyjąć, że jest to wartość dipolowa dotycząca oddziaływań akustycznych na hałas toczenia, uderzenia (styki szyny itp.), pisków, hamowania, wentylatorów oraz oddziaływań aerodynamicznych, wyznaczana dla każdego pasma i częstotliwości na podstawie:

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

Kierunkowość pionową $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ wyrażoną w dB wyznacza się na płaszczyźnie pionowej dla źródła A (h = 1) jako funkcję częstotliwości pasma środkowego $f_{c,i}$ każdego pasma częstotliwości i oraz dla $-\pi/2 < \psi < \pi/2$ na podstawie:

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

dla źródła B (h = 2) w przypadku akustycznego oddziaływania hałasu aerodynamicznego:

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

$\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$ w pozostałych przypadkach.

Nie analizuje się kierunkowości $\Delta L_{dir,ver,i}$ dla pozostałych oddziaływań akustycznych źródła B (h = 2), ponieważ w przypadku tych źródeł, umiejscowionych w tym położeniu, przyjmuje się wszechkierunkowość.

2.3.3. *Dodatkowe oddziaływania akustyczne*

Korekcja propagacji dźwięku w konstrukcjach (mostów i wiaduktów)

W przypadku gdy odcinek torowiska przebiega przez most, konieczne jest przeanalizowanie hałasu dodatkowego, generowanego z drgań mostu wynikających ze wzbudzenia wywołanego przez przejeżdżający pociąg. Ponieważ z uwagi na złożone ukształtowanie brył mostów nie istnieje prosta metoda modelowania emisji hałasu z mostu jako dodatkowego źródła hałasu, hałas generowany przez most ocenia się, podwyższając

▼M2

hałas toczenia. Podwyższenie poziomu hałasu modeluje się wyłącznie przez dodawanie stałego przyrostu mocy akustycznej na każde pasmo tercjowe. Moc akustyczna samego hałasu toczenia ulega zmianie z chwilą uwzględnienia korekcji i zastosowania nowej wartości $L_{W,0,rolling–and–bridge,i}$ w miejsce poprzedniej $L_{W,0,rolling-only,i}$:

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

gdzie C_{bridge} oznacza stałą zależną od typu mostu, a $L_{W,0,rolling–only,i}$ oznacza moc akustyczną hałasu toczenia na danym moście, zależną wyłącznie od właściwości pojazdu i torowiska.

Korekcja uwzględniająca inne źródła hałasu w ruchu kolejowym

Hałas w ruchu kolejowym może być związany z występowaniem różnych źródeł hałasu, na przykład lokomotywowni, stacji załadunkowych/wyładunkowych, dworców, dzwonków, głośników dworcowych itp. Źródła te traktuje się jako źródła hałasu z działalności przemysłowej (stałe źródła hałasu) i, w miarę potrzeb, modeluje się je zgodnie z treścią następnego rozdziału, poświęconego hałasowi z działalności przemysłowej.

2.4. **Hałas z działalności przemysłowej**

2.4.1. *Opis źródła*

Klasyfikacja typów źródeł (punktowe, liniowe, obszarowe)

Wymiary źródeł hałasu z działalności przemysłowej mogą być bardzo zróżnicowane. Mogą to być duże zakłady przemysłowe lub małe źródła skoncentrowane, na przykład niewielkie urządzenia czy maszyny wykorzystywane w zakładach produkcyjnych. W związku z tym każde oceniane źródło wymaga zastosowania właściwej techniki modelowania. W zależności od rozmiarów i rozkładu kilku źródeł jednostkowych na danym obszarze, należących do tego samego zakładu produkcyjnego, źródła można modelować jako punktowe, liniowe lub obszarowe. W praktyce obliczenia oddziaływania akustycznego zawsze opierają się na źródłach punktowych, przy czym do odwzorowania naprawdę złożonego źródła, rozciągającego się przede wszystkim na danej linii lub obszarze, można posłużyć się kilkoma źródłami punktowymi.

Liczba i umiejscowienie równorzędnych źródeł dźwięku

Rzeczywiste źródła dźwięku modeluje się za pomocą równorzędnych źródeł dźwięku odwzorowanych z wykorzystaniem jednego lub większej liczby źródeł punktowych, dzięki czemu ogólna moc akustyczna rzeczywistego źródła odpowiada sumie jednostkowych mocy akustycznych przypisanych do poszczególnych źródeł punktowych.

Zasady ogólne, które należy stosować do definiowania liczby zastosowanych źródeł punktowych to:

— źródła liniowe lub powierzchniowe, których największy wymiar jest mniejszy od 1/2 odległości między źródłem a odbiornikiem, można modelować jako jednostkowe źródła punktowe,

— źródła, których największy wymiar jest większy od 1/2 odległości między źródłem a odbiornikiem, należy modelować za pomocą zestawu niekoherentnych źródeł punktowych umiejscowionych w jednej linii lub zestawu niekoherentnych źródeł punktowych umiejscowionych na danym obszarze, przy czym każde z tych źródeł musi spełniać warunek 1/2. Rozkład na danym obszarze może uwzględniać pionowy rozkład źródeł punktowych,

— w przypadku źródeł, których wysokość w najwyższym punkcie przekracza 2 m lub znajduje się przy powierzchni podłoża, szczególną uwagę należy zwrócić na wysokość umiejscowienia źródła.

▼M2

Zwiększanie liczby źródeł, zmiana ich rozkładu wyłącznie względem wartości z może nie doprowadzić do znacznej poprawy wyników dla tego źródła,

— w przypadku dowolnego źródła podwajanie liczby źródeł na obszarze umiejscowienia źródła (we wszystkich wymiarach) może nie doprowadzić do znacznej poprawy wyników.

Umiejscowienie równorzędnych źródeł dźwięku nie może być stałe z uwagi na dużą liczbę możliwych konfiguracji zakładu przemysłowego. Zazwyczaj stosuje się najlepsze praktyki przyjęte w tym zakresie.

Emisja mocy akustycznej

Uwagi ogólne

Poniższe informacje stanowią pełny zestaw danych wejściowych do obliczeń propagacji dźwięku za pomocą metod stosowanych do sporządzania map hałasu:

— widmo poziomu wyemitowanej mocy akustycznej w pasmach oktawowych,

— godziny pracy (średnioroczne dzienne, wieczorne, nocne),

— umiejscowienie (współrzędne x, y) oraz podniesienie (z) źródła dźwięku,

— typ źródła (punktowe, liniowe, obszarowe),

— wymiary i położenie,

— warunki robocze źródła,

— kierunkowość źródła.

Moc akustyczną źródła punktowego, liniowego i obszarowego należy zdefiniować w następujący sposób:

— w przypadku źródła punktowego, moc akustyczną L_W i kierunkowość zdefiniować jako funkcję trzech współrzędnych ortogonalnych (x, y, z),

— istnieje możliwość zdefiniowania dwóch źródeł liniowych:

— źródeł liniowych odwzorowujących moc akustyczną przenośników taśmowych, rurociągów itp. na metr długości $L_{W'}$, a kierunkowość jako funkcję dwóch współrzędnych ortogonalnych względem osi źródła liniowego,

— źródeł liniowych odwzorowujących pojazdy w ruchu, z których każdy jest powiązany z mocą akustyczną L_W i kierunkowością wyznaczaną jako funkcja dwóch współrzędnych ortogonalnych względem osi źródła liniowego i mocy akustycznej na metr $L_{W'}$, określonej na podstawie prędkości i liczby pojazdów poruszających się po tej trasie w dzień, wieczorem i w nocy; korekcję godzin pracy dodawaną do mocy akustycznej źródła w celu zdefiniowania skorygowanej mocy akustycznej, która zostanie zastosowana do obliczeń w czasie C_W, wyrażaną w dB, oblicza się w sposób następujący:

▼M2

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

gdzie:

V prędkość pojazdu [km/h];

n liczba przejazdów pojazdów w czasie [-];

l całkowita długość źródła [m],

— w przypadku źródła obszarowego podaje się moc akustyczną na metr $L_{W/m2}$, ale bez kierunkowości (może być pozioma lub pionowa).

Godziny pracy to podstawowe dane wejściowe do obliczania poziomów hałasu. Godziny pracy podaje się dla pory dziennej, wieczornej i nocnej oraz, jeżeli propagacja dźwięku wymaga zastosowania różnych klas meteorologicznych zdefiniowanych dla każdego czasu pory dziennej, wieczornej lub nocnej, należy podać dokładniejsze godziny pracy w podziale na podokresy odpowiadające rozkładowi klas meteorologicznych. Podaje się informacje średnioroczne.

Korekcję dotyczącą godzin pracy, dodawaną do mocy akustycznej źródła w celu określenia skorygowanej mocy akustycznej, która zostanie zastosowana do obliczeń dla każdego okresu, C_W wyrażoną w dB, oblicza się w następujący sposób:

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

gdzie

T oznacza czas aktywności źródła oparty na danych średniorocznych, wyrażony w godzinach;

T_{ref} oznacza czas referencyjny (np. pora dzienna obejmuje 12 godzin, pora wieczorna 4 godziny, pora nocna 8 godzin).

W przypadku źródeł bardziej dominujących korekcję średniorocznych godzin pracy szacuje się co najmniej z tolerancją 0,5 dB, co pozwala uzyskać zadowalający poziom dokładności (odpowiada poziomowi niepewności zawartemu w definicji czasu aktywności źródła, wynoszącemu mniej niż 10 %).

K i e r u n k o w o ś ć ź r ó d ł a

Kierunkowość źródła jest ściśle powiązana z umiejscowieniem równorzędnego źródła dźwięku względem pobliskich powierzchni. Ponieważ metoda obliczania propagacji dźwięku uwzględnia odbicie od pobliskiej powierzchni oraz jej zdolność do pochłaniania dźwięku, należy dokładnie przeanalizować umiejscowienie pobliskich powierzchni. Z zasady zawsze dokonuje się rozróżnienia tych dwóch przypadków:

— moc akustyczną źródła i kierunkowość wyznacza się i odnosi do konkretnego, rzeczywistego źródła, jeżeli jest ono umiejscowione w polu swobodnym (z wyłączeniem akustycznego oddziaływania terenu). Jest to zgodne z definicją propagacji dźwięku, o ile przyjmiemy, że w odległości bliższej niż 0,01 m od źródła nie znajdują się żadne pobliskie powierzchnie, a powierzchnie znajdujące się w odległości 0,01 m lub większej zostały uwzględnione w obliczeniach propagacji dźwięku,

— moc akustyczną źródła i kierunkowość wyznacza się i odnosi do konkretnego, rzeczywistego źródła, jeżeli jest ono umiejscowione w konkretnej lokalizacji, a zatem moc akustyczna i kierunkowość źródła są tak naprawdę „równorzędne”, ponieważ uwzględniają modelowanie oddziaływania akustycznego pobliskich powierzchni. Zgodnie z definicjami propagacji dźwięku przypadek ten definiuje się jako „pole częściowo swobodne”. W tej sytuacji modelowane pobliskie powierzchnie wyklucza się z obliczeń propagacji dźwięku.

▼M2

Kierunkowość wyraża się w obliczeniach jako współczynnik $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) dodawany do mocy akustycznej w celu uzyskania właściwej kierunkowej mocy akustycznej referencyjnego źródła dźwięku, odwzorowywanej propagacją dźwięku w danym kierunku. Współczynnik ten można wyznaczyć jako funkcję wektora kierunku definiowanego za pomocą (x,y,z) z $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Kierunkowość tę można również wyrazić za pomocą innych układów współrzędnych, na przykład kątowych układów współrzędnych.

2.5. **Obliczanie propagacji dźwięku dla źródeł w ruchu drogowym, kolejowym i z działalności przemysłowej.**

2.5.1. *Zakres i możliwość zastosowania metody*

W dokumencie tym omówiono metodę obliczania tłumienia hałasu przy propagacji na otwartej przestrzeni. Metoda ta umożliwia przewidzenie równorzędnego, ciągłego poziomu ciśnienia akustycznego w punkcie umiejscowienia odbiornika, odpowiadającego dwóm konkretnym typom warunków atmosferycznych, o ile znana jest charakterystyka źródła:

— warunki propagacji dźwięku z załamaniem ku dołowi (dodatni pionowy gradient efektywnej prędkości propagacji dźwięku) od źródła do odbiornika,

— jednorodne warunki atmosferyczne (zerowy, pionowy gradient prędkości propagacji dźwięku) na całym obszarze propagacji.

Omówiona w tym dokumencie metoda obliczeniowa dotyczy obiektów infrastruktury przemysłowej oraz infrastruktury transportu lądowego. W związku z tym odnosi się w szczególności do infrastruktury drogowej i kolejowej. Metoda ta odnosi się do transportu lotniczego wyłącznie w zakresie hałasu emitowanego podczas czynności naziemnych, a zatem nie uwzględnia startu i lądowania.

W zakres metody nie wchodzą obiekty infrastruktury przemysłowej emitujące hałas impulsowy lub hałas tonowy o dużym nasileniu, opisany w normie ISO 1996-2:2007.

Metoda obliczeniowa nie umożliwia uzyskania wyników dotyczących warunków propagacji dźwięku i załamania ku górze (ujemny, pionowy gradient efektywnej prędkości dźwięku), przy czym warunki te przybliża się za pomocą warunków jednorodnych stosowanych w obliczeniach wartości L_{den}.

Aby obliczyć tłumienie wywołane atmosferycznym pochłanianiem dźwięku, w przypadku obiektów infrastruktury transportowej warunki temperaturowe i wilgotnościowe oblicza się zgodnie z normą ISO 9613-1:1996.

Metoda umożliwia uzyskanie wyników dla pasma oktawowego o częstotliwości od 63 Hz do 8 000 Hz. Obliczeń dokonuje się dla każdej częstotliwości środkowej odrębnie.

W zakres tej metody obliczeń i modelowania nie wchodzą przegrody półpełne i przeszkody o nachyleniu względem płaszczyzny pionowej przekraczającym 15°.

Tłumienie wywołane przez ekran jednostkowy oblicza się za pomocą jednego równania dyfrakcyjnego, tłumienie wywołane dwoma lub większą liczbą ekranów ustawionych w jednej linii uznaje się za ciąg dyfrakcji jednostkowych i w ich przypadku stosuje się procedurę omówioną poniżej.

2.5.2. *Zastosowane definicje*

Wszystkie przytoczone w tym dokumencie odległości, wysokości, wymiary i wysokości bezwzględne podano w metrach (m).

▼M2

Oznaczenie *MN* odnosi się do wyrażonej w trzech wymiarach (3D) odległości między punktami *M* i *N*, mierzonej w linii prostej łączącej te punkty.

Oznaczenie $\hat{MN}$ odnosi się do długości zakrzywionego odcinka między punktami *M* i *N* w sprzyjających warunkach.

Zwyczajowo wysokości rzeczywiste mierzy się w kierunku pionowym, prostopadłym do płaszczyzny poziomej. Wysokości punktów znajdujących się nad miejscowym poziomem podłoża oznacza się literą h, wysokości bezwzględne punktów oraz wysokość bezwzględną podłoża oznacza się literą H.

W celu uwzględnienia rzeczywistej rzeźby terenu na drodze propagacji dźwięku wprowadzono wyrażenie „wysokość równorzędna" oznaczane literą z. W równaniach oddziaływania akustycznego podłoża zastępuje ono wysokości rzeczywiste.

W przypadku pomijania wskaźnika A poziomy dźwięku oznaczane wielką literą *L* wyraża się w decybelach (dB) na pasmo częstotliwości. Wyrażone w decybelach dB poziomy dźwięku (A) uwzględnia się we wskaźniku A.

Zgodnie z poniższą definicją, sumę poziomów dźwięku emitowanego przez wzajemnie niekoherentne źródła oznacza się symbolem ⊕:

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

2.5.3. *Uwarunkowania geometryczne*

Segmentacja źródła

Źródła rzeczywiste opisuje się za pomocą układu źródeł punktowych lub, w przypadku ruchu kolejowego bądź drogowego, za pomocą niekoherentnych źródeł liniowych. W metodzie propagacji przyjmuje się, że źródła liniowe lub obszarowe uprzednio rozdzielono w celu ich odwzorowania za pomocą układu równorzędnych źródeł punktowych. Rozdzielenie źródeł może nastąpić na etapie wstępnego przetwarzania danych źródłowych lub w procesie wyszukiwania danych źródłowych przez oprogramowanie obliczeniowe. Przedmiotowa metodologia nie obejmuje swym zakresem metod rozdzielania źródeł.

Trasy propagacji

Metoda opiera się na modelu geometrycznym obejmującym układ wzajemnie powiązanych powierzchni podłoża i znajdujących się na nim przeszkód. Pionowa trasa propagacji przebiega przez jedną lub większą liczbę płaszczyzn pionowych względem płaszczyzny poziomej. W przypadku trajektorii propagacji obejmujących odbicia od powierzchni pionowych umiejscowionych nieortogonalnie względem płaszczyzny fali padającej, na kolejnym etapie analizuje się inną płaszczyznę pionową, w tym odbitą część trasy propagacji. W takich przypadkach, gdy do opisania całej trajektorii, od źródła do odbiornika, przyjmuje się więcej niż jedną płaszczyznę pionową, płaszczyzny pionowe spłaszcza się.

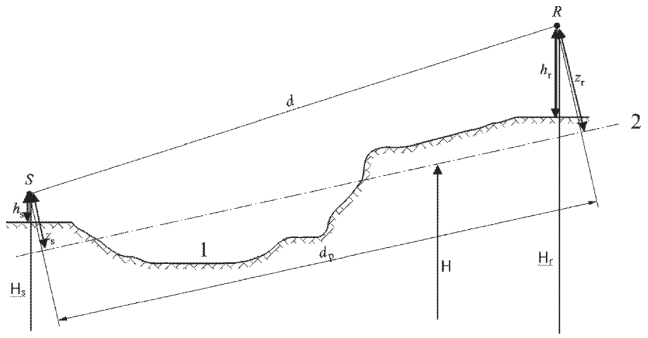
Znaczące wysokości ponad poziom podłoża

Wysokości równorzędne wyznacza się z płaszczyzny symetrii podłoża rozciągającej się między źródłem a odbiornikiem. Wartość ta zastępuje rzeczywistą płaszczyznę podłoża płaszczyzną fikcyjną odwzorowującą średni profil terenu.

▼M2

Rysunek 2.5.a

Wysokości równorzędne względem podłoża



1: Rzeczywista rzeźba terenu

2: Uśredniona płaszczyzna

Wysokość równorzędna punktu jest ortogonalną wysokością tego punktu względem uśrednionej płaszczyzny terenu. Można z niej wyznaczyć wysokość równorzędną źródła z_s oraz wysokość równorzędną odbiornika z_r. Odległość między źródłem a odbiornikiem w rzucie nad uśrednioną płaszczyzną terenu oznacza się za pomocą d_p.

Jeżeli wysokość równorzędna punktu ma wartość ujemną, tzn. jeżeli punkt jest umiejscowiony poniżej uśrednionej płaszczyzny terenu, przyjmuje się wysokość zerową, a punkt równorzędny jest identyczny z odpowiadającym mu obrazem.

Obliczanie uśrednionej płaszczyzny

Topografię w płaszczyźnie trasy (w tym ukształtowanie terenu, nasypy, nabrzeża i inne przeszkody wzniesione przez człowieka, budynki itd.) można opisać za pomocą uporządkowanego układu odrębnych punktów (x_k, H_k); $k \in \{1,\ldots,n\}$. Układ punktów definiuje linię łamaną lub, równorzędnie, sekwencję segmentów prostych $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1,\ldots n\}$, gdzie:

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

Uśrednioną płaszczyznę odwzorowuje linia prosta $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$ skorygowana względem linii łamanej za pomocą przybliżenia wyznaczanego metodą najmniejszego kwadratu. Równanie linii uśrednionej można wyznaczyć metodami analitycznymi.

Za pomocą:

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

współczynniki odcinka prostego obliczona sie na podstawie:

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

▼M2

gdzie przy ocenie równania 2.5.3 pomija się segmenty oznaczone literą $x_{k+1} = x_k$.

Odbicia od elewacji budynków i innych przeszkód pionowych

Oddziaływanie akustyczne odbić uwzględnia się za pomocą omówionych w dalszej części dokumentu źródeł obrazu.

2.5.4. *Model propagacji dźwięku*

W przypadku odbiornika *R* obliczeń dokonuje się w następujących etapach:

1) na każdej trasie propagacji:

   — obliczenie tłumienia w warunkach sprzyjających,

   — obliczenie tłumienia w warunkach jednorodnych,

   — obliczenie długookresowego poziomu dźwięku dla każdej trasy;

2) suma długookresowych poziomów dźwięku dla wszystkich tras przy danym odbiorniku, umożliwiająca zatem obliczenie całkowitego poziomu dźwięku w punkcie umiejscowienia odbiornika.

Należy mieć na uwadze, że tłumienia wywołane akustycznym oddziaływaniem podłoża (A_{ground}) oraz dyfrakcją (A_{dif}) zależą od warunków meteorologicznych.

2.5.5. *Procedura obliczeniowa*

W przypadku źródła punktowego *S* o kierunkowej mocy akustycznej $L_{w,0,dir}$ i dla danego pasma określonej częstotliwości, równorzędny poziom ciągłego ciśnienia akustycznego w punkcie umiejscowienia odbiornika *R* w określonych warunkach atmosferycznych wyznacza się na podstawie poniższych równań.

Poziom dźwięku w warunkach sprzyjających (LF) dla trasy (S, R)

$$L_F = L_{W,0,dir} - A_F \tag{2.5.5}$$

Współczynnik A_F odwzorowuje tłumienie całkowite na trasie propagacji w warunkach sprzyjających i dzieli się następująco:

$$L_F = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,F} \tag{2.5.6}$$

gdzie

A_{div} oznacza tłumienie wywołane rozbieżnością geometryczną;

A_{atm} oznacza tłumienie wywołane pochłanianiem atmosferycznym;

$A_{boundary,F}$ oznacza tłumienie wywołane granicą medium propagacji w warunkach sprzyjających. Może uwzględniać następujące współczynniki:

$A_{ground,F}$, czyli tłumienie wywołane oddziaływaniem akustycznym podłoża w warunkach sprzyjających;

$A_{dif,F}$, czyli tłumienie wywołane dyfrakcją w warunkach sprzyjających.

W przypadku określonej trasy i pasma częstotliwości dopuszcza się dwa poniższe scenariusze:

▼M2

— $A_{ground,F}$ oblicza się bez dyfrakcji ($A_{dif,F}$ = 0 dB) i $A_{boundary,F}$ = $A_{ground,F}$,

— lub oblicza się $A_{dif,F}$. Oddziaływanie akustyczne podłoża uwzględnia się w $A_{dif,F}$ z równania ($A_{ground,F}$ = 0 dB). Co daje $A_{boundary,F}$ = $A_{dif,F}$.

Poziom dźwięku w warunkach jednorodnych (L_H) dla trasy (S, R)

Procedura obliczeniowa jest identyczna z przedstawioną w poprzednim rozdziale procedurą obliczeniową stosowaną w warunkach sprzyjających.

$$L_H = L_{W,0,dir} - A_H \tag{2.5.7}$$

Współczynnik A_H odwzorowuje tłumienie całkowite występujące na trasie propagacji w warunkach jednorodnych i dzieli się następująco:

$$A_H = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,H} \tag{2.5.8}$$

gdzie

A_{div} oznacza tłumienie wywołane rozbieżnością geometryczną;

A_{atm} oznacza tłumienie wywołane pochłanianiem atmosferycznym;

$A_{boundary,H}$ oznacza tłumienie wywołane granicą medium propagacji w warunkach jednorodnych. Może uwzględniać następujące współczynniki:

$A_{ground,F}$, czyli tłumienie wywołane oddziaływaniem akustycznym podłoża w warunkach jednorodnych;

$A_{dif,F}$, czyli tłumienie wywołane dyfrakcją w warunkach jednorodnych.

W przypadku określonej trasy i pasma częstotliwości dopuszcza się dwa poniższe scenariusze:

— $A_{ground,H}$ ($A_{dif,H}$ = 0 dB) oblicza się bez dyfrakcji, a $A_{boundary,H}$ =$A_{ground,H}$,

— lub oblicza się $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H}$ = 0 dB). Oddziaływanie akustyczne podłoża uwzględnia się w samym równaniu $A_{dif,H}$. Co daje $A_{boundary,H}$ = $A_{dif,H}$.

Podejście statystyczne stosowane do trasy (S, R) biegnącej na obszarach miejskich

Na obszarach miejskich dopuszcza się stosowanie podejścia statystycznego umożliwiającego obliczanie propagacji dźwięku za pierwszą linią budynków, pod warunkiem, że metoda ta zostanie odpowiednio udokumentowana, włącznie z podaniem informacji dotyczących jakości metody. Metoda ta może zastąpić obliczanie $A_{boundary,H}$ i $A_{boundary,F}$ przybliżeniem tłumienia całkowitego dla trasy prostej i wszystkich odbić. Obliczenie opiera się na średnim zagęszczeniu budynków i średniej wysokości wszystkich budynków znajdujących się na danym obszarze.

Długookresowy poziom dźwięku dla trasy (S, R)

„Długookresowy” poziom dźwięku na trasie rozpoczynającej się w lokalizacji źródła punktowego uzyskuje się z logarytmu sumy ważonej energii akustycznej w warunkach jednorodnych i energii akustycznej w warunkach sprzyjających.

▼M2

Wspomniane poziomy dźwięku waży się średnią częstości występowania p warunków sprzyjających na kierunku trasy (S, R):

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

UWAGA: Wartości częstości p wyraża się w procentach. Jeżeli zatem na przykład wartość częstości wynosi 82 %, w równaniu (*2.5.9*) należy wstawić p = 0,82.

Długookresowy poziom dźwięku w punkcie R dla wszystkich tras

Całkowity długookresowy poziom dźwięku na odbiorniku dla pasma danej częstotliwości uzyskuje się z energii akustycznej stanowiącej sumę czynników emitujących hałas, znajdujących się na wszystkich trasach N, z uwzględnieniem wszystkich ich typów:

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

gdzie

n oznacza wskaźnik tras biegnących między S i R.

Uwzględnianie odbić za pomocą źródeł obrazu omówiono w dalszej części dokumentu. Przyjmuje się, że wartość procentowa częstości występowania warunków sprzyjających w przypadku trasy odbitej od przeszkody pionowej jest identyczna z wartością procentową częstości występowania warunków sprzyjających na trasie prostej.

Jeżeli S' to źródło obrazu S, przyjmuje się, że częstość p' na trasie (S', R) jest równa częstości p trasy (S_i, R).

Długookresowy poziom dźwięku w punkcie R wyrażony w decybelach A (dBA)

Całkowity poziom dźwięku wyrażony w decybelach A (dBA) uzyskuje się przez zsumowanie wszystkich poziomów w każdym paśmie częstotliwości:

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

gdzie i oznacza wskaźnik pasma częstotliwości. AWC oznacza korekcję za pomocą krzywej korekcyjnej A, zgodną z normą międzynarodową IEC 61672-1:2003.

Poziom $L_{Aeq,LT}$ jest wynikiem ostatecznym, tzn. długookresowym poziomem ciśnienia akustycznego ważonego dźwiękiem A w punkcie odbiornika w konkretnym czasie referencyjnym (np. w porze dziennej, wieczornej lub nocnej, lub w krótszym czasie pory dziennej, wieczornej lub nocnej).

2.5.6. *Obliczanie propagacji dźwięku dla źródeł w ruchu drogowym, kolejowym i z działalności przemysłowej.*

Rozbieżność geometryczna

Tłumienie wywołane rozbieżnością geometryczną, A_{div}, odpowiada obniżeniu poziomu dźwięku wywołanemu odległością propagacji. W przypadku punktowego źródła dźwięku znajdującego się w polu swobodnym, tłumienie wyrażone w dB uzyskuje się przez:

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

▼M2

gdzie d oznacza bezpośrednią w 3 wymiarach odległość skośną między źródłem a odbiornikiem.

Pochłanianie atmosferyczne

Tłumienie wywołane pochłanianiem atmosferycznym A_{atm} występującym w czasie propagacji na odległości d wyraża się w dB i wyznacza z równania:

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

gdzie

d oznacza bezpośrednią w 3 wymiarach odległość skośną między źródłem a odbiornikiem wyrażoną w m;

α_{atm} oznacza wyrażony w dB/km współczynnik tłumienia atmosferycznego na nominalnej częstotliwości środkowej dla każdego pasma częstotliwości, zgodny z normą ISO 9613-1.

Wartości α_{atm} współczynnika podaje się dla temperatury 15 °C, wilgotności względnej 70 % i ciśnienia atmosferycznego 101 325 Pa. Oblicza się je z dokładnością do środkowych częstotliwości pasma częstotliwości. Wartości te są zgodne z normą ISO 9613-1. Jeżeli uśrednione dane meteorologiczne są dostępne, stosuje się długookresową średnią meteorologiczną.

Oddziaływanie akustyczne podłoża

Tłumienie wywołane oddziaływaniem akustycznym podłoża jest spowodowane głównie zakłóceniami między odbitym dźwiękiem a dźwiękiem rozchodzącym się bezpośrednio od źródła do odbiornika. Jest ono fizycznie powiązane z pochłanianiem akustycznym podłoża, nad którym następuje propagacja fali dźwięku. Zależy ono jednak w dużej mierze od warunków atmosferycznych występujących w czasie propagacji, ponieważ ugięcie promienia zmienia wysokość trasy biegnącej powyżej poziomu podłoża i zwiększa lub zmniejsza oddziaływanie akustyczne podłoża i terenu położonego w pobliżu źródła.

W przypadku gdy propagację między źródłem a odbiornikiem zakłóca jakakolwiek przeszkoda występująca na płaszczyźnie propagacji, oddziaływanie akustyczne podłoża po stronie źródła i odbiornika oblicza się oddzielnie. W tym przypadku, z_s i z_r dotyczy umiejscowienia źródła lub odbiornika równorzędnego, o czym mowa w dalszej części dokumentu, w której przedstawiono metodę obliczania dyfrakcji A_{dif}.

Charakterystyka akustyczna podłoża

Właściwości podłoża związane z pochłanianiem dźwięku zależą przede wszystkim od jego porowatości. Z zasady grunt zwarty wykazuje tendencję do odbijania dźwięku, natomiast grunt porowaty do jego pochłaniania.

W przypadku obliczeń roboczych, właściwości podłoża związane z pochłanianiem odwzorowuje się za pomocą bezwymiarowego współczynnika G o zakresie od 0 do 1. G jest niezależne od częstotliwości. W tabeli 2.5.a podano wartości G dla terenów otwartych. Z zasady średnia wartość współczynnika G na trasie mieści się w zakresie od 0 do 1.

▼M2

Tabela 2.5.a

Wartości G dla różnych typów podłoża

Opis	Rodzaj	(kPa · s/m^2)	*G* wartość
Bardzo miękkie (zaśnieżone lub zbliżone do porośniętego mchem)	A	12,5	1
Miękkie poszycie leśne (krótkie, zwarte, zbliżone do wrzosowiska lub porośnięte gęstym mchem)	B	31,5	1
Niezwarte, luźne podłoże (torf, trawa, luźna gleba)	C	80	1
Normalne, niezwarte podłoże (poszycia leśne, pastwiska)	D	200	1
Zwarte pole i żużel (zwarte trawniki, tereny parków)	E	500	0,7
Gęste, zwarte podłoże (droga żużlowa, parking samochodowy)	F	2 000	0,3
Powierzchnie utwardzone (większość normalnych rodzajów asfaltu, beton)	G	20 000	0
Bardzo twarde i zwarte powierzchnie (zwarty asfalt, beton, woda)	H	200 000	0

G_{path} definiuje się jako frakcję podłoża o właściwościach pochłaniających dźwięk, rozciągającego się na całej, analizowanej trasie propagacji.

Jeżeli źródło i odbiornik są umiejscowione na tyle blisko, że $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, rozróżnienie typu podłoża znajdującego się w pobliżu źródła i typu podłoża znajdującego się w pobliżu odbiornika można pominąć. Odnosząc się do powyższej uwagi należy zauważyć, że współczynnik podłoża G_{path} koryguje się ostatecznie za pomocą:

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

gdzie G_s oznacza współczynnik podłoża obszaru umiejscowienia źródła. G_s = 0 dla nawierzchni drogowych ([1]), torów płytowych. G_s = 1 dla torów na podsypce. Zasada ogólna nie obowiązuje w przypadku źródeł z działalności przemysłowej i zakładów przemysłowych.

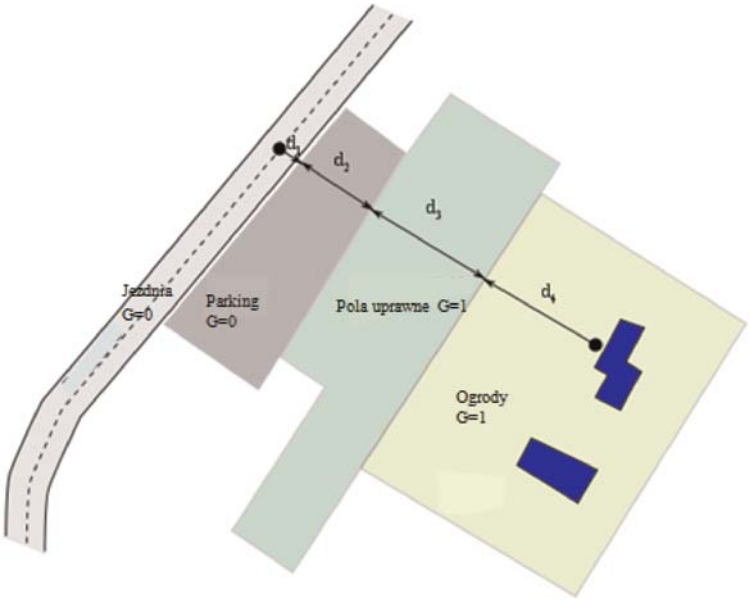
Wartość współczynnika *G* może być powiązana z rezystywnością przepływu.

([1]) W modelu emisji uwzględnia się pochłanianie dźwięku przez porowe nawierzchnie drogowe.

▼M2

Rysunek 2.5.b

Wyznaczanie współczynnika podłoża G_{path} na trasie propagacji



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

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

W poniższych dwóch podsekcjach, poświęconych obliczeniom w warunkach jednorodnych i sprzyjających, wprowadzono ogólne oznaczenia właściwości podłoża dotyczących pochłaniania dźwięku $\overline{G}_w$ i $\overline{G}_m$. W tabeli 2.5.b podano zależność między oznaczeniami a zmiennymi G_{path} i G'_{path}.

Tabela 2.5.b

Zależność między $\overline{G}_w$ i $\overline{G}_m$ oraz (G_{path}, G'_{path})

	Warunki jednorodne			Warunki sprzyjające		
	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}

Obliczenia w warunkach jednorodnych

Tłumienie wywołane oddziaływaniem akustycznym podłoża w warunkach jednorodnych oblicza się według poniższych równań:

jeżeli $G_{path} \neq 0$

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

gdzie

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

▼M2

f_m oznacza nominalną częstotliwość środkową analizowanego pasma częstotliwości wyrażoną w Hz, c to prędkość dźwięku w powietrzu, przyjęta jako równa 340 m/s, a C_f definiuje się na podstawie:

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

gdzie wartości w wyznacza się z poniższego równania:

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

$\overline{G}_w$ może być równe albo G_{path} albo G'_{path}, zależnie od tego, czy oddziaływanie akustyczne podłoża oblicza się z dyfrakcją czy bez oraz zależnie od typu podłoża pod źródłem (źródło rzeczywiste bądź dyfrakcyjne). Szczegółowe omówienie tego zagadnienia podano w dalszych podsekcjach i podsumowano w tabeli 2.5.b.

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

oznacza dolną granicę $A_{ground,H}$.

Dla trasy (S_i,R) w warunkach jednorodnych bez dyfrakcji:

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

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

Z dyfrakcją, dotyczy odcinka na dyfrakcji dla definicji $\overline{G}_w$ i $\overline{G}_m$.

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

Współczynnik $-3(1 - \overline{G}_m)$ uwzględnia fakt, że w przypadku gdy źródło i odbiornik są od siebie oddalone, bok pierwszego źródła odbicia nie znajduje się na płaszczyźnie przeszkody, ale na podłożu naturalnym.

Obliczenia w warunkach sprzyjających

Oddziaływanie akustyczne podłoża w warunkach sprzyjających oblicza się z równania $A_{ground,H}$, pod warunkiem wprowadzenia następujących zmian:

Jeżeli $G_{path} \neq 0$

a) w równaniu $A_{ground,H}$, wysokości z_s i z_r zastępuje się $z_s + \delta z_s + \delta z_T$, natomiast wartość z odpowiednio $_{\mathrm{r}} + \delta z_r + \delta z_T$, gdzie:

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

$a_o = 2 \times 10^{-4}$ m^{-1} oznacza odwrotność krzywizny promienia;

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

b) dolna granica $A_{ground,F}$ zależy od geometrii trasy:

▼M2

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

jeżeli $G_{path} = 0$;

$A_{ground,F} = A_{ground,F,min}$.

Korekcje wysokości δz_s i δz_r przenoszą oddziaływanie akustyczne ugięcia promienia dźwięku. δz_T uwzględnia oddziaływanie akustyczne turbulencji.

$\overline{G}_m$ może być równe albo G_{path} albo G'_{path}, zależnie od tego, czy oddziaływanie akustyczne podłoża oblicza się z dyfrakcją czy bez oraz zależnie od typu podłoża pod źródłem (źródło rzeczywiste bądź dyfrakcyjne). Zagadnienie to omówiono szczegółowo w dalszych podsekcjach.

Dla trasy (S_i, R) w warunkach sprzyjających bez dyfrakcji:

$\overline{G}_w = G_{path}$ w równaniu (*2.5.17*);

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

Z dyfrakcją, dotyczy kolejnego odcinka z definicji G_w oraz $\overline{G}_m$.

D y f r a k c j a

Z zasady dyfrakcję analizuje się na wierzchołku każdej przeszkody umiejscowionej na trasie propagacji. Jeżeli trasa przebiega „wystarczająco wysoko" nad krawędzią dyfrakcyjną, można przyjąć $A_{dif} = 0$ i obliczyć rzut prosty, w szczególności oceniając A_{ground}.

W praktyce dla każdej środkowej częstotliwości pasma częstotliwości różnicę trasy δ porównuje się z wielkością – $\lambda/20$. Jeżeli przeszkoda nie jest źródłem dyfrakcji, co ustala się na przykład na podstawie kryterium Rayleigha, nie ma potrzeby obliczania A_{dif} dla analizowanego pasma częstotliwości. Innymi słowy, w tym przypadku $A_{dif} = 0$. W przeciwnym przypadku A_{dif} oblicza się w sposób omówiony w dalszej części tej sekcji. Zasada ta obowiązuje zarówno w warunkach jednorodnych, jak i sprzyjających oraz w odniesieniu do dyfrakcji jednostkowej lub wielokrotnej.

Jeżeli obliczenia dla danego pasma częstotliwości dokonuje się w oparciu o omówioną w tej sekcji procedurę obliczeniową, przy obliczaniu tłumienia całkowitego A_{ground} ustala się na równą 0 dB. Oddziaływanie akustyczne podłoża uwzględnia się bezpośrednio w równaniu służącym obliczaniu dyfrakcji ogólnej.

Proponowane tu równania stosuje się do przetworzenia dyfrakcji na cienkich ekranach dźwiękochłonnych, grubych ekranach dźwiękochłonnych, budynkach, obwałowaniach ziemnych (naturalnych bądź sztucznie wytworzonych) oraz na krawędziach nasypów, zrębów i wiaduktów.

Jeżeli na trasie propagacji dźwięk napotyka na kilka przeszkód powodujących dyfrakcję, traktuje się je jako dyfrakcję wielokrotną i stosuje procedurę omówioną w kolejnej sekcji poświęconej obliczaniu różnicy trasy.

▼M2

Omówione tu procedury stosuje się do obliczenia tłumienia w warunkach jednorodnych i sprzyjających. Ugięcie promienia uwzględnia się w obliczeniu różnicy trasy i w obliczeniach oddziaływania akustycznego podłoża przed i po dyfrakcji.

Zasady ogólne

Rysunek 2.5.c obrazuje ogólną metodę obliczania tłumienia wywołanego dyfrakcją. Metoda ta opiera się na podziale trasy propagacji na dwie części: na trasę „po stronie źródła", biegnącą między źródłem a punktem dyfrakcji, oraz na trasę „po stronie odbiornika", biegnącą między punktem dyfrakcji a odbiornikiem.

Oblicza się następujące wartości:

— oddziaływanie podłoża po stronie źródła $\Delta_{ground(S,O)}$,

— oddziaływanie podłoża po stronie odbiornika $\Delta_{ground(O,R)}$,

— oraz trzy dyfrakcje:

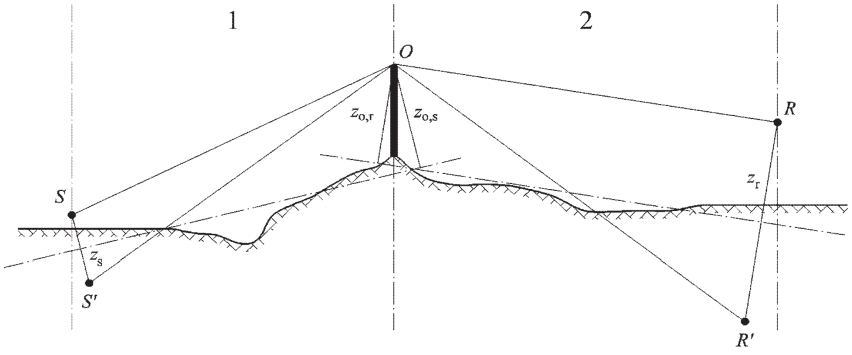
  — między źródłem S a odbiornikiem R: $\Delta_{dif(S',R)}$,

  — między źródłem obrazu S' a R: $\Delta_{dif(S',R)}$,

  — między S a odbiornikiem obrazu R': $\Delta_{dif(S,R')}$.

Rysunek 2.5.c

Geometria obliczania tłumienia wywołanego dyfrakcją



1: Strona źródła

2: Strona odbiornika

gdzie

S oznacza źródło;

R oznacza odbiornik;

S' oznacza źródło obrazu względem uśrednionej płaszczyzny terenu po stronie źródła;

R' oznacza odbiornik obrazu względem uśrednionej płaszczyzny terenu po stronie odbiornika;

O oznacza punkt dyfrakcji;

▼M2

z_s oznacza równorzędną wysokość źródła *S* względem uśrednionej płaszczyzny terenu po stronie źródła;

$z_{o,s}$ oznacza równorzędną wysokość punktu dyfrakcji *O* względem uśrednionej płaszczyzny terenu po stronie źródła;

z_r oznacza równorzędną wysokość odbiornika *R* względem uśrednionej płaszczyzny terenu po stronie odbiornika;

$z_{o,r}$ oznacza wysokość równorzędną punktu dyfrakcji *O* względem uśrednionej płaszczyzny terenu po stronie odbiornika.

Nieregularne ukształtowanie podłoża między źródłem a punktem dyfrakcji oraz między punktem dyfrakcji a odbiornikiem uwzględnia się za pomocą wysokości równorzędnych obliczanych względem uśrednionej płaszczyzny terenu, najpierw po stronie źródła, a następnie po stronie odbiornika (dwóch uśrednionych płaszczyzn terenu), zgodnie z metodą omówioną w podsekcji poświęconej istotnym wysokościom nad poziomem terenu.

D y f r a k c j a c z y s t a

W przypadku dyfrakcji czystej, pomijającej oddziaływanie podłoża, tłumienie wyznacza się na podstawie:

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

gdzie

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

λ oznacza długość fali w nominalnej częstotliwości środkowej analizowanego pasma częstotliwości;

δ oznacza różnicę trasy między trasą dyfrakcyjną a trasą prostą (zob. kolejna podsekcja poświęcona obliczaniu różnicy trasy);

C'' oznacza współczynnik stosowany do uwzględniania dyfrakcji wielokrotnych:

$C'' = 1$ dla dyfrakcji jednostkowej.

W przypadku dyfrakcji wielokrotnych, jeżeli e to całkowita odległość na trasie, O1 do O2 + O2 do O3 + O3 do O4 z „metody gumowej opaski” (zob. rysunki 2.5.d i 2.5.f), a jeżeli *e* przekracza 0,3 m (w przeciwnym przypadku $C'' = 1$), współczynnik ten definiuje się na podstawie:

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

Wartości Δ_{dif} to wartości wiążące:

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

— jeżeli $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB dla dyfrakcji na poziomej krawędzi i tylko dla współczynnika Δ_{dif} pojawiającego się w obliczeniu A_{dif}. Górnej granicy nie stosuje się w wartościach Δ_{dif} ingerujących w obliczanie Δ_{ground} lub w przypadku dyfrakcji na krawędzi pionowej (dyfrakcji poprzecznej) przy odwzorowywaniu hałasu z działalności przemysłowej.

▼M2

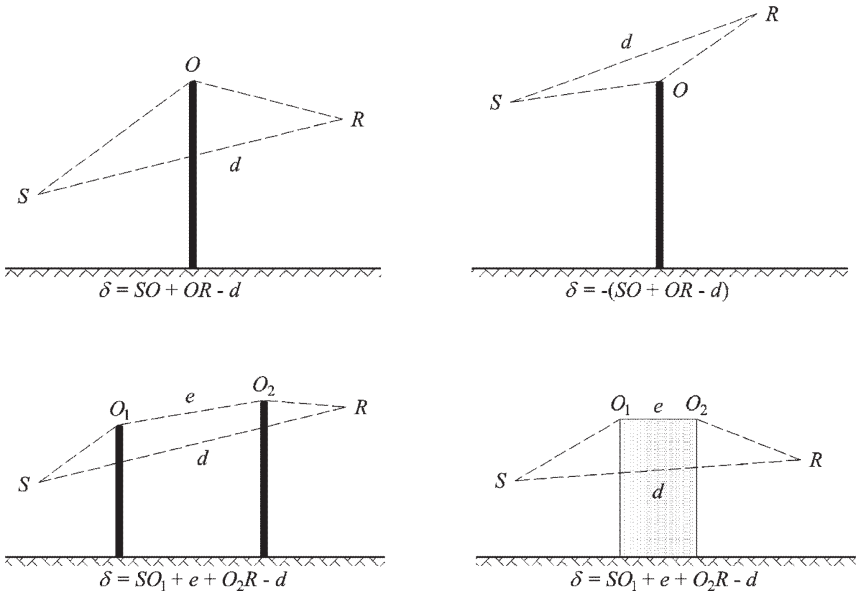
Obliczanie różnicy trasy

Różnicę trasy δ oblicza się w płaszczyźnie pionowej, na której umiejscowiono źródło i odbiornik. Jest to przybliżenie względem zasady Fermata. Przybliżenie stosuje się również w przedmiotowym przypadku (źródła liniowe). Różnicę trasy δ oblicza się w sposób pokazany na poniższych rysunkach, w zastanych okolicznościach.

Warunki jednorodne

Rysunek 2.5.d

Obliczanie różnicy trasy w warunkach jednorodnych. O, O_1 i O_2 to punkty dyfrakcji

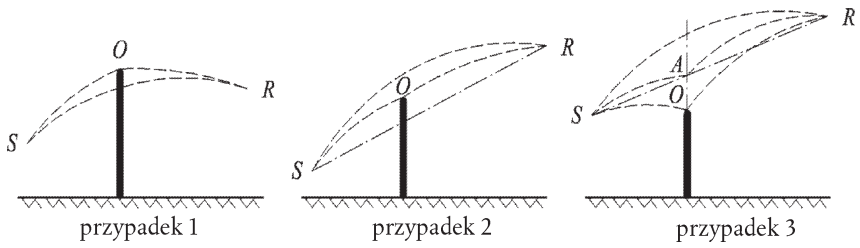


Uwaga: Dla każdej konfiguracji podaje się wyrażenie δ.

Warunki sprzyjające

Rysunek 2.5.e

Obliczanie różnicy trasy w sprzyjających warunkach (dyfrakcja jednostkowa)



W warunkach sprzyjających przyjmuje się, że trzy zakrzywione promienie dźwięku ►C1 $\overline{SO}$, $\overline{OR}$ i $\overline{SR}$ ◄ mają identyczny promień zagięcia Γ, definiowany na podstawie:

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

Długość zagięcia promienia dźwięku MN oznacza się w warunkach sprzyjających symbolem $\hat{MN}$. Długość ta jest równa:

▼**M2**

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

Z zasady w obliczeniu różnicy trasy w warunkach sprzyjających δ_F należy przeanalizować trzy scenariusze (zob. rysunek 2.5.e). W praktyce wystarczają dwa równania:

— jeżeli prosty promień dźwięku *SR* jest przesłaniany przez przeszkodę (przypadek 1 i 2 na rysunku 2.5.e):

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

— jeżeli prosty promień dźwięku *SR* nie jest przesłaniany przez przeszkodę (przypadek 3 na rysunku 2.5.e):

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

gdzie *A* oznacza przecięcie prostego promienia dźwięku *SR* i przedłużenia przeszkody powodującej dyfrakcję.

W przypadku dyfrakcji wielokrotnych w warunkach sprzyjających:

— wyznacza się odkształcenie wypukłe definiowane poszczególnymi potencjalnymi krawędziami powodującymi dyfrakcję,

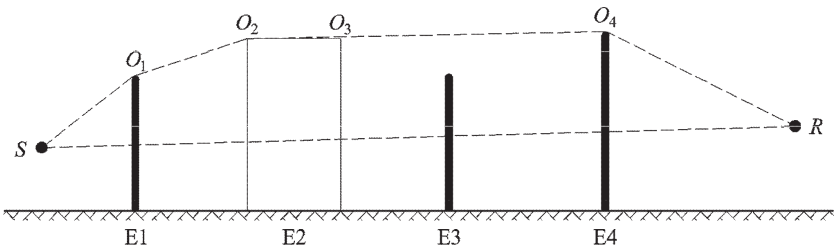
— wyklucza się krawędzie powodujące dyfrakcję, nieznajdujące się na granicy odkształcenia wypukłego,

— oblicza się δ_F na podstawie długości zagiętego promienia dźwięku przez podzielenie trasy ulegającej dyfrakcji na tyle zagiętych segmentów, ile jest koniecznych (zob. rysunek 2.5.f):

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

Rysunek 2.5.f

Przykład obliczenia różnicy trasy w warunkach sprzyjających w przypadku dyfrakcji wielokrotnych



W scenariuszu przedstawionym na rysunku 2.5.f różnica trasy wynosi:

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

Obliczanie tłumienia A_{dif}

Tłumienie wywołane dyfrakcją, uwzględniające oddziaływanie akustyczne podłoża po stronie źródła i odbiornika, oblicza się zgodnie z poniższymi równaniami ogólnymi:

▼M2

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

gdzie

— $\Delta_{dif\ (S,R)}$ oznacza tłumienie wywołane dyfrakcją między źródłem S a odbiornikiem R;

— $\Delta_{ground(S,O)}$ oznacza tłumienie wywołane oddziaływaniem akustycznym podłoża po stronie źródła, ważone dyfrakcją po stronie źródła; gdzie przyjmuje się, że zgodnie z tym, co pokazano na rysunku 2.5.f, w przypadku dyfrakcji wielokrotnej $O = O_1$;

— $\Delta_{ground(O,R)}$ oznacza tłumienie wywołane oddziaływaniem akustycznym podłoża po stronie odbiornika, ważone dyfrakcją po stronie odbiornika (zob. kolejna podsekcja dotycząca obliczania współczynnika $\Delta_{ground(O,R)}$).

Obliczanie współczynnika $\Delta_{ground(S,O)}$

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

gdzie

— $A_{ground(S,O)}$ oznacza tłumienie wywołane oddziaływaniem podłoża między źródłem S a punktem dyfrakcji O. Współczynnik ten oblicza się zgodnie z poprzednią podsekcją poświęconą obliczeniom w warunkach jednorodnych oraz poprzednią podsekcją poświęconą obliczeniom w warunkach sprzyjających, pod warunkiem przyjęcia następujących hipotez:

$z_r = z_{o,s}$,

— G_{path} oblicza się między S a O,

— w warunkach jednorodnych: $\overline{G}_w = G'_{path}$ w równaniu (2.5.17), $\overline{G}_m = G'_{path}$ w równaniu (2.5.18),

— w warunkach sprzyjających: $\overline{G}_w = G_{path}$ w równaniu (2.5.17), $\overline{G}_m = G'_{path}$ w równaniu (2.5.20),

— $\Delta_{dif(S',R)}$ oznacza tłumienie wywołane dyfrakcją między źródłem obrazu S' a R, obliczane zgodnie z treścią poprzedniej podsekcji poświęconej dyfrakcji czystej,

— $\Delta_{dif(S,R)}$ oznacza tłumienie wywołane dyfrakcją między S a R, obliczane zgodnie z treścią podsekcji VI.4.4.b.

Obliczanie współczynnika $\Delta_{ground(O,R)}$

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

gdzie

— $A_{ground\ (O,R)}$ oznacza tłumienie wywołane oddziaływaniem podłoża między punktem dyfrakcji O a odbiornikiem R. Współczynnik ten oblicza się zgodnie z poprzednią podsekcją poświęconą obliczaniu w warunkach jednorodnych oraz poprzednią podsekcją dotyczącą obliczania w warunkach sprzyjających, pod warunkiem przyjęcia następujących hipotez:

$z_s = z_{o,r}$,

— G_{path} oblicza się między O a R.

W tym przypadku uwzględnianie korekcji G'_{path} nie jest konieczne, ponieważ analizowane źródło to punkt dyfrakcji. W związku z tym G_{path} należy stosować w obliczeniach oddziaływania podłoża, w tym niższej wartości granicznej współczynnika ujętego w równaniu, która wynosi - $3(1 - G_{path})$.

▼M2

— W warunkach jednorodnych $\overline{G}_w = G_{path}$ w równaniu (2.5.17), a $\overline{G}_m = G_{path}$ w równaniu (2.5.18),

— w warunkach sprzyjających $\overline{G}_w = G_{path}$ w równaniu (2.5.17), a $\overline{G}_m = G_{path}$ w równaniu (2.5.20),

— $\Delta_{dif(S,R')}$ oznacza tłumienie wywołane dyfrakcją między S a odbiornikiem obrazu R', obliczane zgodnie poprzednią sekcją poświęconą dyfrakcji czystej,

— $\Delta_{dif(S,R)}$ oznacza tłumienie wywołane dyfrakcją między S a R, obliczane zgodnie z poprzednią podsekcją poświęconą dyfrakcji czystej.

Scenariusze krawędzi pionowej

W przypadku hałasu z działalności przemysłowej równanie (2.5.21) można wykorzystywać do obliczenia dyfrakcji na krawędziach pionowych (dyfrakcji poprzecznych). W tym przypadku przyjmuje się $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ oraz zachowuje się wartość współczynnika A_{ground}. Ponadto A_{atm} i A_{ground} wylicza się z całkowitej długości trasy propagacji. A_{div} dalej oblicza się z odległości prostej d. Równania (2.5.8) i (2.5.6) przekształca się w:

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

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

Δ_{dif} stosuje się w równaniu (2.5.34) w warunkach jednorodnych.

Odbicia od przeszkód pionowych

Tłumienie przez pochłanianie

Odbicia od przeszkód pionowych analizuje się za pomocą źródeł obrazu. W ten sam sposób analizuje się odbicia od elewacji budynków i barier dźwiękochłonnych.

Przeszkodę uznaje się za pionową, jeżeli odchylenie od pionu jest mniejsze niż 15°.

W przypadku odbić od obiektów, których kąt nachylenia względem płaszczyzny poziomej przekracza lub jest równy 15°, obiektu nie analizuje się.

Przeszkody, których przynajmniej jeden wymiar wynosi mniej niż 0,5 m, pomija się w obliczeniach odbicia, z wyjątkiem przypadków szczególnych ([1]).

Należy mieć na uwadze, że w tej sekcji nie analizuje się odbić od podłoża. Uwzględnia się je w obliczeniach tłumienia wywołanego granicą (podłoża, dyfrakcji).

Jeżeli L_{WS} oznacza moc akustyczną źródła S, a α_r współczynnik pochłaniania powierzchni przeszkody zdefiniowany w normie EN 1793-1:2013, to moc akustyczna źródła obrazu S' jest równa:

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

gdzie $0 \leq \alpha_r < 1$

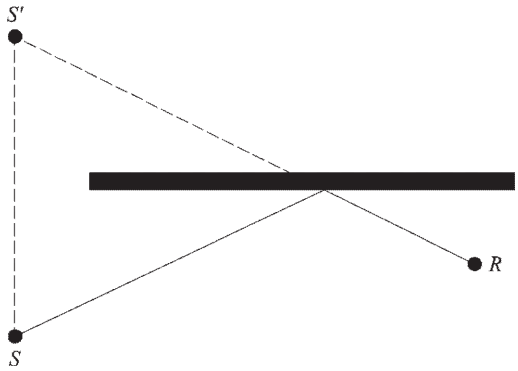
([1]) Jednym z przykładów okoliczności szczególnych jest ciąg małych przeszkód umiejscowionych na płaszczyźnie w regularnych odstępach.

▼M2

Tłumienia propagacji odnosi się następnie do powyższej trasy (źródło obrazu, odbiornik) tak samo jak do trasy prostej.

Rysunek 2.5.g

Odbicie lustrzane od przeszkody analizowanej metodą źródła obrazu (S: źródło, S': źródło obrazu, R: odbiornik)



Tłumienie wywołane dyfrakcją wsteczną

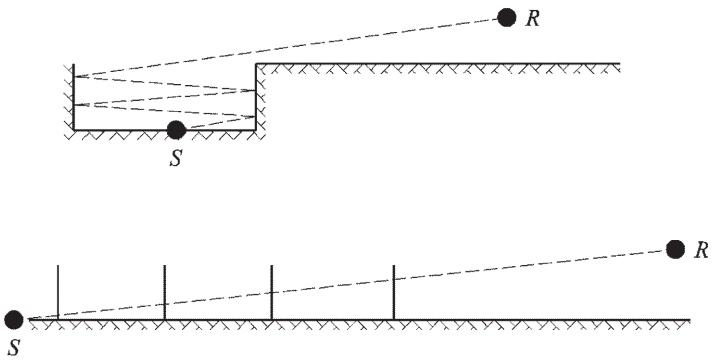
W geometrycznych badaniach nad trasami dźwięku, podczas odbicia od przeszkody pionowej (ściany dźwiękochłonnej, budynku), położenie uderzającego promienia względem górnej krawędzi przeszkody wyznacza mniej więcej istotną część skutecznie odbitej energii akustycznej. Stratę energii akustycznej podczas odbicia promienia nazywa się dyfrakcją wsteczną.

W przypadku możliwych wielokrotnych odbić między dwoma pionowymi ścianami, należy przeanalizować przynajmniej pierwsze odbicie.

W przypadku wykopów (zob. na przykład rysunek 2.5.h), tłumienie wywołane dyfrakcją wsteczną odnosi się do każdego odbicia od ścian oporowych.

Rysunek 2.5.h

Promień dźwięku odbity od wykopu czterokrotnie: rzeczywisty przekrój (górny), nieodsłonięty przekrój (dół)



Na rysunku tym promień dźwięku dociera do odbiornika „sukcesywnie przechodząc przez" ściany oporowe wykopu, które można porównać do otworów.

W obliczeniach propagacji przez otwór pole dźwięku na odbiorniku jest sumą pola prostego i pola ulegającego dyfrakcji na krawędziach otworu. Pole ulegające dyfrakcji gwarantuje ciągłość przenikania przez obszar czysty i zacieniony. Pole proste ulega wytłumieniu w momencie,

▼M2

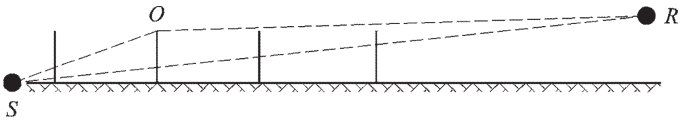
w którym promień dociera do krawędzi otworu. Metoda obliczeniowa jest identyczna jak w przypadku tłumienia wywołanego przeszkodą umiejscowioną na terenie otwartym.

Różnica trasy δ' powiązana z każdą dyfrakcją wsteczną jest odwrotnością różnicy trasy między S a R odniesionej do każdej, górnej krawędzi O, co odpowiada przekrojowi zamieszczonemu na rysunku (zob. rysunek 2.5.i).

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

Rysunek 2.5.i

Różnica trasy dla drugiego odbicia



Umieszczony w równaniu (*2.5.36*) znak „minus” oznacza, że w tym przypadku odbiornik uważa się za umiejscowiony na terenie otwartym.

Tłumienie wywołane dyfrakcją wsteczną $\Delta_{retrodif}$ wyznacza się z równania (*2.5.37*) zbliżonego do równania (*2.5.21*) ze zmienionymi oznaczeniami.

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

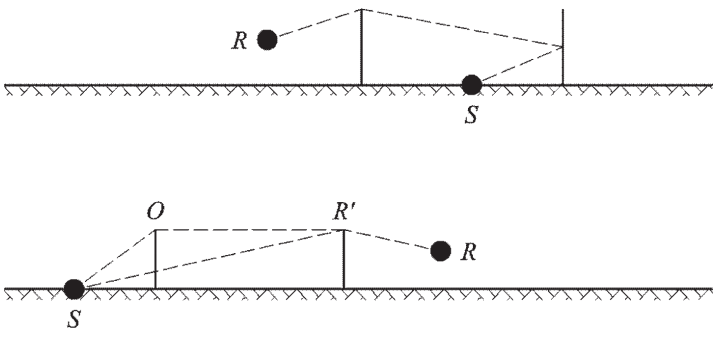
Odbicie to odnosi się do promienia prostego za każdym razem, gdy promień „przechodzi przez” (odbija się od) ściany czy budynku. Moc akustyczna źródła obrazu S' osiąga zatem wartość:

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

W skomplikowanych układach propagacji dyfrakcje mogą zachodzić między odbiciami lub między odbiornikiem a odbiciami. W tym przypadku dyfrakcję wsteczną względem ścian szacuje się, analizując trasę między źródłem a pierwszym punktem dyfrakcji R' [a zatem w równaniu (*2.5.36*) analizuje się jako odbiornik]. Zasadę tę zobrazowano na rysunku 2.5.j.

Rysunek 2.5.j

Różnica trasy przy występowaniu dyfrakcji: rzeczywisty przekrój (górny), nieodsłonięty przekrój (dół)



W przypadku odbić wielokrotnych, wszystkie odbicia jednostkowe sumuje się.

▼M2

2.6. **Przepisy ogólne – hałas w ruchu lotniczym**

2.6.1. *Definicje i symbole*

W tej sekcji wyjaśniono wybrane istotne *określenia terminologiczne*, podając przypisaną im w tym dokumencie definicję ogólną. Podany wykaz nie jest wyczerpujący; ujęto w nim wyłącznie określenia i akronimy używane najczęściej. Pozostałe objaśniono w miejscach, w których się pojawiają po raz pierwszy.

Matematyczne *symbole* (podane obok określeń) to symbole najczęściej stosowane w równaniach ujętych w treści dokumentu. Definicje pozostałych symboli, pojawiających się w innych miejscach dokumentu głównego i dodatków do niego, zamieszczono w miejscu ich występowania.

Czytelnika co jakiś czas informuje się o dopuszczalnym w tym dokumencie zamiennym stosowaniu słów *dźwięk* i *hałas*. Mimo że słowo *hałas* ma konotacje tematyczne – akustycy uznają je zazwyczaj za „dźwięk niepożądany” – w obszarze kontroli hałasu w ruchu lotniczym oznacza ono wyłącznie dźwięk – energię akustyczną przenoszoną przez ruch fali akustycznej. Symbol → jest odsyłaczem do pozostałych określeń terminologicznych zawartych w wykazie.

T e r m i n o l o g i a

AIP	Zbiór Informacji Lotniczych.
Konfiguracja statku powietrznego	Położenie przepustnic, klap i podwozia.
Ruch statków powietrznych	Przylot, odlot lub inne czynności z udziałem statku powietrznego oddziałujące na poziom ekspozycji na hałas wokół lotniska.
Dane dotyczące hałasu emitowanego przez statek powietrzny oraz dane eksploatacyjne	Dane dotyczące emitowanego hałasu oraz dane eksploatacyjne dla różnego rodzaju statków powietrznych, wymagane w procedurze modelowania. Należą do nich → *zależności NPD* oraz informacje umożliwiające obliczenie ciągu/mocy silnika, jako funkcji → *konfiguracji lotu*. Danych tych dostarcza zazwyczaj producent statku powietrznego, nie wyklucza się jednak możliwości pozyskania ich z innych źródeł. W przypadku braku danych, analizowany statek powietrzny odwzorowuje się, dostosowując dane dla użytkowo zbliżonego statku powietrznego – czynność tę nazywa się *podstawieniem*.
Wysokość bezwzględna	Wysokość nad średnim poziomem morza.
Baza danych ANP	Ujęta w dodatku I baza danych dotyczących hałasu emitowanego przez statek powietrzny oraz danych eksploatacyjnych.

▼M2

Poziom dźwięku ważony dźwiękiem A, L_A	Podstawowa skala dźwięku/hałasu stosowana do pomiarów hałasu w otoczeniu, w tym ze statku powietrznego, oraz skala, na której opiera się większość wskaźników metrycznych linii konturowych hałasu.
Tor główny	Wzorcowy lub nominalny rzut toru na ziemi, definiujący środek pasa rejestracji toru.
Podstawowy poziom hałasu zdarzenia akustycznego	Poziom hałasu zdarzenia akustycznego odczytany z bazy danych charakterystyki hałasu statku powietrznego (NPD).
Zwalnianie hamulca	→ *Punkt początkowy rozbiegu/dobiegu*
Skorygowany ciąg efektywny	Przy odpowiednim nastawie mocy (np. *EPR* lub N_1) ciąg efektywny spada wraz z gęstością powietrza, a zatem ze wzrostem wysokości bezwzględnej; skorygowany ciąg efektywny to wartość wyznaczana na poziomie morza.
Łączny poziom dźwięku/hałasu	Wyrażona w decybelach miara hałasu zarejestrowanego w określonym czasie, w punkcie umiejscowionym w pobliżu lotniska, z samolotu pracującego w standardowych warunkach roboczych i poruszającego się po standardowych torach lotu. Oblicza się go poprzez zsumowanie, dowolną metodą, poziomów dźwięku/hałasu zdarzenia akustycznego występującego w tym punkcie.
Suma lub średnia decybeli	Niejednokrotnie w innych dokumentach nazywana wartościami „energetycznymi” lub „logarytmicznymi” (w przeciwieństwie do wartości arytmetycznych). Stosowana tam gdzie uzasadnione jest zsumowanie lub uśrednienie odnośnych wielkości energii akustycznej; np. *sumy decybeli* $= 10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$.
Frakcja energii akustycznej, F	Stosunek energii akustycznej zarejestrowanej z segmentu do energii akustycznej zarejestrowanej z toru lotu o nieskończonej długości.
Nastawy mocy silnika	Wartość → *parametru mocy oddziałującego na hałas*, stosowana do wyznaczania poziomu emisji hałasu w oparciu o wartości pozyskane z bazy danych NPD.
Równorzędny (ciągły) poziom dźwięku, L_{eq}	Miara dźwięku długookresowego. Poziom hipotetycznie stałego dźwięku, który w określonym czasie uzyskuje całkowitą energię akustyczną identyczną z całkowitą energią akustyczną rzeczywistego dźwięku zmiennego.

▼**M2**

Poziom dźwięku/hałasu zdarzenia akustycznego	Wyrażona w decybelach miara skończonej ilości dźwięku (lub hałasu), zarejestrowana z przelatującego statku powietrznego → *poziom ekspozycji na hałas*.
Konfiguracja lotu	= → *Konfiguracja statku powietrznego* + → *parametry lotu*.
Parametry lotu	Nastaw mocy, prędkość, kąt przechylenia i masa statku powietrznego.
Tor lotu	Powietrzny tor lotu statku powietrznego zdefiniowany w trzech wymiarach, zazwyczaj odwzorowywany względem pierwotnego toru lotu, którego początkiem jest rozbieg przed startem, a końcem jest próg drogi lądowania.
Segment toru lotu	Część toru lotu statku powietrznego odwzorowywana do celów modelowania hałasu linią prostą o skończonej długości.
Procedura lotu	Kolejność czynności roboczych wykonywanych przez załogę statku powietrznego lub system zarządzania lotem: wyrażona jako zmiany konfiguracji lotu będące funkcją odległości na rzucie toru na ziemi.
Profil lotu	Zmiana wysokości statku powietrznego na rzucie toru na ziemi (czasem obejmuje także zmiany → *konfiguracji lotu*) – określana za pomocą układu → *punktów profilu*
Płaszczyzna podłoża	(lub nominalna płaszczyzna podłoża), pozioma płaszczyzna podłoża przechodząca przez punkt referencyjny lotniska, w którym zazwyczaj oblicza się linie konturowe.
Prędkość względem ziemi	Prędkość statku powietrznego względem stałego punktu naziemnego.
Rzut toru na ziemi	Pionowy rzut toru lotu na płaszczyznę podłoża.
Wysokość	Pionowa odległość między statkiem powietrznym a → *płaszczyzną podłoża*
Scalony poziom dźwięku	Inaczej nazywany → *poziomem ekspozycji na dźwięk jednostkowego zdarzenia akustycznego*.

▼M2

ISA	Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa – definiowana przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Definiuje zmienność temperatury, ciśnienia i gęstości w odniesieniu do wysokości nad średnim poziomem morza. Stosowana do normalizowania wyników obliczeń konstrukcyjnych statku powietrznego i analizowania danych testowych.
Tłumienie poprzeczne	Nadmierne tłumienie dźwięku na odległości przypisywanej bezpośrednio lub pośrednio występowaniu płaszczyzny podłoża. Istotne przy niskich kątach podniesienia (statku powietrznego nad płaszczyznę podłoża)
Maksymalny poziom hałasu/dźwięku	Maksymalny poziom dźwięku osiągany podczas zdarzenia akustycznego.
Średni poziom morza, *MSL*	Znormalizowane położenie powierzchni ziemi, względem którego odwzorowuje się → ISA.
Ciąg efektywny	Siła napędowa wywierana przez silnik na płatowiec.
Hałas	Hałas definiuje się jako dźwięk niepożądany. Przy czym wskaźniki metryczne, takie jak *poziom dźwięku ważony dźwiękiem A* (L_A) i *efektywny odczuwany poziom hałasu* (EPNL) umożliwiają skuteczne przekonwertowanie poziomów dźwięku na poziomy hałasu. Podobnie jak w innych publikacjach, ze względu na ciągły brak ujednolicenia, określeń „hałas” i „dźwięk” używa się w tym dokumencie zamiennie – w szczególności w powiązaniu ze słowem *poziom*.
Linia konturowa hałasu	Linia wyznaczająca łączny poziom hałasu statku powietrznego lub wskaźnik dla obszaru wokół lotniska, o stałej wartości.
Wpływ hałasu	Szkodliwy wpływ hałasu na jego odbiorców; co ważne, przyjmuje się, że wskaźniki metryczne hałasu to wskaźniki wpływu hałasu.

▼**M2**

Wskaźnik hałasu	Miara dźwięku długookresowego lub łącznego, skorelowana (tzn. uznawana za predyktor) z wpływem na ludzi. Czasami, oprócz natężenia dźwięku, może uwzględniać również inne współczynniki (zwłaszcza porę dnia). Przykładem może być L_{DEN} dla pory dziennej, wieczornej i nocnej.
Poziom hałasu	Wyrażona w decybelach miara dźwięku na skali mierzącej jego głośność lub hałaśliwość. W przypadku rozchodzącego się w otoczeniu hałasu statku powietrznego stosuje się dwie skale: poziom dźwięku ważony dźwiękiem A i odczuwany poziom hałasu. W skalach tych – do celów odwzorowania sposobu odczuwania hałasu przez ludzi – stosuje się różne wagi dźwięku o odmiennych częstotliwościach.
Wskaźnik metryczny hałasu	Formuła stosowana do opisania dowolnej miary ilości hałasu w punkcie umiejscowienia odbiornika, bez względu na to, czy hałas ten pochodzi z jednostkowego zdarzenia akustycznego czy z kilku zdarzeń akustycznych emitujących hałas, które wystąpiły w dłuższym czasie. Do pomiaru hałasu z jednostkowego zdarzenia akustycznego stosuje się zazwyczaj dwie miary: *poziom maksymalny* uzyskany podczas zdarzenia akustycznego lub *poziom ekspozycji na dźwięk*, miarę całkowitej energii akustycznej zdarzenia akustycznego wyznaczanej przez scalenie czasu występowania zdarzenia akustycznego.
Dane/zależności parametrów hałas-moc-odległość (NPD)	Poziomy hałasu zdarzenia akustycznego ujęte w układzie tabelarycznym jako funkcja odległości poniżej statku powietrznego w warunkach lotu ustalonego, przy prędkości referencyjnej w warunkach atmosferycznych odniesienia, dla każdego układu → *nastawów mocy silnika*. Dane odwzorowują oddziaływania akustyczne tłumienia dźwięku wywołanego sferycznym rozchodzeniem się fali (prawo odwrotności kwadratu odległości) i pochłanianiem atmosferycznym. Odległość definiuje się prostopadle do toru lotu samolotu i osi skrzydła statku powietrznego (tzn. w przypadku lotu bez wychylenia wprost pionowo poniżej statku powietrznego).

▼**M2**

Akustyczny parametr mocy silnika	Parametr opisujący lub wyznaczający moc napędową silnika statku powietrznego, do której – w oparciu o podejście logiczne – można odnieść emisję mocy akustycznej, zazwyczaj wyrażany jako → *skorygowany ciąg efektywny* Kolokwialnie określany w treści tekstu, jako „moc” lub „nastawy mocy”.
Istotność hałasu	Dźwięk segmentu toru lotu jest „istotny w kontekście hałasu”, jeżeli wpływa na poziom hałasu zdarzenia akustycznego w dającym się ocenić zakresie. Pomijanie segmentów nieistotnych w kontekście hałasu pozwala istotnie ograniczyć zakres prac związanych z komputerowym przetwarzaniem danych.
Rejestrator	→ *Odbiornik*
Etapy procedury	Zalecenie dotyczące utrzymania profilu lotu – poszczególne etapy uwzględniają zmiany prędkości lub wysokości bezwzględnej.
Punkt profilu	Wysokość końcowego punktu segmentu toru lotu – w płaszczyźnie pionowej powyżej rzutu toru na ziemi.
Odbiornik	Punkt rejestrujący hałas docierający ze źródła; z zasady umiejscowiony na płaszczyźnie podłoża lub w jej pobliżu.
Atmosfera referencyjna	Tabelaryczny układ wskaźników pochłaniania dźwięku, stosowany do normalizowania danych NPD (zob. **dodatek D**).
Dzień referencyjny	Układ warunków atmosferycznych, według których normalizuje się dane ANP.
Okres referencyjny	Nominalny odcinek czasu stosowany do normalizowania pomiarów ekspozycji na dźwięk jednostkowego zdarzenia akustycznego; w przypadku → *SEL* równego 1 sekundzie.
Prędkość referencyjna	Prędkość statku powietrznego względem ziemi, do której normalizuje się dane *NPD* → *SEL*.
SEL	→ *Poziom ekspozycji na dźwięk*.
Poziom ekspozycji na dźwięk jednostkowego zdarzenia akustycznego.	Poziom dźwięku, który zdarzenie akustyczne osiąga, jeżeli cała energia akustyczna tego zdarzenia jest jednolicie skompresowana w znormalizowanym przedziale czasu nazywanym → *okresem referencyjnym*.

▼**M2**

Podłoże miękkie	Podłoże charakteryzujące się „miękkością” akustyczną, zazwyczaj otaczające większość lotnisk podłoże trawiaste. Podłoża „twarde” akustycznie, tzn. charakteryzujące się dużymi zdolnościami do odbijania dźwięku, oznaczają podłoża betonowe i wodę. Opisana tu metodologia obliczania linii konturowej dźwięku odnosi się do podłoża miękkiego.
Dźwięk	Słyszalna dla ucha energia rozchodząca się w powietrzu w wyniku (wzdłużnego) ruchu fali.
Tłumienie dźwięku	Spadek natężenia dźwięku w miarę pokonywania trasy propagacji. W przypadku hałasu statków powietrznych do przyczyn spadku natężenia dźwięku należy sferyczne rozchodzenie się fali, pochłanianie atmosferyczne i → *tłumienie poprzeczne*.
Ekspozycja na dźwięk	Miara imisji całkowitej energii akustycznej w czasie.
Poziom ekspozycji na dźwięk L_{AE}	(Akronim SEL) Wskaźnik metryczny znormalizowany w normie ISO 1996-1 lub ISO 3891 = ważony dźwiękiem A poziom ekspozycji na dźwięk jednostkowego zdarzenia akustycznego odniesiony do 1 sekundy.
Natężenie dźwięku	Siła imisji dźwięku w punkcie – odniesiona do energii akustycznej (oraz wyrażona zmierzonymi poziomami dźwięku)
Poziom dźwięku	Miara energii akustycznej wyrażona w jednostkach decybeli. Odebrany dźwięk mierzy się z lub bez „ważenia częstotliwości”; poziomy z ważeniem nazywa się często → *poziomami dźwięku*.
Długość dystansu/trasy pokonanej przez statek powietrzny	Odległość do pierwszego punktu przeznaczenia odlatującego statku powietrznego; uznawana za wskaźnik masy statku powietrznego.
Punkt początkowy rozbiegu/dobiegu, *SOR*	Punkt na drodze startowej, z którego odlatujący statek powietrzny rozpoczyna start. Zwany również „zwolnieniem hamulca”.
Rzeczywista prędkość lotu	Rzeczywista prędkość statku powietrznego względem pędu powietrza (= prędkość względem ziemi w warunkach bezwietrznych).

▼**M2**

Ważony równorzędny poziom dźwięku, $L_{eq,W}$	Zmodyfikowana wersja L_{eq}, w której hałasowi występującemu w różnych porach dnia (zwykle w dzień, wieczorem i w nocy) przypisuje się różną wagę.

Symbole

d	Najkrótsza odległość od punktu rejestracji do segmentu toru lotu.
d_p	Prostopadła odległość od punktu rejestracji do toru lotu (odległość lub zasięg skośny).
$d\lambda$	Długość wyskalowana.
F_n	Rzeczywisty ciąg efektywny silnika.
F_n/δ	Skorygowany ciąg efektywny silnika.
h	Wysokość bezwzględna statku powietrznego (powyżej MSL).
L	Poziom hałasu zdarzenia akustycznego (skala niezdefiniowana).
$L(t)$	Poziom dźwięku w czasie t (skala niezdefiniowana).
L_A, $L_A(t)$	Ważony dźwiękiem A poziom ciśnienia akustycznego (w czasie t) – mierzony miernikiem poziomu głośności ustawionym na tryb *powolny*.
L_{AE}	(SEL) Poziom ekspozycji na dźwięk.
L_{Amax}	Wartość maksymalna $L_A(t)$ podczas zdarzenia akustycznego.
L_E	Poziom ekspozycji na dźwięk jednostkowego zdarzenia akustycznego.
$L_{E,\infty}$	Poziom ekspozycji na dźwięk jednostkowego zdarzenia akustycznego wyznaczany z bazy danych NPD.
L_{EPN}	Efektywny odczuwany poziom hałasu.
L_{eq}	Równorzędny (ciągły) poziom dźwięku.
L_{max}	Wartość maksymalna $L(t)$ podczas zdarzenia akustycznego.
$L_{max,seg}$	Maksymalny poziom wyemitowany przez segment.
ℓ	Prostopadła odległość od punktu rejestracji do rzutu toru na ziemi.
lg	Logarytm przy podstawie 10.
N	Liczba segmentów lub podsegmentów.
NAT	Liczba zdarzeń akustycznych o wartości L_{max}przekraczającej określony próg.
P	Parametr mocy w zmiennej NPD $L(P,d)$.
P_{seg}	Parametr mocy istotny dla danego segmentu.
q	Odległość od początku segmentu do najbliższego punktu podejścia.
R	Promień skrętu.
S	Odchylenie standardowe.

▼**M2**

s	Odległość na rzucie toru na ziemi.
s_{RWY}	Długość drogi startowej.
t	Czas.
t_e	Efektywny czas trwania jednostkowego zdarzenia akustycznego.
t_0	Czas referencyjny scalonego poziomu dźwięku.
V	Prędkość względem ziemi.
V_{seg}	Prędkość względem ziemi w segmencie równorzędnym.
V_{ref}	Referencyjna prędkość względem ziemi, dla której zdefiniowano dane NPD.
x, y, z	Współrzędne miejscowe.
x',y',z'	Współrzędne statku powietrznego.
X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}	Umiejscowienie punktu referencyjnego lotniska we współrzędnych geograficznych.
z	Wysokość statku powietrznego powyżej płaszczyzny podłoża/punktu referencyjnego lotniska.
α	Parametr wykorzystywany do obliczania korekcji segmentu o skończonej długości Δ_F.
β	Kąt podniesienia statku powietrznego względem płaszczyzny podłoża.
ε	Kąt przechylenia statku powietrznego.
γ	Kąt wznoszenia/schodzenia.
φ	Kąt odchyłu (parametr kierunkowości poprzecznej).
λ	Całkowita długość segmentu.
ψ	Kąt między kierunkiem ruchu statku powietrznego a kierunkiem do rejestratora.
ξ	Kurs statku powietrznego mierzony w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara od północy magnetycznej.
$\Lambda(\beta,\ell)$	Tłumienie poprzeczne powietrze–podłoże.
$\Lambda(\beta)$	Długozakresowe tłumienie poprzeczne powietrze–podłoże.
$\Gamma(\ell)$	Współczynnik odległości tłumienia poprzecznego.
Δ	Zmiana wartości ilości lub korekcja (zależnie od wskazań w tekście).
Δ_F	Korekcja segmentu o skończonej długości.
Δ_I	Korekcja względem instalacji silnika.
Δ_i	Ważenie dla i czasu pory dnia, w dB.
Δ_{rev}	Ciąg odwrócony.

▼**M2**

Δ_{SOR}	Korekcja początkowego punktu rozbiegu/dobiegu.
Δ_V	Korekcja czasu trwania (prędkości).

Indeksy dolne

1, 2	Indeksy dolne oznaczające wartości początkowe i końcowe czasu lub segmentu.
E	Ekspozycja.
i	Wskaźnik sumowania typu/kategorii statku powietrznego.
j	Wskaźnik sumowania głównego/alternatywnego rzutu toru na ziemi.
k	Wskaźnik sumowania segmentu.
max	Maksimum.
ref	Wartość referencyjna.
seg	Wartość specyficzna dla danego segmentu.
SOR	Odniesiony do początkowego punktu rozbiegu/dobiegu.
TO	Start.

2.6.2. *Ramy jakości*

Dokładność wartości wejściowych

Wszystkie wartości wejściowe oddziałujące na poziom emisji ze źródła, w tym punkt umiejscowienia źródła, wyznacza się z dokładnością odpowiadającą co najmniej poziomowi niepewności ± 2dB(A) w poziomie emisji ze źródła (pozostawiając wszystkie inne parametry bez zmian).

Stosowanie wartości domyślnych

W przypadku stosowania tej metody dane wejściowe odwzorowują wartości rzeczywiste. Z zasady nie należy opierać się na wartościach czy założeniach domyślnych. W szczególności tory lotu ustalone na podstawie danych radarowych wykorzystuje się zawsze wtedy, gdy są one dostępne, a ich jakość jest wystarczająca. Stosowanie domyślnych wartości i założeń wejściowych dopuszcza się na przykład w przypadku zastępowania torów lotu ustalonych w oparciu o dane radarowe trasami modelowanymi, jeżeli pozyskanie danych rzeczywistych wiąże się z nieproporcjonalnie wysokimi kosztami.

Jakość oprogramowania stosowanego do obliczeń

Oprogramowanie stosowane do obliczeń musi wykazywać zgodność z wyszczególnionymi w tym dokumencie metodami, potwierdzoną wynikami warunków testowych.

▼M2

2.7. **Hałas statku powietrznego**

2.7.1. *Cel i zakres dokumentu*

Do oznaczenia zasięgu i natężenia mocy hałasu statku powietrznego w otoczeniu portów lotniczych stosuje się mapy konturowe; oddziaływanie to oznacza się wartościami zdefiniowanych wskaźników metrycznych lub wskaźników hałasu. Kontur to linia, na której wskaźnik ma wartość stałą. Wartość wskaźnika do pewnego stopnia sumuje wszystkie występujące w określonym przedziale czasowym, zazwyczaj mierzonym w dniach lub miesiącach, zdarzenia akustyczne emitowane przez statek powietrzny.

Hałas statku powietrznego przylatującego i odlatującego z pobliskiego lotniska rejestrowany w punktach naziemnych zależy od wielu czynników. Do najważniejszych z nich należą typy samolotów i ich zespołów napędowych; moc, wykonywane na pokładach samolotów procedury kontroli wypuszczenia klap i prędkości lotu; odległości od analizowanych punktów względem poszczególnych torów lotu; oraz miejscowe warunki topograficzne i pogodowe. Działalność portów lotniczych wiąże się z korzystaniem z różnych typów samolotów, wykonywaniem różnych procedur lotu oraz pracą przy zróżnicowanych masach roboczych.

Linie konturowe wykreśla się na podstawie matematycznych obliczeń wartości nominalnych wskaźnika hałasu miejscowego. W dokumencie tym szczegółowo objaśniono metody obliczania poziomów jednostkowego zdarzenia akustycznego statku powietrznego, w konkretnym punkcie umiejscowienia rejestratora, w odniesieniu do konkretnego lotu lub typu lotu statku powietrznego, uśrednianych na późniejszym etapie z wykorzystaniem dowolnej metody lub *sumowanych* w celu uzyskania wartości wskaźników dla danego punktu umiejscowienia rejestratora. Wymagane nominale wartości wskaźnika uzyskuje się w wyniku zwykłego powtarzania obliczeń, o ile poszczególne ruchy statku powietrznego wymuszają konieczność powtarzania obliczeń – dążąc do uzyskania możliwie najwyższej efektywności obliczeń przez wykluczenie zdarzeń akustycznych „nieistotnych w kontekście hałasu” (tzn. takich, które nie przyczyniają się w sposób istotny do całkowitego poziomu hałasu).

Jeżeli czynności emitujące hałas, wykonywane w ramach działalności prowadzonej przez porty lotnicze, nie oddziałują w sposób istotny na ogólny poziom ekspozycji okolicznych mieszkańców na hałas statków powietrznych, można je pominąć. Do czynności tych należą: wykorzystywanie helikopterów, kołowanie, testowanie silników i korzystanie z pomocniczych zespołów silnikowych. Nie musi to oznaczać, że oddziaływanie akustyczne tych czynności jest nieznaczne i w przypadku prowadzenia powyższych czynności można przeprowadzić ocenę źródeł hałasu, o której mowa w pkt 2.7.21 i 2.7.22.

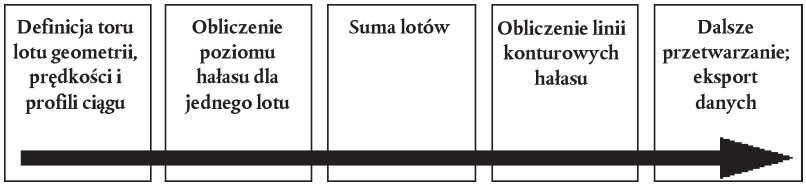
2.7.2. *Układ dokumentu*

Procedurę wykreślania linii konturowych obrazuje **rysunek 2.7.a**. Linie konturowe wykreśla się w różnych celach i zazwyczaj służą one kontrolowaniu wymogów dotyczących źródeł hałasu oraz wstępnego przetwarzania danych wejściowych. Linie konturowe odzwierciedlające archiwalne oddziaływanie hałasu można wyznaczyć z istniejących rejestrów czynności statku powietrznego – ruchów, mas, zarejestrowanych na radarze torów lotu itp. Linie konturowe stosowane dla potrzeb przyszłego planowania zapotrzebowania opierają się w głównej mierze na prognozach – ruchu i torów lotu, a także danych dotyczących emitowanego hałasu oraz eksploatacyjnych dla statku powietrznego, który będzie wykorzystywany w przyszłości.

▼M2

Rysunek 2.7.a

Procedura wykreślania linii konturowej hałasu



Bez względu na rodzaj źródła danych lotu, każdy ruch statku powietrznego, przylot lub odlot, definiuje się we wskaźnikach geometrii jego toru lotu oraz emisji hałasu ze statku powietrznego w miarę pokonywania toru lotu (ruchy scharakteryzowane identycznymi wskaźnikami poziomu hałasu i warunków toru lotu uwzględnia się za pomocą prostego przemnożenia). Emisja hałasu zależy of charakterystyki ogólnej statku powietrznego – głównie od mocy wytwarzanej przez jego silniki. Zalecana metodologia opiera się na dzieleniu toru lotu na segmenty. W **sekcjach 2.7.3–2.7.6** omówiono elementy metodologii i wyjaśniono zasadę segmentacji, na której metodologia ta się opiera; oznacza to, że rejestrowany poziom hałasu zdarzenia akustycznego jest sumą oddziaływań wszystkich „istotnych w kontekście hałasu" segmentów toru lotu, z których każdy oblicza się niezależnie od pozostałych. W **sekcjach 2.7.3–2.7.6** omówiono również wymogi dotyczące danych wejściowych służących wykreślaniu układu linii konturowych hałasu. Szczegółową specyfikację niezbędnych danych roboczych podano w **dodatku A**.

Sposoby obliczania segmentów toru lotu z wstępnie przetworzonych danych wejściowych omówiono w **sekcjach 2.7.7–2.7.13**. Wiążą się one z wykorzystaniem analizy charakterystyki lotu statku powietrznego, dla której szczegółowe równania podano w **dodatku B**. Tory lotu są w dużej mierze zmienne – statki powietrzne pokonujące dowolną trasę są rozproszone względem pasa rejestracji na skutek zmian zachodzących w warunkach atmosferycznych, masie statku powietrznego i procedurach roboczych, obostrzeń zgłaszanych przez kontrolę lotów itp. Uwarunkowania te uwzględnia się, wyrażając każdy tor lotu w wartościach statystycznych – jako tor „główny" lub podstawowy, wokół którego przebiegają tory dodatkowe. Zagadnienie to wyjaśniono również w **sekcjach 2.7.7–2.7.13** w odniesieniu do informacji dodatkowych zawartych w **dodatku C**.

W **sekcjach 2.7.14–2.7.19** omówiono etapy obliczania poziom hałasu jednostkowego zdarzenia akustycznego – zarejestrowanego w punkcie naziemnym hałasu wyemitowanego przez ruch jednostkowego statku powietrznego. W **dodatku D** omówiono ponowne obliczanie danych zaczerpniętych z bazy NPD dla warunków innych niż warunki odniesienia. W **dodatku E** wyjaśniono pojęcie dipolowego źródła akustycznego, które w modelu stosuje się do definiowania promieniowania dźwięku z segmentów toru lotu o skończonej długości.

Oprócz pozyskania danych dotyczących właściwych torów lotu, aplikacje modelujące zależności, o których mowa w rozdziałach 3 i 4, wymagają pozyskania danych dotyczących emitowanego hałasu oraz eksploatacyjnych analizowanego statku powietrznego.

Kluczowym obliczeniem jest wyznaczenie poziomu zdarzenia akustycznego dla ruchu pojedynczego statku powietrznego w jednym punkcie umiejscowienia rejestratora. Obliczenie to należy powtórzyć dla ruchu wszystkich statków powietrznych w każdym z wybranych układów punktów pokrywających szacowany zasięg odnośnych linii konturowych hałasu. Poziomy zdarzenia akustycznego zarejestrowane w każdym punkcie sumuje się lub uśrednia za pomocą dowolnej metody, aby w ten sposób otrzymać „łączny poziom" lub wartość wskaźnika hałasu. Tę część procedury omówiono w **sekcjach 2.7.20 oraz 2.7.23–2.7.25**.

▼M2

W **sekcjach 2.7.26–2.7.28** podsumowano możliwości i wymogi dotyczące dopasowywania linii konturowych hałasu do siatek wartości wskaźnika hałasu. Możliwości i wymogi, o których mowa powyżej, stanowią wytyczne wykreślania linii konturowych i dalszego przetwarzania danych.

2.7.3. *Pojęcie segmentacji*

Baza danych zawiera podstawowe dane dotyczące zależności parametrów hałas-moc-odległość (NPD), odnoszące się do każdego konkretnego statku powietrznego. W przypadku ustalonego lotu prostego przy *prędkości referencyjnej* w określonych *referencyjnych warunkach atmosferycznych* oraz przy określonej konfiguracji lotu, definiują one maksymalne i scalone poziomy dźwięku zdarzenia akustycznego, zarejestrowane bezpośrednio poniżej statku powietrznego ([1]), wyrażone jako funkcja odległości. Do celów modelowania hałasu najistotniejszą w kontekście tych parametrów siłę napędową odwzorowuje się *akustycznym parametrem mocy silnika*; parametrem powszechnie stosowanym jest *skorygowany ciąg efektywny*. Podstawowe poziomy zdarzenia akustycznego wyznaczone z bazy danych koryguje się tak, aby po pierwsze uwzględniały różnice między rzeczywistymi (tzn. modelowanymi) a referencyjnymi warunkami atmosferycznymi (w przypadku poziomów ekspozycji na dźwięk), prędkością statku powietrznego, a po drugie, w przypadku punktów umiejscowienia odbiornika nieznajdujących się bezpośrednio poniżej statku powietrznego, różnice między dźwiękiem promieniującym ku dołowi i poprzecznie. Ostatnia z wymienionych różnic wynika z *kierunkowości poprzecznej* (oddziaływania instalacji silnika) i *tłumienia poprzecznego*. Skorygowane w ten sposób poziomy zdarzenia akustycznego nadal jednak odnoszą się wyłącznie do całkowitego hałasu ze statku powietrznego w warunkach lotu ustalonego.

Segmentacja to procedura, w wyniku której zalecany model linii konturowej hałasu wykorzystuje pozyskane z bazy NPD dane dotyczące toru lotu o nieskończonej długości oraz dane poprzeczne do obliczania hałasu docierającego do odbiornika z niejednorodnego toru lotu, tzn. lotu o zmiennej konfiguracji. W celu obliczenia poziomu dźwięku zdarzenia akustycznego z ruchu statku powietrznego, tor lotu odwzorowuje się za pomocą przyległych prostych segmentów, z których każdy można uznać za skończonej długości odcinek toru lotu o nieskończonej długości, w odniesieniu do którego znane są korekcje danych zawartych w bazie NPD i danych poprzecznych. Maksymalny poziom zdarzenia akustycznego oznacza po prostu najwyższą wartość spośród poszczególnych wartości segmentu. Poziom całego dźwięku zdarzenia akustycznego scalony w czasie oblicza się przez zsumowanie hałasu zarejestrowanego z odpowiedniej liczby segmentów, tzn. istotnie oddziałujących na całkowity hałas zdarzenia akustycznego.

Metoda szacowania, na ile hałas z jednego segmentu o skończonej długości oddziałuje na scalony poziom hałasu zdarzenia akustycznego, jest metodą czysto empiryczną. *Frakcja energii F* – hałas segmentu wyrażony jako stosunek hałasu całego toru o nieskończonej długości – wyznacza się za pomocą stosunkowo prostej formuły, uwzględniającej kierunkowość wzdłużną hałasu statku powietrznego i „ogląd” segmentu przez odbiornik. Jednym z uzasadnień adekwatności prostej metody empirycznej jest fakt, że z zasady większość hałasu pochodzi z najbliższego, zazwyczaj przyległego segmentu, w którym to przypadku odpowiadający *najbliższy punkt podejścia* (CPA) względem odbiornika znajduje się na tym segmencie (ale nie na jednym z jego końców). Oznacza to, że szacunkowe wartości hałasu pochodzącego z segmentów innych niż przyległe mogą być tym bardziej przybliżone, im dalej znajdują się od odbiornika, a przybliżenie to nie powoduje istotnego pogorszenia dokładności danych.

([1]) Faktycznie poniżej statku powietrznego, prostopadle do osi skrzydła i kierunku lotu; uznawane za umiejscowione pionowo poniżej statku powietrznego w przypadku niewykonywania zakrętów (tzn. w warunkach lotu bez wychyleń).

▼M2

2.7.4. *Tory lotu: linie drogi i profile*

W kontekście modelowania *tor lotu* (inaczej trajektoria) to pełny opis ruchu statku powietrznego w przestrzeni i czasie ([1]). Siła ciągu (lub inny akustyczny parametr mocy silnika) i tor lotu to informacje niezbędne do obliczenia poziomu emitowanego hałasu. *Rzut toru na ziemi* to pionowy rzut toru lotu na płaszczyznę podłoża. Aby wykreślić tor lotu w 3 wymiarach, rzut toru łączy się z pionowym *profilem lotu*. Modelowanie segmentacji wymaga opisania toru lotu ruchu poszczególnych statków powietrznych za pomocą układu przyległych prostych segmentów. Sposób wykonywania segmentacji zależy od konieczności wyważenia między dokładnością danych a efektywnością obliczeń – wymaga się odpowiedniego przybliżenia rzeczywistego zakrzywionego toru lotu, a jednocześnie ograniczenia do minimum obciążenia związanego z wykonywaniem obliczeń i spełnienia wymogów dotyczących danych. Każdy segment należy zdefiniować na podstawie współrzędnych geometrycznych jego punktów końcowych oraz powiązanej z nim prędkości i parametrów mocy silnika statku powietrznego (od których zależy emisja dźwięku). Tory lotu i moc silnika można wyznaczyć różnymi metodami, przy czym główne z tych metod wymagają a) syntezy poszczególnych etapów procedury; oraz b) analizy zmierzonych danych profilu lotu.

Synteza toru lotu (a) wymaga pozyskania informacji (lub założeń) dotyczących rzutu toru na ziemi i ich poprzecznych rozproszeń, masy statku powietrznego, prędkości, procedur kontroli klap i ciągu, wysokości podniesienia lotniska oraz wiatru i temperatury otoczenia. Równania służące obliczaniu profilu lotu z niezbędnych parametrów pędu i aerodynamiki zamieszczono w **dodatku B**. Każde równanie uwzględnia współczynniki (lub stałe) oparte na danych empirycznych dotyczących każdego konkretnego typu statku powietrznego. Równania charakterystyki aerodynamicznej podane w **dodatku B** umożliwiają uwzględnienie wszelkich zasadnych kombinacji masy roboczej statku powietrznego i procedury lotu, w tym czynności wykonywanych przy różnych masach startowych.

Analiza zmierzonych danych (b), np. przez rejestratory parametrów lotu, radary czy inne pokładowe urządzenia radiolokacyjne statku powietrznego, wymaga zastosowania „inżynierii odwrotnej”, czyli faktycznego odwrócenia procedury syntezy (a). Zamiast szacowania stanów statku powietrznego i zespołu silnika na końcach segmentów toru lotu przez scalenie oddziaływań siły ciągu i aerodynamiki na płatowiec, siły szacuje się, różnicując zmiany wysokości i prędkości płatowca. Procedury dotyczące przetwarzania informacji o torze lotu omówiono w sekcji 2.7.12.

W modelowaniu hałasu ostatecznego każdy jednostkowy lot teoretycznie można byłoby odwzorowywać odrębnie; gwarantowałoby to rzetelne odwzorowanie przestrzennego rozproszenia torów lotu – które może być niezwykle istotne. Jednak z uwagi na konieczność dotrzymania rozsądnych terminów przygotowywania danych i korzystania z komputerów, powszechnie stosowaną praktyką jest odwzorowywanie szerokości pasa rejestracji toru lotu za pomocą niewielkiej liczby poprzecznie rozproszonych „alternatywnych torów”. (Uwzględnienie oddziaływań zmieniających się mas statku powietrznego na profile pionowe daje na ogół zadowalające wyniki odwzorowania rozproszenia pionowego).

([1]) Czas wyznacza się z prędkości statku powietrznego.

▼M2

2.7.5. *Hałas emitowany przez statek powietrzny oraz dane eksploatacyjne*

Omówiona w dodatku I baza danych ANP uwzględnia najpopularniejsze typy statków powietrznych. Typy statków powietrznych nieobjęte dostępnymi danymi można odwzorować za pomocą uwzględnionych w bazie danych odnoszących się do innego, najbardziej zbliżonego statku powietrznego.

Baza danych ANP uwzględnia domyślne „etapy procedury", umożliwiające wyznaczenie profili lotu dla co najmniej jednej wspólnej przeciwhałasowej procedury odejścia. Nowsze dane uwzględniają dwie różne przeciwhałasowe procedury odejścia.

2.7.6. *Działalność portów lotniczych i czynności wykonywane przez statki powietrzne*

Odnoszące się do konkretnego przypadku dane, z których oblicza się linie konturowe hałasu dla scenariusza konkretnego lotniska, uwzględniające:

Ogólne dane o lotnisku

— Punkt referencyjny lotniska (służący jedynie umiejscowieniu lotniska we właściwych współrzędnych geograficznych). Punkt referencyjny to pierwotny, ustanowiony na miejscowym kartezjańskim układzie współrzędnych, układ współrzędnych stosowany w procedurze obliczeniowej.

— Wysokość referencyjna lotniska (= wysokość punktu referencyjnego lotniska). Jest to wysokość nominalnej płaszczyzny podłoża, na którym wobec braku korekcji topograficznej definiuje się linie konturowe hałasu.

— Uśrednione parametry meteorologiczne w punkcie referencyjnym lotniska lub w pobliżu tego punktu (temperatura, wilgotność względna, średnia prędkość i kierunek wiatru).

Dane drogi startowej

Dla każdej drogi startowej:

— oznaczenie drogi startowej,

— punkt referencyjny drogi startowej (środek drogi startowej wyrażony współrzędnymi miejscowymi),

— długość, kierunek i średni gradient drogi startowej,

— umiejscowienie początkowego punktu rozbiegu przed startem i progu lądowania ([1]).

Dane dotyczące rzutu toru na ziemi

Rzuty toru statku powietrznego na ziemi opisuje się układem współrzędnych w (poziomej) płaszczyźnie podłoża. Źródło danych dotyczących rzutu toru na ziemi zależy od dostępności właściwych danych radarowych. Jeżeli dane te są dostępne, analiza statystyczna danych służy wyznaczeniu rzeczywistego toru głównego i odpowiadających mu alternatywnych rzutów torów (rozproszonych). Jeżeli dane te nie są dostępne, tory główne wyznacza się zazwyczaj z właściwych informacji dotyczących procedury, np. z wykorzystaniem znormalizowanych automatycznych procedur odejścia, określonych w Zbiorze Informacji Lotniczych. Opis normatywny uwzględnia następujące informacje:

— oznaczanie drogi startowej, na której rozpoczyna się tor,

— opis punktu początkowego toru (początkowy punkt rozbiegu przed startem, próg lądowania),

([1]) Progi przemieszczone można uwzględnić, definiując dodatkowe drogi startowe.

▼M2

— długość segmentów (w przypadku skrętów, promień i zmiana kierunku).

Jest to minimalny zakres informacji niezbędnych do zdefiniowania zasadniczego (głównego) toru. Średnie poziomy hałasu obliczane na podstawie założenia, że statek powietrzny porusza się dokładnie po trasach nominalnych, mogą być wiarygodnym punktem odniesienia dla odwzorowania punktów występowania błędów rzędu kilku decybeli. Dlatego wymaga się odwzorowania rozproszenia poprzecznego, co wymaga pozyskania następujących informacji dodatkowych:

— szerokość pasa rejestracji (lub inna statystyczna wartość rozproszenia) na końcu każdego segmentu,

— liczba alternatywnych torów,

— rozkład ruchów prostopadłych do toru głównego.

D a n e o r u c h u l o t n i c z y m

Dane o ruchu lotniczym to:

— czas uwzględniony w danych, oraz

— liczba ruchów (przylotów lub odlotów) statku powietrznego każdego typu na każdym torze lotu, podzielona przez (1) porę dnia właściwą dla określonych deskryptorów hałasu, (2) w przypadku odlotów, masy robocze lub długości dystansu pokonanego przez statek powietrzny i (3) w miarę potrzeb, procedury robocze.

Większość deskryptorów hałasu wymaga definiowania zdarzeń akustycznych (tzn. ruchów statku powietrznego) jako średnich wartości dziennych w określonych porach doby (np. w porze dziennej, wieczornej i nocnej) – zob. **sekcje 2.7.23–2.7.25**.

D a n e t o p o g r a f i c z n e

Teren położony w pobliżu większości lotnisk to teren względnie płaski. Ale nie zawsze tak jest i w pewnych przypadkach należy uwzględnić zmienną wysokość terenu względem referencyjnego podniesienia lotniska. Oddziaływanie akustyczne wysokości terenu może być szczególnie istotne w przypadku bliskości ścieżek podejścia, po których statek powietrzny porusza się na stosunkowo niskich wysokościach bezwzględnych.

Wysokość terenu ilustruje się zazwyczaj układem współrzędnych (*x,y,z*) na prostokątnej siatce współrzędnych o określonej gęstości. Parametry siatki wysokość często jednak różnią się od parametrów siatki stosowanej do obliczania hałasu. W takim przypadku do oszacowania właściwych współrzędnych *z* na siatce stosowanej do obliczeń hałasu wykorzystać można interpolację liniową.

Kompleksowa analiza oddziaływań akustycznych na propagację dźwięku, wyraźnie niepochodzących z płaszczyzny podłoża, jest złożona i wykracza poza zakres omawianej metody. Umiarkowaną nierówność można uwzględnić, przyjmując „fikcyjną” płaszczyznę podłoża, tzn. za pomocą prostego uniesienia bądź obniżenia poziomej płaszczyzny podłoża względem miejscowego podniesienia terenu (istotnego dla referencyjnej płaszczyzny podłoża) w każdym punkcie umiejscowienia odbiornika (zob. sekcja 2.7.4).

▼M2

Warunki odniesienia

Międzynarodowe dane dotyczące hałasu emitowanego przez statek powietrzny oraz dane eksploatacyjne (ANP) normalizuje się do standardowych warunków odniesienia, powszechnie stosowanych w badaniach nad hałasem z lotnisk (zob. **dodatek D**).

Warunki odniesienia dotyczące danych NPD

1) Ciśnienie atmosferyczne: 101,325 kPa (1 013,25 mb)

2) Pochłanianie atmosferyczne: wskaźniki tłumienia podano w **tabeli D-1** w **dodatku D**

3) Opady: brak.

4) Prędkość wiatru: poniżej 8 m/s (15 węzłów).

5) Prędkość względem ziemi: 160 węzłów.

6) Miejscowe ukształtowanie terenu: teren płaski, podłoże miękkie, duże budowle czy inne obiekty wywołujące odbicia dźwięku znajdują się w odległości większej niż kilka kilometrów od rzutu toru statku powietrznego na ziemi.

Znormalizowanych pomiarów dźwięku statku powietrznego dokonuje się na wysokości 1,2 m powyżej płaszczyzny podłoża. Nie trzeba ich jednak szczególnie uwzględniać, ponieważ dla potrzeb modelowania można przyjąć, że poziomy zdarzeń akustycznych są stosunkowo mało zależne od wysokości umiejscowienia odbiornika ([1]).

Porównania szacunkowych i zmierzonych poziomów hałasu z lotniska dowodzą, że korzystanie z danych ujętych w bazie NPD można uznać za zasadne, jeżeli średnie uwarunkowania pobliskiej powierzchni mieszczą się w następującym przedziale:

— temperatura otoczenia poniżej 30 °C,

— iloczyn temperatury otoczenia (°C) i wilgotności względnej (procentowo) jest wyższy niż 500,

— prędkość wiatru jest mniejsza niż 8 metrów na sekundę (15 węzłów).

Przyjmuje się, że przedział ten uwzględnia warunki występujące w większości najważniejszych portów lotniczych na świecie. W **dodatku D** omówiono metodę konwertowania danych NPD na średnie warunki miejscowe wykraczające poza powyższy przedział, niemniej w przypadkach ekstremalnych zaleca się skonsultowanie się z producentem danego samolotu.

Warunki odniesienia dla danych dotyczących aerodynamiki i silnika samolotu

1) Podniesienie drogi startowej: średni poziom morza.

2) Temperatura otoczenia: 15 °C.

3) Masa startowa brutto: definiowana jako funkcja długości dystansu podanej w bazie danych ANP.

([1]) Czasami wymaga się poziomów obliczanych na wysokości 4 m lub wyższej. Porównanie pomiarów dokonanych na wysokości 1,2 m i 10 m oraz teoretyczne obliczenia oddziaływań akustycznych podłoża wykazują, że zmiany poziomu ekspozycji na dźwięk ważonej dźwiękiem A są stosunkowo mało zależne od wysokości umiejscowienia odbiornika. Zmiany te są na ogół niższe niż jeden decybel, z wyjątkiem przypadków, w których maksymalny kąt padania dźwięku wynosi mniej niż 10° oraz, jeżeli skorygowane krzywą korekcyjną A widmo dźwięku na odbiorniku mieści się w zakresie 200 do 500 Hz. Widma o tak niskiej częstotliwości mogą wystąpić np. na dużych odległościach pokonywanych przez statki powietrzne wyposażone w silniki o niskim stosunku dwuprzepływowości lub śmigła emitujące tony niskiej częstotliwości.

▼M2

4) Masa lądowania brutto: 90 procent maksymalnej masy lądowania brutto.

5) Silniki wytwarzające ciąg: wszystkie.

Mimo że dane ANP dotyczące charakterystyki aerodynamiki i silnika opierają się na powyższych warunkach, dane te – zestawione w formie tabel – można uznać za odnoszące się do wysokości drogi startowej innych niż referencyjne oraz średniej temperatury otoczenia w zakresach określonych przez ECAC, co nie umniejszy dokładności obliczonych linii konturowych łącznego, uśrednionego poziomu dźwięku. (zob. **dodatek B**.)

Baza danych ANP zawiera zestawione w tabelach dane aerodynamiczne dla mas startowych i mas lądowania, o których mowa w pkt 3 i 4 powyżej. Chociaż w przypadku obliczeń hałasu łącznego dane aerodynamiczne należy skorygować względem innych mas brutto, to obliczenia profilów lotu dla startu i wznoszenia z wykorzystaniem procedur, o których mowa w **dodatku B**, powinny się opierać na właściwych roboczych masach startowych.

2.7.7. *Opis toru lotu*

Model hałasu wymaga opisania ruchu każdego konkretnego statku powietrznego za pomocą trójwymiarowego odwzorowania toru lotu oraz zachodzących na analizowanym torze zmian nastawów mocy silnika i prędkości. Z zasady jeden modelowany ruch stanowi wycinek całkowitego ruchu lotniczego, tzn. liczby (zakładanych) ruchów identycznych, wykonywanych przez statek powietrzny tego samego typu, o identycznej masie i identycznych procedurach roboczych, na jednym rzucie toru na ziemi. Rzut toru może być jedną z kilku rozproszonych „alternatywnych rzutów toru", wykorzystywanych do modelowania rzeczywistej szerokości pasa rejestracji rzutu toru, biegnących po jednej wyznaczonej trasie. Pasy rejestracji rzutu toru na ziemi, profile pionowe i parametry robocze statku powietrznego wyznacza się z danych wejściowych konkretnego scenariusza – w powiązaniu z pozyskanymi z bazy ANP danymi dotyczącymi statku powietrznego.

Dane dotyczące zależności parametrów hałas-moc-odległość (zawarte w bazie ANP) definiują hałas ze statku powietrznego przemierzającego wyidealizowane poziome tory lotu o nieskończonej długości ze stała prędkością i przy stałej mocy silnika. Aby dostosować te dane do torów lotu na obszarze wyjściowym, charakteryzujących się częstą zmiennością mocy i prędkości, każdy tor dzieli się na proste segmenty o skończonej długości; następnie oddziaływanie każdego z tych segmentów na hałas sumuje się w punkcie umiejscowienia rejestratora.

2.7.8. *Zależności między torem lotu a konfiguracją lotu*

Trójwymiarowy tor lotu statku powietrznego wyznacza geometryczne płaszczyzny promieniowania i propagacji dźwięku między statkiem powietrznym a rejestratorem. Przy konkretnej masie statku powietrznego i określonych warunkach atmosferycznych cały tor lotu podlega zmianom wywołanym kolejnością wykonywanych przez pilota (lub automatyczny system zarządzania lotem) procedur zmian mocy, wypuszczenia klap i wysokości bezwzględnej w celu podążania za trasami oraz utrzymania wysokości i prędkości podanych przez służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) – adekwatnych do znormalizowanych procedur roboczych zalecanych przez operatora statku powietrznego. Wykonywane instrukcje i czynności, o których mowa powyżej, dzielą tor lotu na poszczególne

▼M2

etapy, tworzące rzeczywiste segmenty. W płaszczyźnie poziomej są to odcinki proste, określane jako odległość do następnego zakrętu oraz zakręty, definiowane promieniem i zmianą kursu. W płaszczyźnie pionowej segmenty definiuje się czasem lub odległością, jaką należy pokonać, aby osiągnąć niezbędne konieczne zmiany prędkości lub wysokości przy zadanej mocy i nastawach klap. Właściwe współrzędne pionowe nazywa się często *punktami profilu*.

W przypadku modelowania hałasu informacje dotyczące toru lotu pozyskuje się z *syntezy* poszczególnych etapów procedury (np. wykonywanych przez pilota) lub z *analizy* danych radarowych – fizycznych pomiarów faktycznie pokonanych torów lotu. Bez względu na zastosowaną metodę, poziome i pionowe płaszczyzny toru lotu redukuje się do segmentów. Ich poziomy wyrys (tzn. dwuwymiarowy rzut na płaszczyznę podłoża) to *rzut toru na ziemi*, definiowany trasą dolotu i odlotu. Ich pionowy wyrys, wyznaczany punktami profilu oraz powiązanymi z nimi parametrami lotu, takimi jak prędkość, kąt przechylenia i nastawy mocy, łącznie definiuje *profil lotu* zależny od *procedury lotu* zazwyczaj zalecanej przez producenta lub operatora statku powietrznego. Tor lotu wyznacza się, łącząc dwuwymiarowy profil lotu z dwuwymiarowym rzutem toru na ziemi, które łącznie tworzą sekwencję trójwymiarowych segmentów toru lotu.

Należy pamiętać, że w kontekście konkretnego układu etapów procedury, profil lotu zależy od rzutu toru na ziemi; np. prędkość wznoszenia statku powietrznego przy identycznym ciągu i prędkości jest niższa podczas zakrętów niż podczas lotu prostego. Chociaż wyjaśnia to sposób odwzorowywania powyższej zależności, to należy mieć świadomość, że uwzględnianie tej zależności wiąże się z niezwykle dużym obciążeniem obliczeniowym, a zatem użytkownicy mogą podjąć decyzję, aby zamiast uwzględniania tej zależności przyjąć założenie, że do celów modelowania hałasu profil lotu i rzut toru na ziemi można uznać za odrębne jednostki; tzn., że wszelkiego rodzaju zakręty pokonywane przez statek powietrzny nie będą wpływały na profil wznoszenia. Ważne jest jednak, aby wyznaczyć zmiany kąta przechylenia podczas zakrętów, ponieważ kąt przechylenia ma istotny wpływ na kierunkowość emisji dźwięku.

Hałas zarejestrowany z segmentu toru lotu zależy od geometrii segmentu względem rejestratora oraz konfiguracji lotu statku powietrznego. Parametry te są współzależne – zmiana jednego powoduje zmianę pozostałych, w związku z czym należy upewnić się, czy konfiguracja statku powietrznego jest spójna z jego ruchem na torze lotu we wszystkich punktach toru lotu.

Należy pamiętać, że synteza toru lotu, tzn. wyznaczanie toru lotu na podstawie układu wykonanych „etapów procedury”, określających wybraną przez pilota moc silnika, kąt wypuszczenia klap i przyspieszenie/prędkość pionową, służy obliczaniu ruchu. Analiza toru lotu to czynność odwrotna: nastawy mocy silnika należy szacować na podstawie zarejestrowanego ruchu samolotu – wyznaczonego w oparciu o dane radarowe lub czasami, w przypadkach szczególnych, dane z pokładowego rejestratora parametrów lotu (choć w tym drugim przypadku moc silnika jest zazwyczaj jednym z elementów danych). Tak czy inaczej, w obliczeniach hałasu należy uwzględnić współrzędne i parametry lotu zarejestrowane na wszystkich punktach końcowych segmentu.

▼M2

W **dodatku B** podano równania dotyczące sił oddziałujących na statek powietrzny i jego ruch oraz wyjaśniono, jak zostały one przetworzone w celu zdefiniowania charakterystyki segmentów składających się na tory lotu. Poszczególne segmenty (oraz sekcje **dodatku B**, w których je omówiono) dotyczą: *rozbiegu przed startem* (B5), *wznoszenia ze stałą prędkością* (B6), *redukcji mocy* (B7), *nabierania prędkości przy wznoszeniu i wpuszczenia klap* (B8), *nabierania prędkości przy wznoszeniu po wpuszczeniu klap* (B9), *schodzenia i wytracania prędkości* (B10) i *końcowego podejścia do lądowania* (B11).

Modelowanie praktyczne bez wątpienia wiąże się z uproszczeniami różnego stopnia – konieczność uproszczenia zależy od rodzaju zastosowania, znaczenia wyników i dostępnych zasobów. Założenie dotyczące ogólnego upraszczania, nawet w najbardziej złożonych zastosowaniach, polega na tym, że w przypadku odwzorowywania rozproszenia toru lotu profile i konfiguracje lotu na wszystkich alternatywnych liniach drogi są identyczne z występującymi na torze głównym. Ponieważ wymaga się uwzględnienia co najmniej 6 alternatywnych torów (zob. sekcja 2.7.11), przyjęcie tego założenia zdecydowanie ogranicza liczbę dokonywanych obliczeń i skutkuje statystycznie nieistotnym zakłóceniem wyników.

2.7.9. *Źródła danych o torze lotu*

Dane radarowe

Chociaż pokładowe rejestratory parametrów lotu mogą być źródłem danych o bardzo wysokiej jakości, to są to dane trudne do pozyskania do celów modelowania hałasu, a zatem za najłatwiej dostępne źródło informacji dotyczących torów lotu faktycznie pokonanych w danych portach lotniczych należy uznać dane radarowe ([1]). Ponieważ dane radarowe można zazwyczaj pozyskać ze znajdujących się na lotnisku systemów monitorowania hałasu i toru lotu, dane te coraz częściej wykorzystuje się do modelowania hałasu.

Transponder radaru wtórnego odwzorowuje tor lotu statku powietrznego jako sekwencję współrzędnych pozycyjnych na odcinkach równych czasowi wyświetlania na ekranie radaru, wynoszącemu zazwyczaj około 4 sekund. Pozycję statku powietrznego nad ziemią wyznacza się we współrzędnych biegunowych – zasięgu i azymutu – z odbitych sygnałów zwrotnych radaru (chociaż system monitorowania na ogół przekształca je na współrzędne kartezjańskie); wysokość ([2]) statku powietrznego mierzy się za pomocą wysokościomierza pokładowego i przekazuje do komputera ATC za pomocą transpondera reagującego na sygnał radaru. Mimo to wskazania te są obarczone nieuchronnymi błędami pozycyjnymi, wynikającymi z zakłóceń radiowych i ograniczonej rozdzielczości danych (przy czym nie wpływają one na cele kontroli ruchu powietrznego). Jeżeli zatem wymaga się uzyskania danych toru lotu dla konkretnego ruchu statku powietrznego, dane trzeba skorygować za pomocą właściwej techniki dopasowywania do krzywej. W przypadku modelowania hałasu wymogiem standardowym jest jednak wymóg statystycznego opisania pasa rejestracji torów lotu; np. dla wszystkich ruchów na trasie lub tylko dotyczących konkretnego typu statku powietrznego. Dzięki temu błędy we właściwych statystykach można ograniczyć do poziomu nieistotności za pomocą procedur uśredniania.

([1]) Pokładowe rejestratory parametrów lotu dostarczają wszechstronnych danych roboczych. Nie są to jednak dane łatwo dostępne, a ich pozyskanie jest kosztowne; dlatego wykorzystanie tych danych do modelowania hałasu ogranicza się zazwyczaj do specjalnych projektów i badań nad tworzeniem modeli.

([2]) Zazwyczaj mierzona jako wysokość nad MSL (tzn. względna do 1 013 mB) i skorygowana do podniesienia lotniska przez znajdujący się na lotnisku system monitorowania.

▼**M2**

Etapy procedury

Odwzorowanie torów lotu na podstawie danych radarowych jest w wielu przypadkach niemożliwe – z uwagi na niedostępność niezbędnych zasobów lub dlatego, że scenariusz dotyczy przyszłości i nie istnieją odpowiadającemu mu dane radarowe.

W przypadku braku danych radarowych lub w przypadku, gdy ich wykorzystanie jest niezasadne, konieczne jest oszacowanie torów lotu na podstawie dokumentacji roboczej, na przykład instrukcji przekazanych załodze lotniczej z systemu AIP oraz instrukcji obsługi statku powietrznego – w niniejszym dokumencie nazywanych *etapami procedury*. Jeżeli zachodzi taka konieczność, informacje dotyczące interpretacji tych materiałów należy pozyskać od organów kontroli ruchu lotniczego oraz operatorów statku powietrznego.

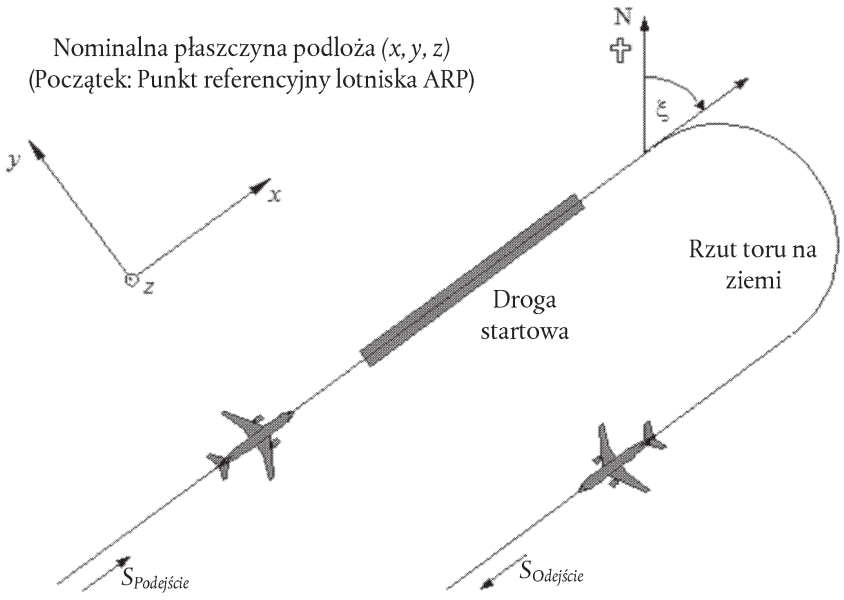
2.7.10. *Układy współrzędnych*

Miejscowy układ współrzędnych

Miejscowy układ współrzędnych (x,y,z) to układ kartezjański i ma swój początek na (0,0,0) punktu referencyjnego lotniska $(X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP})$, gdzie Z_{ARP} to bezwzględna wysokość referencyjna lotniska, a $z = 0$ definiuje nominalną płaszczyznę podłoża, na której na ogół wykreśla się linie konturowe. Kurs statku powietrznego ξ w płaszczyźnie xy mierzy się w kierunku zgodnym z kierunkiem wskazówek zegara od północy magnetycznej (zob. **rysunek 2.7.b**). We współrzędnych miejscowych wyraża się wszystkie punkty umiejscowienia rejestratora, podstawową siatkę obliczeniową oraz punkty linii konturowej ([1]).

Rysunek 2.7.b

Miejscowy układ współrzędnych (*x,y,z*) i stałe współrzędne rzutu toru na ziemi *s*



([1]) Osie współrzędnych miejscowych są zazwyczaj równoległe do osi mapy, na której wykreślono linie konturowe. Niekiedy jednak warto wykreślić symetryczne linie konturowe bez korzystania z drobnej ścieżki obliczeniowej, opierając się na osi *x* równoległej do drogi startowej (zob. **sekcje 2.7.26–2.7.28**).

▼M2

Układ stałych współrzędnych rzutu toru na ziemi

Współrzędne te dotyczą wyłącznie rzutu toru na ziemi i odwzorowują odległość *s* mierzoną na torze zgodnie z kierunkiem lotu. W przypadku dróg odejścia *s* mierzy się od początkowego punktu rozbiegu, a w przypadku dróg podejścia – od progu lądowania. Tym sposobem *s* zyskuje wartość ujemną

— za punktem początkowym rozbiegu w przypadku odejść, i

— przed przekroczeniem progu lądowania na drodze startowej – w przypadku podejść.

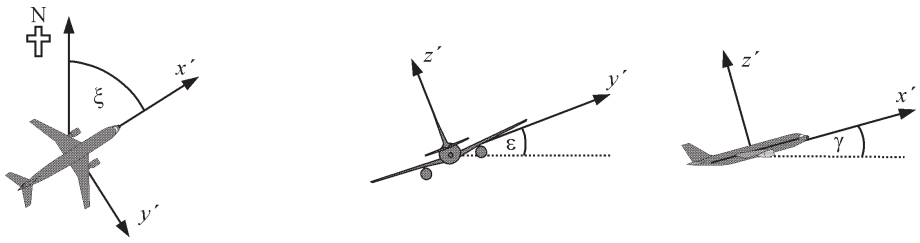
Parametry robocze lotu, na przykład wysokość, prędkość i parametr mocy, wyraża się jako funkcje *s*.

Układ współrzędnych statku powietrznego

Układ współrzędnych kartezjańskich, stałych dla statku powietrznego (x',y',z') ma swój początek w rzeczywistym miejscu położenia statku powietrznego. Układ osiowy jest definiowany przez kąt wznoszenia γ, kierunek lotu ξ i kąt wychylenia ε (zob. **rysunek 2.7.c**).

Rysunek 2.7.c

Układ współrzędnych stałych dla statku powietrznego (x',y',z')



Uwzględnianie danych topograficznych

Przy szacowaniu odległości propagacji d wymagających uwzględnienia danych topograficznych (zob. sekcja 2.7.6) współrzędną wysokości statku powietrznego z należy zastąpić $z' = z - z_o$ (gdzie z_o to współrzędna punktu umiejscowienia rejestratora O). Geometrię między statkiem powietrznym a rejestratorem zobrazowano na **rysunku 2.7.d**. Definicje d oraz ℓ podano w sekcjach 2.7.14–2.7.19 ([1]).

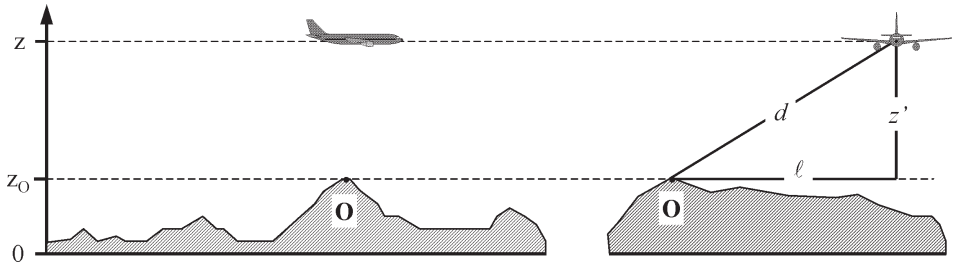
([1]) W przypadku podłoża innego niż poziome istnieje możliwość umiejscowienia rejestratora powyżej statku powietrznego, i wówczas w celu obliczenia propagacji dźwięku z' (oraz odpowiadającego jej kąta podniesienia β – zob. rozdział 4) wysokość ustawia się na zero.

▼M2

Rysunek 2.7.d

Podniesienie podłoża wzdłuż (do lewej) i poprzecznie (do prawej) w stosunku do rzutu toru na ziemi

(Nominalna płaszczyzna podłoża z = 0 przechodzi przez punkt referencyjny lotniska. O to punkt umiejscowienia rejestratora)



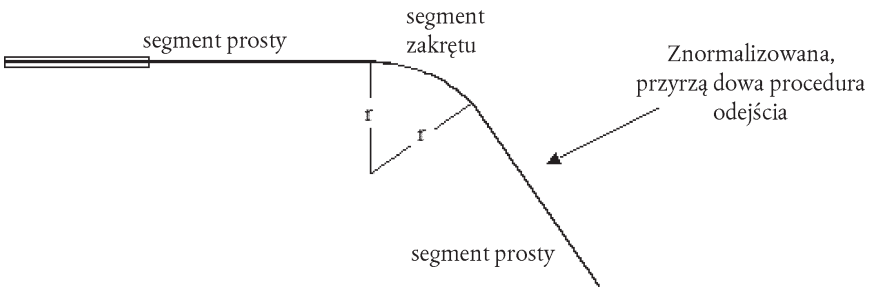
2.7.11. *Rzuty toru na zoemi*

Tory główne

Tor główny definiuje środek pasa rejestracji torów pokonywanych przez statek powietrzny poruszający się po konkretnej trasie. Zgodnie z opisem przedstawionym w sekcji 2.7.9 – o ile dane są dostępne i odpowiednie do badania nad modelowaniem – do celów modelowania hałasu ze statku powietrznego definiuje się ją (i) przy pomocy zalecanych danych roboczych, na przykład instrukcji przekazanych pilotom przez AIP; lub (ii) w drodze analizy statystycznej danych radarowych. Wyznaczanie toru z instrukcji roboczych jest zazwyczaj stosunkowo proste, ponieważ instrukcje zawierają zalecenia dotyczące sekwencji etapów lotu prostego – definiowanych w oparciu o długość i kurs – lub łuków kołowych definiowanych promieniem zakrętu i zmianą kursu; zob. **rysunek 2.7.e**.

Rysunek 2.7.e

Geometria rzutu toru na ziemi w odniesieniu do zakrętów i segmentów prostych



Dopasowywanie toru głównego do danych radarowych jest bardziej skomplikowane, po pierwsze dlatego, że rzeczywiste zakręty pokonuje się z różną prędkością, a po drugie dlatego, że linia ulega zniekształceniu wywołanemu zakłóceniami przekazu radarowego. Jak już wyjaśniono, nie wprowadzono jeszcze procedur formalnych, a zatem powszechną praktyką jest dopasowywanie segmentów, prostych i zakrzywionych, do średnich pozycji obliczanych z przecięcia torów zarejestrowanych na radarze z odcinków trasy o określonej długości. Algorytmy komputerowe służące wykonywaniu tych obliczeń zostaną prawdopodobnie

▼M2

opracowane w przyszłości, ale na razie o sposobie wykorzystywania danych w celu uzyskania możliwie najlepszych wyników decyduje osoba opracowująca model. Najistotniejszym czynnikiem jest fakt, że prędkość statku powietrznego i promień zakrętu wyznaczają kąt wychylenia, a jak wskazano w sekcji 2.7.19, niesymetryczne promieniowania dźwięku w pobliżu toru lotu odpowiadają za rozchodzenie się dźwięku na podłożu oraz za pozycję samego toru lotu.

Teoretycznie płynne przechodzenie od lotu prostego do zakrętu o stałym promieniu powinno się wiązać z natychmiastowym obraniem kąta przechylenia ε, co jest fizycznie niemożliwe. W rzeczywistości obranie kąta przechylenia o wartości wymaganej do utrzymania określonej prędkości i promienia skrętu *r* zajmuje określony okres czasu, w którym to czasie promień skrętu przybliża się od nieskończoności do *r*. Do celów modelowania hałasu czas przyjmowania właściwego promienia skrętu można pominąć oraz przyjąć, że podczas rozpoczynania zakrętu kąt przechylenia systematycznie wzrasta od zera (lub innej wartości początkowej) do ε, osiągając następną wartość ε po zakończeniu zakrętu ([1]).

Rozproszenie torów

Jeżeli istnieje taka możliwość, definicje poprzecznego rozproszenia i reprezentatywnych alternatywnych torów powinny się opierać na odpowiednich wcześniejszych doświadczeniach, nabytych wskutek badania lotniska; zazwyczaj w drodze analizy próbek danych radarowych. Pierwszym etapem jest pogrupowanie danych według trasy lotu. Drogi odejścia charakteryzują się istotnym rozproszeniem poprzecznym, które należy uwzględnić, aby modelowanie było możliwie najbardziej dokładne. Drogi przylotu zazwyczaj łączą się w bardzo wąski pas rejestracji między drogą końcowego podejścia do lądowania i na ogół wystarczą do odwzorowania wszystkich przylotów na jednej drodze. Jeżeli natomiast pasy rejestracji odpowiadające podejściom są w danym obszarze wykreślania linii konturowych hałasu szerokie, konieczne może być ich odwzorowanie za pomocą alternatywnych torów, znajdujących się na tej samej drodze co trasy odejścia.

Dane dotyczące jednej trasy traktuje się powszechnie jako próbki jednorodnej populacji, tzn. odwzorowuje się za pomocą jednego toru głównego i jednego zestawu rozproszonych alternatywnych torów. Jeżeli jednak inspekcja wykazuje, że dane dotyczące różnych kategorii statków powietrznych lub czynności w ruchu lotniczym są istotnie rozbieżne (np. jeżeli duże i małe statki powietrzne charakteryzują się istotnie odmiennymi promieniami skrętu), pożądany może się okazać dalszy podział danych na poszczególne pasy rejestracji. W przypadku każdego pasa rejestracji poprzeczne rozproszenia torów wyznacza się jako funkcję odległości od toru; następnie ruchy zarejestrowane między torem głównym a określoną liczbą rozproszonych alternatywnych torów rozdziela się na podstawie danych statystycznych dotyczących ich rozkładu.

Mimo że pomijanie oddziaływań akustycznych rozproszenia drogi uznaje się za błąd, wobec braku zmierzonego pasa rejestracji, nominalny poprzeczny rozkład względem i prostopadle do toru głównego definiuje się za pomocą funkcji rozkładu standardowego. Obliczone wartości hałasu nie są szczególnie wrażliwe na dokładne ukształtowanie rozkładu poprzecznego. Rozkład normalny Gaussa jest właściwym odwzorowaniem wielu zarejestrowanych na radarze danych dotyczących pasa rejestracji.

([1]) O możliwie najlepszym wykorzystaniu tych danych decyduje użytkownik danych, ponieważ stopień ich wykorzystania zależy od metody definiowania promienia skrętu. W przypadku gdy punkt rozpoczęcia jest sekwencją odcinków prostych lub kołowych, stosunkowo prostym rozwiązaniem jest wprowadzenie na początku i na końcu zakrętu przejściowych wartości segmentów kąta przechylenia przy rozpoczynaniu skrętu i w punkcie jego zakończenia, po których statek powietrzny porusza się ze stałą prędkością (np. wyrażoną w°/m lub°/s).

▼M2

Zazwyczaj stosuje się przybliżenie oparte na 7 odrębnych punktach (tzn. odwzorowujących poprzeczne rozproszenie o 6 alternatywnych torów przebiegających wokół toru głównego). Rozstaw alternatywnych torów zależy od odchylenia standardowego funkcji rozproszenia poprzecznego.

W przypadku prostopadle rozłożonych torów o odchyleniu standardowym *S* 98,8 % torów znajduje się w korytarzu, którego granice przypadają na ± 2,5 · *S*. **Tabela 2.7.a** przedstawia rozstaw sześciu alternatywnych torów oraz wartość procentową wszystkich ruchów przypisanych do każdej z nich. **Dodatek C** zawiera wartości dotyczące liczby pozostałych alternatywnych torów.

Tabela 2.7.a

Wartość procentowa ruchów w odniesieniu do funkcji rozkładu normalnego o odchyleniu standardowym *S* dla 7 alternatywnych torów (tor główny jest 1. alternatywnym torem)

Liczba alternatywnych torów	Położenie alternatywnego toru	Wartość procentowa ruchów na alternatywnym torze
7	$-2{,}14 \times S$	3 %
5	$-1{,}43 \times S$	11 %
3	$-0{,}71 \times S$	22 %
1	0	28 %
2	$0{,}71 \times S$	22 %
4	$1{,}43 \times S$	11 %
6	$2{,}14 \times S$	3 %

Odchylenie standardowe *S* to funkcja współrzędnej *s* na torze głównym. Odchylenie standardowe oraz opis toru głównego można wyszczególnić w karcie danych toru lotu, zamieszczonej w **dodatku A3**. W przypadku braku jakichkolwiek wskaźników odchylenia standardowego – np. z danych radarowych opisujących porównywalne tory lotu – zaleca się stosowanie następujących wartości:

w przypadku torów o promieniu skrętu mniejszym niż 45 stopni:

$$S(s) = 0{,}055 \cdot s - 150 \quad \text{dla } 2\,700 \text{ m} \leq s \leq 30\,000 \text{ m}$$
$$S(s) = 1\,500 \quad \text{dla } s > 30\,000 \text{ m} \qquad (2.7.1)$$

w przypadku torów o promieniu skrętu większym niż 45 stopni:

$$S(s) = 0{,}128 \cdot s - 420 \quad \text{dla } 3\,300 \text{ m} \leq s \leq 15\,000 \text{ m}$$
$$S(s) = 1\,500 \text{ m} \quad \text{dla } s > 15\,000 \text{ m} \qquad (2.7.2)$$

Ze względów praktycznych przyjmuje się, że *S(s)* ma wartość zerową, mieszczącą się w zakresie od początkowego punktu rozbiegu przed startem, a $s = 2\,700$ m lub $s = 3\,300$ m, zależnie od promienia zakrętu. Trasy obejmujące więcej niż jeden zakręt analizuje się w oparciu o równanie (2.7.2). W przypadku dróg przylotów rozproszenie poprzeczne można pominąć w odległości 6 000 m od przyziemienia.

▼M2

2.7.12. *Profile lotu*

Profil lotu to opis ruchu statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej znajdującej się powyżej rzutu toru na ziemi, tzn. jego położenie, prędkość, kąt przechylenia i nastawy mocy silnika. Jednym z najtrudniejszych zadań, z jakim muszą się zmagać użytkownicy modeli, jest zdefiniowanie profili lotu statku powietrznego w sposób odpowiadający modelowaniu – efektywnie, bez nadmiernego obciążenia czasowego i angażowania nadmiernych zasobów. Oczywiście, aby zapewnić dużą dokładność, profile muszą ściśle odzwierciedlać wykonywane przez statek powietrzny operacje podlegające odwzorowaniu. Wymaga to pozyskania rzetelnych informacji dotyczących warunków atmosferycznych, typów statku powietrznego, mas roboczych i procedur roboczych – zmienności ciągu i nastawów klap, a także zależności między zmianami wysokości i prędkości – wszystkie te dane należy odpowiednio uśrednić względem analizowanego czasu. Tak szczegółowe informacje są często niedostępne, ale nie musi to stanowić przeszkody; nawet jeśli taka sytuacja ma miejsce, osoba opracowująca model musi wyważyć dokładność i uszczegółowienie informacji wejściowych, których potrzebuje i które wykorzystuje do wykreślenia wynikowych linii konturowych.

Syntezę profili lotu wykonywaną na podstawie „etapów procedury” pozyskanych z bazy danych ANP lub od operatorów statku powietrznego omówiono w sekcji 2.7.13 oraz w **dodatku B**. Procedura ta w przypadku braku danych radarowych – jedyne dostępne osobie opracowującej model źródło informacji, uwzględnia zarówno informacje dotyczące geometrii toru lotu, jak i powiązanych z nim zmian prędkości i ciągu. Zazwyczaj przyjmuje się, że wszystkie (podobnego typu) statki powietrzne poruszające się po danym pasie rejestracji, przypisanym do toru głównego lub do rozproszonych alternatywnych torów, poruszają się zgodnie z podstawowym profilem lotu.

Oprócz bazy danych ANP, źródła domyślnych informacji dotyczących etapów procedury, najlepszym źródłem rzetelnych informacji, np. dotyczących stosowanych procedur i mas roboczych, są operatorzy statków powietrznych. Nieocenionym źródłem informacji dotyczących poszczególnych lotów są pokładowe rejestratory parametrów lotu (FDR), z których można pozyskać wszystkie istotne informacje. Jednak nawet w przypadku, gdy dane te są dostępne, wstępne przetworzenie danych jest zadaniem niemal niewykonalnym. W związku z tym, mając na uwadze wymogi modelowania, najczęściej stosowanym rozwiązaniem praktycznym jest przyjęcie popartych dowodami założeń dotyczących uśrednionych mas i procedur roboczych.

Szczególną ostrożność należy zachować w przypadku posługiwania się *domyślnymi* etapami procedury, przewidzianymi w bazie danych ANP (zakładanymi w przypadku braku procedur faktycznych). Są to szeroko stosowane procedury znormalizowane, z których operatorzy mogą w szczególnych przypadkach korzystać lub nie. Podstawowym czynnikiem jest zdefiniowanie ciągu silnika przy starcie (i czasami wznoszeniu), który w dużej mierze może zależeć od zastanych warunków lotu. Powszechnym rozwiązaniem jest ograniczanie poziomów ciągu podczas odejścia (względem możliwego ciągu maksymalnego), co służy przedłużeniu żywotności silnika. **Dodatek B** zawiera wytyczne dotyczące rozwiązań praktycznych; powyższe postępowanie pozwala na wykreślenie bardziej realistycznych linii konturowych hałasu niż w przypadku założenia pełnej mocy ciągu. Jeżeli jednak droga startowa jest na przykład krótka lub wysoka jest średnia temperatura, pełna moc ciągu będzie założeniem bardziej realistycznym.

▼M2

Przy modelowaniu scenariuszy rzeczywistych wyższą dokładność można osiągnąć, uzupełniając lub zastępując dane nominalne danymi radarowymi. Profile lotu można wyznaczyć z danych radarowych podobnie jak poprzeczne tory główne – ale tylko po uprzednim przyporządkowaniu ruchu do danego typu statku powietrznego oraz modelu, a czasami do masy lub etapu lotu (z pominięciem rozproszenia) – co pozwala uzyskać średni profil wysokości i prędkości względem przebytej odległości naziemnej dla każdej podgrupy statków powietrznych. Po połączeniu z rzutem toru na ziemi każdy profil lotu przypisuje się do głównego i alternatywnego toru.

Jeżeli znamy masę statku powietrznego, z równania dotyczącego ruchu statku powietrznego możemy obliczyć prędkość i siłę ciągu. Wstępne przetworzenie danych przed przystąpieniem do powyższych obliczeń ograniczy wpływ oddziaływań radarowych, które mogą powodować błędy w szacunkowych obliczeniach przyspieszenia. W każdym przypadku pierwszym etapem obliczeń jest ponowne zdefiniowanie profilu przez dopasowanie segmentów prostych odwzorowujących właściwe etapy lotu do każdego, odpowiednio sklasyfikowanego segmentu, tzn. uznanego za dotyczący naziemnego rozbiegu/dobiegu, stałej prędkości wznoszenia lub schodzenia, redukcji ciągu lub nabierania/wytracania prędkości z wypuszczeniem klap lub bez. Wymagane dane wejściowe obejmują również masę statku powietrznego i warunki atmosferyczne.

W sekcji 2.7.11 wyjaśniono, że uwzględnienie poprzecznego rozproszenia torów lotu względem tras nominalnych lub głównych wymaga zastosowania specjalnej procedury. Próbki danych radarowych charakteryzują się zbliżonym rozproszeniem torów lotu w płaszczyźnie pionowej. Modelowanie rozproszenia pionowego jako zmiennej niezależnej nie należy jednak do przypadków jednostkowych; wynika głównie z różnic w masach statków powietrznych i procedur roboczych uwzględnianych na etapie wstępnego przetwarzania wejściowych danych o ruchu lotniczym.

2.7.13. *Wyznaczanie segmentów toru lotu*

Każdy tor lotu należy zdefiniować układem współrzędnych segmentu (węzłów) oraz parametrami lotu. Punktem wyjścia jest wyznaczenie współrzędnych segmentów rzutu toru na ziemi. Następnie oblicza się profil lotu, przy czym należy pamiętać, że wykonywanie poszczególnych etapów procedury powoduje, iż profil lotu staje się zależny od rzutu toru na ziemi; np. przy identycznym ciągu i prędkości statku powietrznego prędkość wznoszenia jest niższa podczas skręcania niż podczas lotu prostego. Na koniec wyznacza się trójwymiarowe segmenty toru lotu, powstałe z połączenia dwuwymiarowego profilu lotu i dwuwymiarowego rzutu toru na ziemi ([1]).

Rzut toru na ziemi

Rzut toru na ziemi – główny lub rozproszony alternatywny tor, definiuje się ciągiem współrzędnych (x,y) na płaszczyźnie podłoża (np. pozyskanych z danych radarowych) lub sekwencją poleceń wektorowych opisujących proste segmenty i łuki kołowe (zakręty o zadanym promieniu r oraz zmiany kierunku $\Delta\xi$).

Do celów modelowania segmentacji łuk odwzorowuje się za pomocą sekwencji segmentów prostych dopasowanych do łuków dodatkowych. Chociaż są one niewidoczne w segmentach rzutu toru na ziemi, to na ich wyznaczanie wpływa kąt wychylenia statku powietrznego przy zakręcie. W **dodatku B4** wyjaśniono metody obliczania kątów przechylenia przy stałym promieniu zakrętu, ale oczywiście osiągnięcie i odejście od tego promienia nie następuje natychmiast. Nie opracowano zaleceń dotyczących analizowania przejść od toru prostego do zakrętów, ani od jednego

([1]) W tym celu całkowita długość rzutu toru na ziemi powinna zawsze przekraczać profil toru lotu. Jeżeli zachodzi taka konieczność, odległość tę można wyznaczyć, dodając segmenty proste o określonej długości do ostatniego segmentu rzutu toru na ziemi.

▼M2

zakrętu do następującego zaraz po nim zakrętu kolejnego. Z zasady szczegółowe metody wykorzystywania danych, o których decyduje użytkownik (zob. sekcja 2.7.11), tylko nieznacznie oddziałują na wykreślanie ostatecznych linii konturowych; jedynym wymogiem jest unikanie nagłych zmian na końcach zakrętu, a można to uzyskać za pomocą stosunkowo prostej czynności, na przykład przez wstawienie krótkich segmentów przejściowych, w ramach których kąt przechylenia zmienia się liniowo. Jedynie w przypadku szczególnym, gdy zakłada się, że konkretny zakręt będzie w sposób decydujący oddziaływać na ostateczne linie konturowe, wymaga się bardziej realistycznego modelowania przejścia kąta przechylenia dla statków powietrznych konkretnego typu oraz przyjęcia właściwego stopnia przechyłu. W tym przypadku wystarczy ustalić, że końcowe łuki dodatkowe $\Delta\xi_{\text{trans}}$ na torze zakrętu wyznaczają wymogi dotyczące zmiany kąta przechylenia. Pozostałą część łuku uwzględniającą zmianę kursu $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{\text{trans}}$ stopni dzieli się na n_{sub} łuków dodatkowych, zgodnie z równaniem:

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

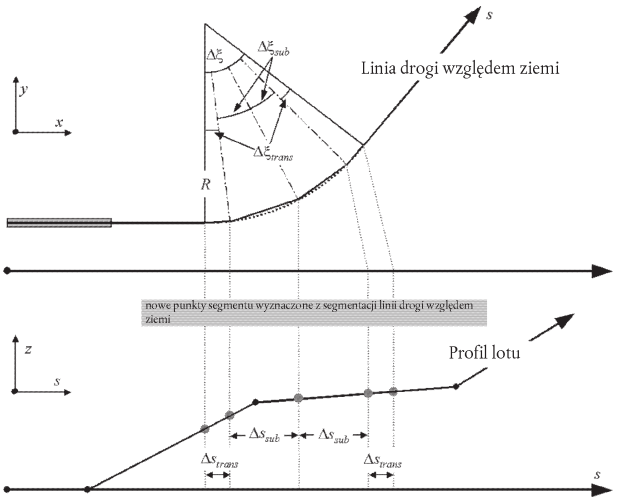
gdzie int(x) to funkcja wyznaczająca część całkowitą x. Następnie zmianę kursu $\Delta\xi_{sub}$ każdego łuku dodatkowego oblicza się jako:

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

gdzie wartość n_{sub} musi być na tyle wysoka, aby zagwarantować, że $\Delta\xi_{sub} \leq 30$ stopni. Segmentację łuku (z pominięciem odwzorowujących przerwy podsegmentów przejściowych) zobrazowano na **rysunku 2.7.f** ([1]).

Rysunek 2.7.f

Wyznaczanie segmentów toru lotu dzielących zakręt na segmenty o długości Δ*s* (górny rzut w płaszczyźnie poziomej, dolny rzut w płaszczyźnie pionowej)



([1]) Zdefiniowana w ten prosty sposób całkowita długość toru podzielonego na segmenty jest mniejsza niż tor kołowy. Błąd dla wynikowej linii konturowej jest jednak nieistotny, jeżeli przyrosty kątowe są niższe niż 30°.

▼M2

Profil lotu

Parametry opisujące każdy segment toru lotu na początku (sufiks 1) i na końcu segmentu (sufiks 2):

s_1, s_2 odległość na rzucie toru na ziemi;

z_1, z_2 wysokość, na której znajduje się samolot;

V_1, V_2 prędkość względem ziemi;

P_1, P_2 parametr mocy (powiązanie z parametrem, dla którego wyznaczono krzywe NPD); oraz

ε_1, ε_2 kąt przechylenia.

Aby na podstawie etapów procedury odwzorować profil lotu (*synteza toru lotu*), segmenty wyznacza się w kolejności umożliwiającej uzyskanie wymaganych warunków w punktach końcowych. Parametry punktu końcowego każdego segmentu stają się parametrami punktu początkowego następnego segmentu. W obliczeniach dowolnego segmentu parametry znane są już na początku obliczeń, natomiast etapy procedury wyznaczają wymagane warunki końcowe. Poszczególne etapy procedury definiuje się danymi domyślnymi pozyskanymi z bazy ANP lub danymi wprowadzonymi przez użytkownika (np. na podstawie instrukcji lotu dla danego statku powietrznego). Warunki końcowe dotyczą zazwyczaj wysokości i prędkości; tworzenie profilu polega na wyznaczeniu analizowanej długości linii uwzględnionej, służącej uzyskaniu wymaganych warunków końcowych. Parametry niezdefiniowane wyznacza się na podstawie obliczeń charakterystyki lotu, omówionych w **dodatku B**.

Jeżeli rzut toru na ziemi jest prosty, punkty profilu i powiązane z nimi parametry lotu można wyznaczyć niezależnie od rzutu toru na ziemi (kąt przechylenia zawsze wynosi zero). Rzadko jednak zdarza się, aby rzuty toru na ziemi były proste; zazwyczaj uwzględniają zakręty, zatem aby uzyskać możliwie najlepsze wyniki należy je uwzględnić przy wyznaczaniu dwuwymiarowego profilu lotu i, jeżeli jest to konieczne, podzielić segmenty profilu na węzłach rzutu toru na ziemi, co pozwoli włączyć zmiany kąta przechylenia. Z zasady długość kolejnego segmentu nie jest znana od początku, a zatem oblicza się ją jako tymczasową, przyjmując założenie, że kąt przechylenia nie zmienia się. Jeżeli okaże się, że obliczona długość segmentu tymczasowego obejmuje jedno lub więcej niż jedno odgałęzienie rzutu toru na ziemi, z których pierwsze znajduje się w s, tzn. $s_1 < s < s_2$, segment skraca się przy s, obliczając jego parametry za pomocą interpolacji (zob. poniżej). Są to parametry końcowego punktu jednego segmentu i parametry punktu początkowego nowego segmentu – o identycznych docelowych warunkach wyjściowych. Obliczone parametry segmentu tymczasowego potwierdza się w przypadku braku występowania węzła rzutu toru na ziemi.

Jeżeli oddziaływania zakrętów na profil lotu mają zostać pominięte, tzn. przy założeniu lotu prostego, dostosowuje się rozwiązanie przyjęte dla segmentu jednostkowego, a informacje dotyczące kąta przechylenia przechowuje się do ich późniejszego wykorzystania.

Niezależnie od tego, czy oddziaływania zakrętów zostały odwzorowane dokładnie czy nie, każdy z trójwymiarowych torów lotu wyznacza się z połączenia dwuwymiarowego profilu lotu i dwuwymiarowego rzutu toru na ziemi. Wynikiem tego połączenia jest sekwencja układów współrzędnych (x,y,z), z których każda to odgałęzienie podzielonej na segmenty rzutu toru na ziemi lub odgałęzienie profilu toru, lub oba

▼M2

z wymienionych, gdzie punktom profilu odpowiadają właściwe wartości wysokości *z*, prędkości względem ziemi *V*, kąta przechylenia ε oraz mocy silnika *P*. W przypadku punktu na torze (*x,y*), umiejscowionego między punktami końcowymi segmentu profilu lotu, parametry lotu interpoluje się w sposób następujący:

$$z = z_1 + f \cdot (z_2 - z_1) \tag{2.7.5}$$

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

$$\varepsilon = \varepsilon_1 + f \cdot (\varepsilon_2 - \varepsilon_1) \tag{2.7.7}$$

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

gdzie

$$f = (s - s_1)/(s_2 - s_1) \tag{2.7.9}$$

Należy zwrócić uwagę na fakt, że chociaż dla *z* i ε przyjęto założenie ich liniowej zmienności względem odległości, to w przypadku *V* i *P* zakłada się ich liniową zmienność w czasie (tzn. stałe przyspieszenie ([1])).

Przy dopasowywaniu segmentów profilu toru lotu do danych radarowych (*analiza toru lotu*) wszystkie odległości punktów końcowych, wysokości, prędkości i kąty przechylenia wyznacza się bezpośrednio z danych; jedynie nastawy mocy oblicza się z wykorzystaniem równań charakterystyki. Z uwagi na możliwość dopasowania współrzędnych rzutu toru na ziemi i profilu toru lotu, dopasowuje się je metodą bezpośrednią.

Segmentacja rozbiegu przed startem

Podczas startu statek powietrzny przyspiesza na odcinku między punktem zwolnienia hamulca (alternatywnie nazywanego punktem początkowym rozbiegu *SOR*) a punktem wzlotu, prędkość ulega gwałtownej zmianie na odcinku od 1 500 do 2 500 m, od zera do około 80 do 100 m/s.

Dlatego rozbieg na drodze startowej dzieli się na segmenty o zmiennych długościach, na których prędkość statku powietrznego ulega zmianie o określony przyrost ΔV, nie większy niż 10 m/s (około 20 węzłów). Chociaż rzeczywiste przyspieszenie ulega zmianie podczas rozbiegu na drodze startowej, to do celów przedmiotowych obliczeń założenie dotyczące stałego przyspieszenia jest właściwe. W tym przypadku w fazie startu V_1 to prędkość początkowa, V_2 to prędkość startu, n_{TO} to numer segmentu startu, a s_{TO} to równorzędna odległość startowa. W przypadku równorzędnej odległości startowej s_{TO} (zob. **dodatek B**), prędkości początkowej V_1 i prędkości startowej V_2, liczba n_{TO} segmentów rozbiegu wynosi

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

zmiana prędkości w segmencie wynosi zatem

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

natomiast czas Δt na każdym segmencie (przy założeniu stałego przyspieszenia) wynosi

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

([1]) Nawet jeżeli nastawy silnika będą stałe w całym segmencie, siła napędowa i przyspieszenie mogą ulegać zmianie ze względu na zmieniającą się wraz z wysokością gęstość powietrza. W kontekście modelowania hałasu zmiany zazwyczaj nie mają jednak znaczenia.

▼M2

Długość $s_{TO,k}$ segmentu k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) rozbiegu na drodze startowej wynosi więc:

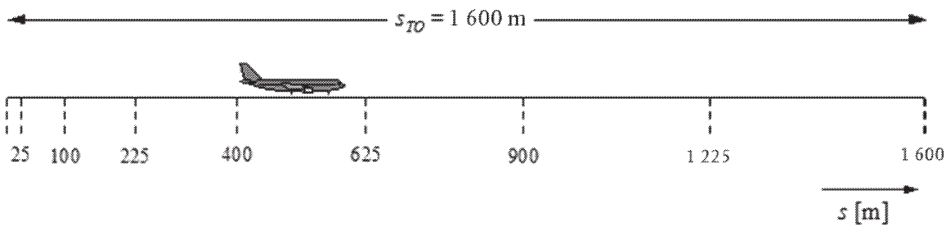
$$s_{TO,k} = (k - 0{,}5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k-1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \qquad (2.7.13)$$

Przykład:

w przypadku odległości startowej s_{TO} = 1 600 m, V_1 = m/s i V_2 = 75 m/s, daje to n_{TO} = 8 segmentów o długości wahającej się od 25 do 375 metrów (zob. **rysunek 2.7.g**):

Rysunek 2.7.g

Segmentacja rozbiegu (na przykładzie 8 segmentów)



Ciąg statku powietrznego zmienia się podobnie jak prędkość, w każdym segmencie o stały przyrost ΔP, obliczany jako:

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

gdzie P_{TO} i P_{init} wyznaczają odpowiednio ciąg statku powietrznego w punkcie wzlotu i ciąg statku powietrznego w punkcie początkowym rozbiegu.

Przyjęcie tego stałego przyrostu ciągu (zamiast korzystania z wartości kwadratowej z równania 2.7.8) ma na celu uspójnienie z liniową zależnością między ciągiem a prędkością w przypadku statku powietrznego wyposażonego w silnik odrzutowy (równanie B-1).

Segmentacja segmentu wznoszenia początkowego

Geometria segmentu wznoszenia początkowego ulega gwałtownej zmianie, zwłaszcza jeżeli rejestrator umiejscowiono z boku toru lotu, gdzie *kąt beta* ulega gwałtownej zmianie w miarę wznoszenia się statku powietrznego w segmencie wznoszenia początkowego. Porównania z obliczeniami dotyczącymi bardzo małych segmentów pokazują, że wyniki dla jednostkowego segmentu wznoszenia dają małe przybliżenie hałasu względem boku toru lotu i niewłaściwe wartości scalonych wskaźników metrycznych. Dokładność obliczenia wzrasta przy podziale pierwszego segmentu wzlotu na podsegmenty. Długość każdego segmentu i liczba segmentów są zależą w dużej mierze od tłumienia poprzecznego. Jeżeli uwzględnimy formułę całkowitego tłumienia poprzecznego dla statku powietrznego wyposażonego w silniki montowane na płatowcu, okaże się, że w przypadku ograniczonej zmiany w tłumieniu poprzecznym na poziomie 1,5 dB na podsegment, segment wznoszenia początkowego dzieli się na podsegmenty w oparciu o podany poniżej zestaw wartości wysokości:

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

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

Powyższe wysokości wprowadza się, określając, która z ustalonych w powyższym zestawie wysokości jest najbliższa pierwotnemu punktowi końcowemu segmentu. Następnie rzeczywiste wysokości podsegmentów oblicza się za pomocą:

▼M2

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

gdzie z oznacza wysokość pierwotnego punktu końcowego segmentu, z_i oznacza kolejną wartość z zestawu wartości wysokości, a z_N oznacza wysokość najbliższą górnej granicy wysokości z. Procedura ta skutkuje stałą zmiennością tłumienia poprzecznego w każdym podsegmencie, co pozwala na wykreślenie dokładniejszych linii konturowych, ale bez konieczności stosowania bardzo krótkich segmentów.

Przykład:

Jeżeli wysokość pierwotnego punktu końcowego segmentu wynosi z = 304,8 m, to z zestawu wartości wysokości, 214,9 < 304,8 < 334,9 najbliższą górnej granicy z = 304,8 m jest z_7 = 334,9 m. Wysokości punktu końcowego podsegmentu wylicza się następnie za pomocą:

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

Zatem wartość z'_1 wyniesie 17,2 m, a z'_2 wyniesie 37,8 m itd.

Wartości prędkości i mocy silnika na wstawionych punktach interpoluje się, korzystając odpowiednio z równań (2.7.11) i (2.7.13).

Segmentacja segmentów powietrznych

Po podzieleniu toru lotu na segmenty wykonanym zgodnie z procedurą opisaną w sekcji 2.7.13 i po zastosowaniu omówionej podsegmentacji, konieczne mogą być dalsze korekcje segmentacji. Należą do nich:

— wyeliminowanie punktów toru lotu znajdujących się zbyt blisko siebie, oraz

— wstawienie dodatkowych punktów, jeżeli odcinki, na jakich prędkość ulega zmianie w segmentach, są zbyt długie.

Jeżeli punkty przyległe znajdują się w odległości 10 m od siebie, a odpowiadające im prędkości i ciągi są identyczne, jeden z punktów należy usunąć.

W przypadku segmentów powietrznych oistotnej zmianie prędkości w segmencie, segment należy podzielić podobnie jak w przypadku dobiegu, tj.

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

gdzie V_1 i V_2 to odpowiednio prędkość na początku i końcu segmentu. Parametry odnośnego podsegmentu oblicza się podobnie jak w przypadku rozbiegu przed startem, za pomocą równań 2.7.11–2.7.13.

Dobieg po lądowaniu

Chociaż dobieg po lądowaniu jest co do zasady identyczny z rozbiegiem przed startem, to szczególną uwagę należy zwrócić na:

— *ciąg odwrócony*, który czasami stosuje się do zwalniania prędkości statku powietrznego, oraz

— statek powietrzny opuszczający drogę startową po zmniejszeniu prędkości (statek powietrzny opuszczający drogę startową nie przyczynia się do emitowania hałasu powietrznego, ponieważ hałas wynikający z kołowania jest pomijany).

▼**M2**

W przeciwieństwie do drogi rozbiegu, dla której dane uzyskuje się z parametrów osiągów statku powietrznego, droga zatrzymania s_{stop} (tzn. odległość od punktu przyziemienia do punktu, w którym statek powietrzny opuszcza drogę startową) nie jest przypisana do konkretnego typu statku powietrznego. Chociaż minimalną drogę zatrzymania można oszacować na podstawie masy statku powietrznego i jego charakterystyki (oraz dostępnego ciągu odwróconego), to rzeczywista droga zatrzymania zależy od dróg kołowania, obciążenia ruchu oraz regulaminów danego lotniska dotyczących korzystania z ciągu odwróconego.

Korzystanie z ciągu odwróconego nie jest procedurą znormalizowaną – stosuje się ją jedynie wtedy, gdy pożądanego wytracenia prędkości nie można osiągnąć, korzystając z hamulca tylnego koła. (Ciąg odwrócony może być niezwykle kłopotliwy, ponieważ gwałtowna zmiana mocy silnika z biegu jałowego do nastawów odwróconych wytwarza gwałtowny nadmierny hałas).

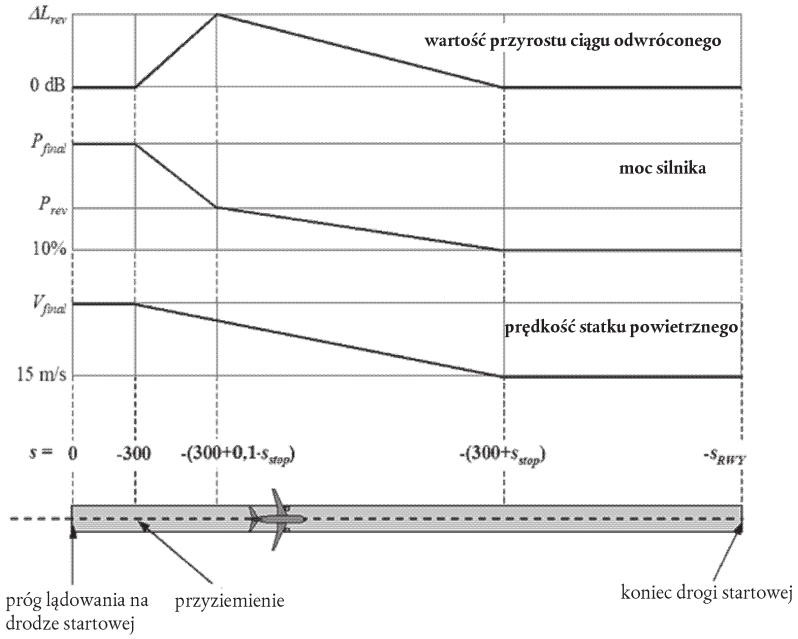
Większość dróg startowych wykorzystuje się zarówno do odlotów, jak i lądowań, zatem oddziaływanie ciągu odwróconego na linie konturowe hałasu jest niewielkie, ponieważ całkowita energia akustyczna w pobliżu drogi startowej jest zdominowana hałasem emitowanym podczas startu. Oddziaływanie akustyczne ciągu odwróconego na linie konturowe hałasu może być istotne tylko w przypadku, gdy drogi startowe wykorzystuje się wyłącznie do lądowań.

Z punktu widzenia fizyki, hałas ciągu odwróconego to proces niezwykle złożony, ale z uwagi na jego stosunkowo niewielkie znaczenie dla linii konturowych hałasu otoczenia można go odwzorować w sposób prosty – gwałtowną zmianę mocy silnika odwzorowuje się za pomocą odpowiedniej segmentacji.

Oczywiste jest, że modelowanie dobiegu po lądowaniu jest trudniejsze od modelowania hałasu rozbiegu przed startem. W przypadku braku szczegółowych informacji, w zastosowaniach ogólnych zaleca się przyjęcie następujących założeń uproszczonych (zob. **rysunek 2.7.h**).

Rysunek 2.7.h

Modelowanie dobiegu po lądowaniu



▼M2

Samolot przyziemia w odległości 300 metrów za progiem lądowania (o współrzędnej $s = 0$ na rzucie toru na ziemi dla podejścia). Następnie statek powietrzny wytraca prędkość na drodze zatrzymania s_{stop} – baza danych ANP zawiera wartości specyficzne dla danego typu statku powietrznego – od prędkości końcowego podejścia V_{final} do 15 m/s. Z uwagi na gwałtowne zmiany prędkości segment dzieli się na podsegmenty tak jak w przypadku rozbiegu przed startem (lub segmentów podstawowych o gwałtownych zmianach prędkości), korzystając z równań 2.7.10 – 2.7.13.

Moc silnika zmienia się od mocy podejścia końcowego przy przyziemieniu do nastawów mocy ciągu odwróconego P_{rev} na odległości $0{,}1 \cdot s_{stop}$, a następnie maleje do 10 % dostępnej mocy maksymalnej na pozostałych 90 procentach drogi zatrzymania. Prędkość statku powietrznego do końca drogi startowej (przy $s = - s_{RWY}$) jest stała.

Baza danych ANP obecnie nie uwzględnia krzywych NPD dla ciągu odwróconego, zatem w przypadku modelowania ich oddziaływania należy się opierać na krzywych normatywnych. Zwyczajowo przyjmuje się, że siła ciągu P_{rev} wynosi około 20 % pełnych nastawów mocy i zaleca się ją w przypadku braku informacji roboczych. Przy zadanych nastawach mocy ciąg odwrócony charakteryzuje się jednak emitowaniem zdecydowanie większego hałasu niż ciąg prosty, a przyrost ΔL odnoszący się do poziomu hałasu zdarzenia akustycznego, pozyskany z danych NPD, rośnie od zera do wartości ΔL_{rev} (tymczasowo zaleca się 5 dB [1]) na odcinku $0{,}1 \cdot s_{stop}$, po czym liniowo spada na pozostałej drodze zatrzymania.

2.7.14. *Obliczenia hałasu dla jednostkowego zdarzenia akustycznego*

Podstawową procedurą modelowania, wyczerpująco omówioną w tej sekcji, jest obliczanie poziomu hałasu zdarzenia akustycznego na podstawie informacji o torze lotu omówionych w **sekcjach 2.7.7–2.7.13**.

2.7.15. *Wskaźniki metryczne jednostkowego zdarzenia akustycznego*

Dźwięk emitowany przez ruch statku powietrznego w punkcie umiejscowienia rejestratora wyraża się, jako „poziom dźwięku (lub hałasu) jednostkowego zdarzenia akustycznego”, wartość stanowiącą wskaźnik oddziaływania tego hałasu na ludzi. Odebrany dźwięk mierzy się jako hałas, stosując podstawową skalę decybelową *L(t)* odnoszącą ważenie częstotliwości (lub filtra) do odwzorowywania charakterystyki ludzkiego słuchu. Najważniejszą skalą w modelowaniu linii konturowych hałasu statku powietrznego jest poziom dźwięku ważony dźwiękiem A L_A.

Wskaźnikami metrycznymi najczęściej wykorzystywanymi do odwzorowywania całych zdarzeń akustycznych są „poziomy ekspozycji na dźwięk (lub hałas) jednostkowego zdarzenia akustycznego” L_E, odpowiadające całej (lub większości) energii akustycznej zdarzeń akustycznych. Przewidywanie scalania czasu w tym przypadku skutkuje większą złożonością modelowania segmentacji (lub symulacji). Alternatywny wskaźnik metryczny L_{max}, odpowiadający maksymalnemu chwilowemu poziomowi dźwięku występującego podczas zdarzenia akustycznego, jest łatwiejszy do modelowania; podstawowym wyznacznikiem najnowszych wskaźników hałasu statku powietrznego jest jednak L_E, zatem można oczekiwać, że w przyszłości modele praktyczne będą uwzględniały zarówno L_{max}, jak i L_E. Każdy z tych wskaźników metrycznych można mierzyć na różnych skalach hałasu; w tym dokumencie uwzględniono jedynie poziom dźwięku ważony dźwiękiem A. Symbolicznie skalę oznacza się zazwyczaj rozszerzonym sufiksem metrycznym, tzn. L_{AE}, L_{Amax}.

[1] Zalecane w poprzednim wydaniu dokumentu ECAC nr 29 dotyczącego metodyki, ale nadal uznawane za tymczasowe z uwagi na niezakończone pozyskiwanie danych potwierdzających wyniki doświadczeń.

▼M2

Poziom ekspozycji na dźwięk (lub hałas) jednostkowego zdarzenia akustycznego wyraża się dokładnie jako:

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{t_0}\int_{t_1}^{t_2} 10^{L(t)/10}dt\right) \qquad (2.7.17)$$

gdzie t_0 oznacza czas referencyjny. Czas scalenia $[t_1,t_2]$ dobiera się, aby upewnić się, że objęto (niemal) wszystkie istotne poziomy dźwięku zdarzenia akustycznego. Bardzo często dobiera się wartości graniczne t_1 i t_2, aby uwzględnić czas, w którym poziom *L(t)* mieści się w granicach 10 dB L_{max}. Okres oznacza się, jako okres „poniżej 10 dB". Poziomy ekspozycji na dźwięk (hałas), zestawione w tabelach zawartych w bazie danych ANP, to wartości poniżej 10 dB ([1]).

W przypadku modelowania linii konturowych hałasu statku powietrznego równanie 2.7.17 stosuje się zazwyczaj do wyznaczania wskaźnika metrycznego *poziomu ekspozycji na dźwięk* L_{AE} (akronim SEL):

$$L_{AE} = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{t_0}\int_{t_1}^{t_2} 10^{L_A(t)/10}dt\right) \text{ przy } t_0 = 1 \text{ sekunda} \quad (2.7.18)$$

Powyższe równania poziomu ekspozycji można wykorzystać do wyznaczenia poziomów dźwięku zdarzenia akustycznego, jeżeli znana jest cała historia czasowa *L(t)*. W zalecanej metodologii modelowania historie czasowe nie są zdefiniowane; poziomy ekspozycji na zdarzenie akustyczne oblicza się przez zsumowanie wartości segmentu, częściowych poziomów zdarzenia, z których każdy definiuje oddziaływanie jednostkowego segmentu toru lotu o skończonej długości.

2.7.16. *Wyznaczanie poziomów zdarzenia akustycznego z danych NPD*

Głównym źródłem danych dotyczących hałasu statku powietrznego jest międzynarodowa baza danych dotyczących hałasu emitowanego przez statek powietrzny oraz danych eksploatacyjnych (ANP). Jest to tabelaryczne zestawienie wartości L_{max} i L_E, będących funkcją odległości propagacji d – dla konkretnych typów statku powietrznego, wariantów, konfiguracji lotu (podejścia, odejścia, nastawów klap) oraz nastawów mocy P. Dane te odnoszą się do lotu ustalonego przy konkretnej prędkości referencyjnej V_{ref} na wzorcowo prostym torze lotu o nieskończonej długości ([2]).

W dalszej części dokumentu omówiono określanie wartości niezależnych zmiennych P i d. W zwykłej perspektywie, przy wartościach wejściowych P i d wartości wyjściowe to *podstawowe poziomy* $L_{max}(P,d)$ lub $L_{Ex}(P,d)$ (stosowane do toru lotu o nieskończonej długości). W przypadku pominięcia ujętych w tabelach wartości P lub d konieczne będzie oszacowanie niezbędnego poziomu (poziomów) hałasu zdarzenia akustycznego za pomocą interpolacji. Interpolację liniową stosuje się do podanych w tabelach nastawów mocy, natomiast interpolację logarytmiczną stosuje się do podanych w tabelach odległości (zob. **rysunek 2.7.i**).

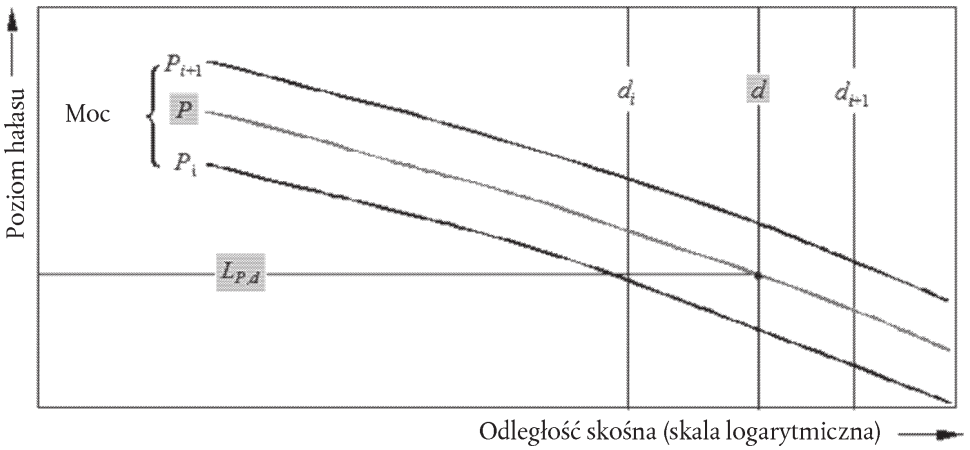
([1]) Poniżej 10dB L_E może oznaczać wartość 0,5 dB poniżej L_E ocenianej w dłuższym czasie. Z wyjątkiem krótkich odległości skośnych, na których poziomy zdarzenia akustycznego są wysokie, zewnętrzny hałas obojętny zajmuje jednak często dłuższe odcinki pomiarowe, a wartości poniżej 10-dB są normą. Ponieważ w badaniach nad oddziaływaniami hałasu (wykorzystywanymi do „kalibracji" linii konturowych hałasu) często stosuje się wartości poniżej 10-dB, wartości zestawione w tabelach bazy danych ANP uznaje się za właściwe.

([2]) Chociaż pojęcie toru lotu o nieskończonej długości jest istotne z punktu widzenia definicji poziomu ekspozycji na dźwięk zdarzenia akustycznego L_E, to ma ono mniejsze znaczenie w przypadku maksymalnego poziomu zdarzenia akustycznego L_{max}, podlegającego hałasowi emitowanemu przez statek powietrzny znajdujący się w konkretnym położeniu lub w pobliżu punktu podejścia najbliższego rejestratorowi. Do celów modelowania parametry odległości NPD uwzględnia się jako minimalną odległość między rejestratorem a segmentem.

▼M2

Rysunek 2.7.i

Interpolacja na krzywych hałas-moc-odległość



Jeżeli P_i oraz P_{i+1} to wartości mocy silnika, którym odpowiadający poziom dźwięku względem odległości przedstawiono w tabeli, poziom hałasu *L(P)* na danej odległości dla mocy pośredniej *P* między P_i i P_{i+1}, wyznacza się za pomocą:

$$L(P) = L(P_i) + \frac{L(P_{i+1}) - L(P_i)}{P_{i+1} - P_i} \cdot (P - P_i) \qquad (2.7.19)$$

Jeżeli przy dowolnym nastawie silnika d_i oraz d_{i+1}, to odległości, dla których dane dotyczące poziomów hałasu przedstawiono w tabeli, poziom hałasu *L(d)* dla odległości pośredniej *d* między d_i i d_{i+1} wyznacza się za pomocą:

$$L(d) = L(d_i) + \frac{L(d_{i+1}) - L(d_i)}{\lg d_{i+1} - lg d_i} \cdot (\lg d - \lg d_i) \quad (2.7.20)$$

Równania (2.7.19) i (2.7.20) umożliwiają wyznaczenie poziomu dźwięku *L(P,d)* dla dowolnego nastawu mocy *P* i odległości *d*, które mieszczą się w przedziale danych ujętych w bazie danych NPD.

W przypadku odległości *d* niemieszczących się w przedziale danych NPD równanie 2.7.20 wykorzystuje się do ekstrapolacji ostatnich dwóch wartości, tzn. mieszczących się w przedziale od $L(d_1)$ i $L(d_2)$ lub niemieszczących się w przedziale od $L(d_{I-1})$ i $L(d_I)$, gdzie *I* to całkowita liczba punktów NPD na krzywej. Stąd

w przedziale: $$L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - lg d_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \qquad (2.7.21)$$

poza przedziałem: $$L(d) = L(d_{I-1}) - \frac{L(d_{I-1}) - L(d_I)}{\lg d_I - lg d_{I-1}} \cdot (\lg d - \lg d_{I-1}) \qquad (2.7.22)$$

Ponieważ na krótkich odległościach *d* poziomy dźwięku gwałtownie wzrastają w miarę zmniejszania odległości propagacji, zaleca się, aby dla *d* przyjąć niższy próg 30 m, tzn. *d* = maks. (*d*, 30 m).

Korekcje impedancji znormalizowanych danych NPD

Dane NPD ujęte w bazie danych ANP normalizuje się do konkretnych warunków atmosferycznych (temperatura 25 °C i ciśnienie 101,325 kPa). Przed zastosowaniem omówionej wcześniej metody interpolacji/ekstrapolacji do znormalizowanych danych NPD zastosować należy korekcję impedancji akustycznej.

▼M2

Impedancja akustyczna dotyczy propagacji fal dźwięku w otoczeniu akustycznym i definiuje się ją jako iloczyn gęstości powietrza i prędkości dźwięku. W przypadku danego natężenia dźwięku (moc akustyczna na jednostkę obszaru) odczuwanego na konkretnej odległości od źródła właściwe ciśnienie akustyczne (stosowane do zdefiniowania wskaźników metrycznych SEL i L_{Amaks}) zależy od impedancji akustycznej powietrza przy punkcie umiejscowienia miernika. Jest to funkcja temperatury, ciśnienia atmosferycznego (i, pośrednio, wysokości bezwzględnej). Stąd wynika konieczność skorygowania znormalizowanych danych NPD pozyskanych z bazy danych ANP, ponieważ ich skorygowanie służy uwzględnieniu rzeczywistych warunków temperaturowych i ciśnieniowych, zasadniczo różnych od warunków znormalizowanych ujętych w danych ANP.

Korekcję impedancji stosowaną do znormalizowanych poziomów NPD wyraża się następująco:

$$\Delta_{Impedance} = 10 \cdot \lg\left(\frac{\rho \cdot c}{409{,}81}\right) \qquad (2.7.23)$$

gdzie:

$\Delta_{Impedance}$ korekcja impedancji dla rzeczywistych warunków atmosferycznych w punkcie umiejscowienia odbiornika (dB);

$\rho \cdot c$ impedancja akustyczna (niuton · sekundy/m^3) powietrza w punkcie odbiornika (409,81 to impedancja powietrza powiązana z referencyjnymi warunkami atmosferycznymi ujętymi w danych NPD zamieszczonych w bazie ANP).

Impedancję $\rho \cdot c$ oblicza się w sposób następujący:

$$\rho \cdot \mathrm{c} = 416{,}86 \cdot \left[\frac{\delta}{\theta^{1/2}}\right] \qquad (2.7.24)$$

δ p/p_o, stosunek ciśnienia atmosferycznego otoczenia na wysokości bezwzględnej rejestratora do znormalizowanego ciśnienia atmosferycznego na średnim poziomie morza: p_o = 101,325 kPa (lub 1013,25 mb);

θ $(T + 273{,}15)/(T_0 + 273{,}15)$ stosunek temperatury powietrza na wysokości bezwzględnej rejestratora do znormalizowanej temperatury powietrza na średnim poziomie morza: T_0 = 15,0 °C.

Korekcja impedancji akustycznej jest zazwyczaj niższa niż kilka dziesiątych jednego dB. Należy przede wszystkim zwrócić uwagę na fakt, że w znormalizowanych warunkach atmosferycznych (p_o = 101,325 kPa i T_0 = 15,0 °C) korekcja impedancji jest niższa niż 0,1 dB (0,074 dB). W przypadku istotnego zróżnicowania temperatury i ciśnienia atmosferycznego względem referencyjnych warunków atmosferycznych ujętych w danych NPD korekcja może być jednak wyższa.

2.7.17. *Formuły ogólne*

Poziom dźwięku zdarzenia akustycznego na danym segmencie L_{seg}

Wartości segmentu wyznacza się, stosując korekcje wartości podstawowych odczytanych z danych NPD (tor o nieskończonej długości). Maksymalny poziom dźwięku z jednego segmentu toru lotu $L_{max,seg}$ można zasadniczo wyrazić jako:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) \qquad (2.7.25)$$

▼**M2**

natomiast oddziaływanie z jednego segmentu toru lotu na L_E jako:

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d\ ) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

„Współczynniki korekcji" podane w równaniach 2.7.25 i 2.7.26 – opisane szczegółowo w sekcji 2.7.19 – uwzględniają następujące oddziaływania:

Δ_V *korekcja czasu*: dane NPD dotyczą referencyjnej prędkości lotu. Koryguje poziomy ekspozycji dla prędkości innych niż referencyjne. (Nie dotyczy $L_{max,seg}$);

Δ_I (φ) *wpływ miejsca zamontowania:* opisuje zmienność *kierunkowości poprzecznej* wywołaną oddziaływaniem osłony, refrakcją i odbiciem od płatowca, silników i pól przepływów urządzeń;

Λ(β,ℓ) *tłumienie poprzeczne*: istotne w przypadku dźwięku rozchodzącego się w kierunku podłoża pod niskimi kątami, uwzględnia współzależność między prostymi i odbitymi falami dźwięku (oddziaływanie akustyczne podłoża) oraz oddziaływania niejednorodności warunków atmosferycznych (wywołane głównie podłożem), załamujące fale dźwięku docierające do rejestratora umieszczonego z boku toru lotu;

Δ_F *korekcja segmentu o skończonej długości (frakcji hałasu)*: dotyczy skończonej długości segmentu, który oddziałuje na ekspozycję hałasu w mniejszym stopniu niż segment o nieskończonej długości. Dotyczy wyłącznie wskaźników metrycznych ekspozycji.

Jeżeli segment stanowi część drogi rozbiegu przed startem lub dobiegu po lądowaniu, a rejestrator umiejscowiono za analizowanym segmentem, do odwzorowania dokładnej kierunkowości hałasu silnika odrzutowego, zarejestrowanej za statkiem powietrznym rozpoczynającym start, stosuje się specjalną procedurę. Procedura ta polega w głównej mierze na wyznaczeniu poziomu ekspozycji z konkretnego hałasu:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F szczególna forma *korekcji segmentu*;

Δ_{SOR} *Korekcja kierunkowości*: dotyczy dokładnej kierunkowości hałasu silnika odrzutowego za segmentem rozbiegu lub dobiegu.

Postępowanie dotyczące segmentów rozbiegu i dobiegu omówiono w sekcji 2.7.19.

W poniższych sekcjach omówiono metody obliczania poziomów hałasu w segmencie.

▼M2

Poziom hałasu zdarzenia akustycznego L ruchu statku powietrznego

Poziom maksymalny L_{max} to najwyższa z wartości segmentu $L_{max,seg}$ (zob. równania **2.7.25 i 2.7.27**)

$$L_{max} = \max(L_{max,seg}) \tag{2.7.29}$$

gdzie każdą wartość segmentu wyznacza się z dotyczących konkretnego statku powietrznego danych NPD dla mocy P i odległości d. Parametry te i współczynniki korekcyjne Δ_I (φ) oraz $\Lambda(\beta,\ell)$ omówiono poniżej.

Poziom ekspozycji L_E oblicza się jako wyrażoną w decybelach sumę oddziaływań $L_{E,seg}$ z każdego segmentu toru lotu istotnego w kontekście hałasu; tzn.

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\sum 10^{L_{E,seg}/10}\right) \tag{2.7.30}$$

Sumowanie odbywa się po kolei i uwzględnia wszystkie segmenty toru lotu.

W dalszej części tego rozdziału omówiono wyznaczanie poziomów hałasu segmentu $L_{max,seg}$ i $L_{E,seg}$.

2.7.18. *Parametry segmentu toru lotu*

Moc P i odległość d, których poziomy podstawowe $L_{max,seg}(P,d)$ i $L_{E\infty}(P,d)$ interpoluje się z tabel NPD, wyznacza się z parametrów geometrycznych i roboczych definiujących dany segment. Sposób postępowania w powyższym przypadku omówiono poniżej z wykorzystaniem ilustracji płaszczyzny uwzględniającej segment i rejestrator.

Parametry geometryczne

Rysunki 2.7.j–2.7.l ilustrują geometrie źródło–odbiornik w sytuacji, gdy rejestrator **O** znajduje się (a) za, (b) wzdłuż i (c) z przodu segmentu $\mathbf{S_1S_2}$, gdzie kierunek lotu przebiega od $\mathbf{S_1}$ do $\mathbf{S_2}$. Na schematach tych

O — oznacza punkt umiejscowienia rejestratora;

$\mathbf{S_1}$, $\mathbf{S_2}$ — oznaczają początek i koniec segmentu;

S_p — oznacza punkt najbliższego, w płaszczyźnie prostopadłej, podejścia względem rejestratora umiejscowionego w segmencie lub jego przedłużeniu;

d_1, d_2 — oznaczają odległości między początkiem segmentu, końcem segmentu a rejestratorem;

d_s — oznacza najkrótszą odległość między rejestratorem a segmentem;

d_p — oznacza prostopadłą odległość między rejestratorem a przedłużonym segmentem (*minimalny zakres skośny*);

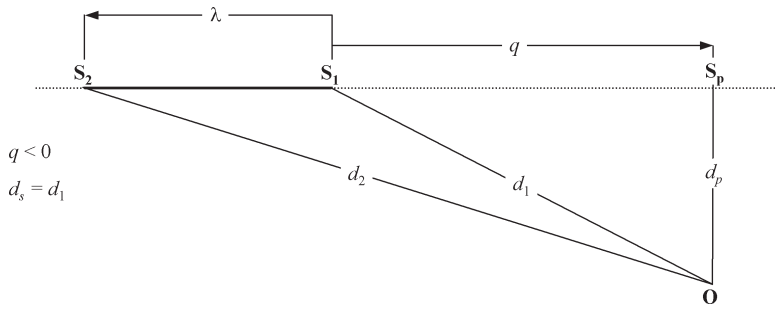
λ — oznacza długość segmentu toru lotu;

q — oznacza odległość od $\mathbf{S_1}$ do $\mathbf{S_p}$ (ujemna, jeżeli rejestrator umiejscowiono za segmentem).

▼M2

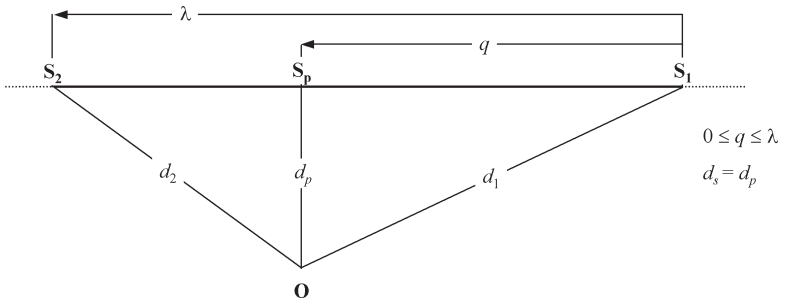
Rysunek 2.7.j

Geometria segmentu toru lotu przy rejestratorze za segmentem



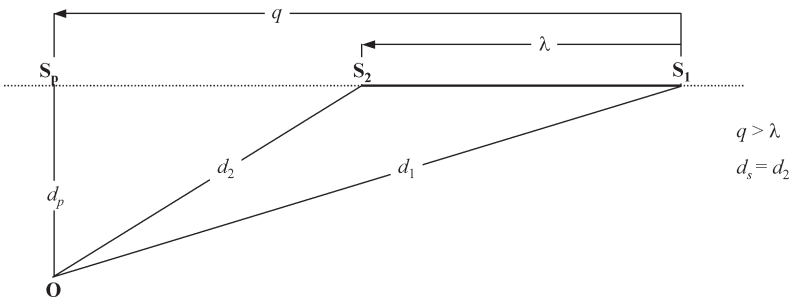
Rysunek 2.7.k

Geometria segmentu toru lotu przy rejestratorze wzdłuż segmentu



Rysunek 2.7.l

Geometria segmentu toru lotu przy rejestratorze przed segmentem



Segment toru lotu odwzorowuje się pogrubioną linią ciągłą. Linie wykropkowane odwzorowują *przedłużenie toru lotu* rozciągające się do nieskończoności, w obu kierunkach. W przypadku segmentów powietrznych, gdy wskaźnikiem metrycznym zdarzenia akustycznego jest poziom ekspozycji L_E, ujęty w danych NPD parametr odległości d to odległość d_p między $\mathbf{S_p}$ a rejestratorem, nazywana *minimalnym zakresem skośnym* [tzn. prostopadłą odległością od rejestratora do segmentu lub jego przedłużenia, innymi słowy (hipotetyczny) tor lotu o nieskończonej długości, w zakres którego wchodzi segment].

▼M2

Jednak w przypadku wskaźników metrycznych poziomu ekspozycji, w których rejestrator umiejscowiono za naziemnymi segmentami rozbiegu oraz przed segmentami naziemnymi dobiegu, ujęty w danych NPD parametr odległości d to odległość d_s, najkrótsza odległość od rejestratora do segmentu (tzn. identyczna z odległością, której dotyczą wskaźniki metryczne poziomu maksymalnego).

W przypadku wskaźników metrycznych poziomu maksymalnego, ujęty w danych NPD parametr odległości d to d_s, najkrótsza odległość od rejestratora do segmentu.

Moc akustyczna segmentu P

Ujęte w formie tabel dane NPD dotyczą wartości hałasu statku powietrznego w warunkach ustalonego lotu prostego, na torze lotu o nieskończonej długości, tzn. przy stałej mocy silnika P. Zalecana metodologia dzieli rzeczywiste tory lotu, na których zmienia się prędkość i kierunek, na kilka segmentów o skończonej długości, z których każdy uznaje się następnie za część jednego toru lotu o nieskończonej długości, dla którego podano dane NPD. Metodologia uwzględnia jednak zmiany mocy na długości segmentu; przyjmuje się, że w miarę pokonywania odległości moc zmienia się liniowo od P_1 na początku do P_2 na końcu segmentu. W związku z tym należy koniecznie zdefiniować wartość równorzędnego segmentu stałego P. Przyjmuje się, że jest to wartość w punkcie najbliższym rejestratorowi, znajdującym się w segmencie. Jeżeli rejestrator umiejscowiono wzdłuż segmentu (rysunek 2.7.k), wartość tę wyznacza się na podstawie podanej w równaniu 2.7.8 interpolacji wartości końcowych, tzn.

$$P = \sqrt{P_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \qquad (2.7.31)$$

Jeżeli rejestrator umiejscowiono za lub przed segmentem, jest to wartość w najbliższym punkcie końcowym P_1 lub P_2.

2.7.19. *Współczynniki korekcji poziomu zdarzenia akustycznego segmentu*

Baza danych NPD zawiera dane definiujące poziomy hałasu zdarzenia akustycznego jako funkcję odcinka przebiegającego prostopadle poniżej wyidealizowanego prostego, poziomego toru lotu o nieskończonej długości, po którym statek powietrzny porusza się ze stałą mocą, przy stałej prędkości referencyjnej ([1]). Poziom zdarzenia akustycznego poddany interpolacji w oparciu o dane tabeli NPD dotyczące konkretnego parametru mocy oraz odległości skośnej nazywa się *poziomem podstawowym*. Poziom ten ma zastosowanie do toru lotu o nieskończonej długości i należy go skorygować o oddziaływania (1) prędkości innej niż referencyjna; (2) wpływu miejsca zamontowania (kierunkowość poprzeczna); (3) tłumienie poprzeczne; (4) skończoną długość segmentu; oraz (5) kierunkowość wzdłużną za punktem początkowym rozbiegu podczas startu – zob. równania 2.7.25 i 2.7.26.

Korekcja czasu ΔV (wyłącznie poziomy ekspozycji L_E)

Korekcja ta ([2]) uwzględnia zmianę poziomów ekspozycji, jeżeli rzeczywista prędkość względem ziemi w segmencie jest inna niż prędkość referencyjna statku powietrznego V_{ref}, której dotyczą dane NPD. Podobnie jak moc silnika, prędkość w segmencie jest zmienna (prędkość względem ziemi waha się od V_1 do V_2) i należy zdefiniować prędkość segmentu równorzędnego V_{seg}, przy czym trzeba pamiętać, że segment jest nachylony względem ziemi; tzn.:

([1]) Specyfikacje NPD wymagają, aby zawarte w bazie dane opierały się na pomiarach ustalonego lotu *prostego*, niekoniecznie poziomego; w celu stworzenia wymaganych warunków lotu, tor lotu testowego statku powietrznego można nachylić względem horyzontu. Jak jednak przekonamy się w dalszej części dokumentu, tory nachylone generują problemy obliczeniowe, a zatem w przypadku korzystania z danych do celów potrzeb modelowania dogodniejsze jest wizualizowanie torów źródłowych jako prostych i poziomych.

([2]) Powyższą procedurę nazywa się *korekcją czasu*, ponieważ umożliwia ona uwzględnienie oddziaływań *prędkości* statku powietrznego w czasie trwania zdarzenia akustycznego – przy prostym założeniu, że czas trwania, a co za tym idzie zarejestrowana energia akustyczna zdarzenia, są odwrotnie proporcjonalne do prędkości źródła, o ile pozostałe parametry są równe.

▼M2

$$V_{seg} = V/\cos\gamma \tag{2.7.32}$$

gdzie V to prędkość względem ziemi w segmencie równorzędnym – aby uzyskać dalsze informacje, zob. równanie B-22 wyrażające V we współczynnikach skalibrowanej prędkości lotu V_c oraz

$$\gamma = \tan^{-1}\left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1}\right) \tag{2.7.33}$$

W przypadku segmentów powietrznych przyjmuje się, że V to prędkość względem ziemi przy najbliższym punkcie podejścia **S** – interpolowana między wartościami punktów końcowych segmentu, przy założeniu jej liniowej zmienności w czasie; tzn. o ile rejestrator umiejscowiono wzdłuż segmentu:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \tag{2.7.34}$$

Jeżeli rejestrator umiejscowiono za lub przed segmentem, jest to wartość najbliższa punktowi końcowemu V_1 lub V_2.

W przypadku segmentów drogi startowej (części rozbiegu przed startem lub dobiegu po lądowaniu, dla których $\gamma = 0$), V_{seg} uznaje się ją za prędkość średnią prędkości na początku i na końcu segmentu; tzn.:

$$V_{\text{seg}} = (V_1 + V_2)/2 \tag{2.7.35}$$

W obu przypadkach korekcja czasu dodanego wynosi:

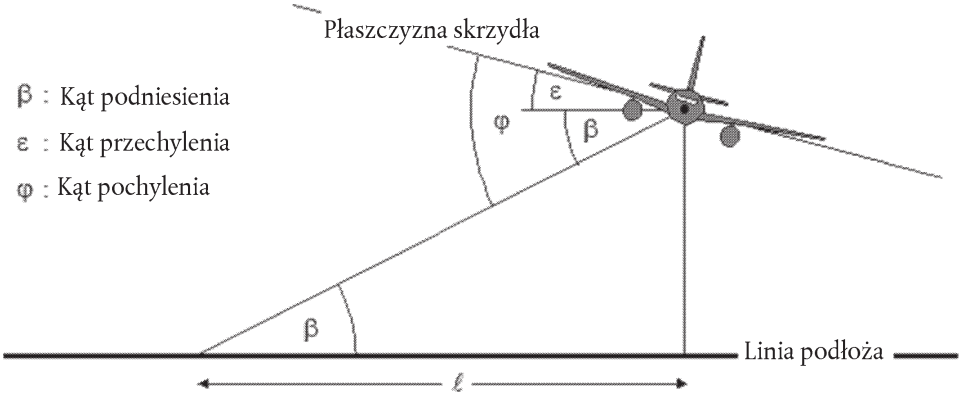
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \tag{2.7.36}$$

Geometria propagacji dźwięku

Rysunek 2.7.l obrazuje podstawową geometrię w płaszczyźnie prostopadłej względem toru lotu statku powietrznego. Linia podłoża to punkt przecięcia płaszczyzny prostopadłej i poziomej płaszczyzny podłoża. (W przypadku poziomego toru lotu linia podłoża to końcowy rzut płaszczyzny podłoża). Statek powietrzny jest wychylony pod kątem ε mierzonym w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara względem osi podłużnej (tzn. skrzydło sterburty uniesione). Wartość ta jest zatem wartością dodatnią w przypadku lewoskrętów i ujemną w przypadku prawoskrętów.

Rysunek 2.7.m

Kąty wychylenia statku powietrznego-rejestratora w płaszczyźnie prostopadłej względem toru lotu



▼M2

— Tłumienie poprzeczne wyznacza *kąt podniesienia* β (w przedziale od 0 do 90°) między trasą propagacji bezpośredniej a poziomą płaszczyzną podłoża ([1]), powiązany z nachyleniem toru lotu i przemieszczeniem poprzecznym ℓ rejestratora od rzutu toru na ziemi.

— *Kąt pochylenia* φ między płaszczyzną skrzydła a trasą propagacji wyznacza oddziaływania zespołu silnika. W kontekście założeń normatywnych, kąt przechylenia to $\varphi = \beta \pm \varepsilon$ ze znakiem „plus" dla rejestratorów umiejscowionych po stronie sterburty (skrzydła prawego) i znakiem „minus" dla rejestratorów umiejscowionych po stronie skrzydła lewej burty (skrzydła lewego).

Korekcja instalacji silnika ΔI

Statek powietrzny w trakcie lotu uznaje się za złożone źródło hałasu. Na wzorce promieniowania hałasu poprzez odbicie, refrakcję i rozproszenie na powierzchniach twardych, a także w polach przepływu aerodynamicznego, oddziałuje nie tylko silnik (i płatowiec), źródła ze swej natury złożone, ale także konfiguracja płatowca, a zwłaszcza położenie silników. Powyższe parametry dają niejednorodną kierunkowość dźwięku promieniującego poprzecznie wokół osi podłużnej, nazywaną tu *kierunkowością poprzeczną*.

Istnieje znaczna różnica w kierunkowości poprzecznej między statkiem powietrznym z silnikiem montowanym w płatowcu a silnikami montowanymi pod skrzydłem, którą wyraża się za pomocą:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg[(a \cdot \cos^2\varphi + \sin^2\varphi)^b / (c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)] \quad \text{dB} \quad (2.7.37)$$

gdzie Δ_I (φ) oznacza korekcję, w dB, przy kącie pochylenia φ (zob. **rysunek 2.7.m**) oraz

$a = 0{,}00384, \quad b = 0{,}0621, \quad c = 0{,}8786$ w przypadku silników montowanych pod skrzydłem

$a = 0{,}1225, \quad b = 0{,}3290, \quad c = 1$ w przypadku silników montowanych na płatowcu.

W przypadku statku powietrznego wyposażonego w śmigło, zmienności są nieistotne i do celów niniejszych obliczeń można przyjąć, że:

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

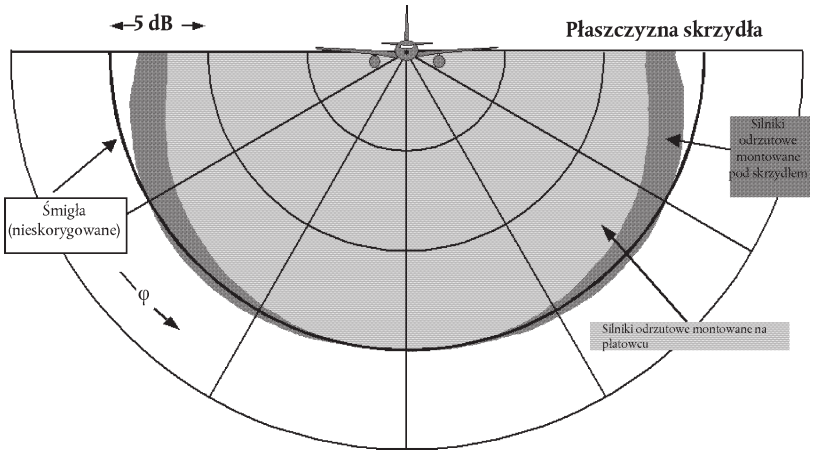
Rysunek 2.7.n ilustruje zmienność $\Delta_I(\varphi)$ na osi podłużnej dla trzech kategorii instalacji silnika. Powyższe zależności empiryczne pozyskano z danych SAE, wygenerowanych z pomiarów doświadczalnych wykonanych głównie pod skrzydłem. Zaleca się, aby do momentu przeanalizowania powyższych danych, dla wszystkich instalacji silnika przyjąć ujemną wartość φ, $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$.

([1]) Inne definicje kąta podniesienia dotyczą terenu innego niż płaski. W tym przypadku kąty te wyznaczono z wysokości statku powietrznego powyżej punktu rejestracji i odległości skośnej – pomijając miejscowe gradienty terenu, a także przeszkody stojące na trasie propagacji dźwięku (zob. sekcje 2.7.6 i 2.7.10). W przypadku, gdy ze względu na podniesienie podłoża punkt umiejscowienia odbiornika znajduje się powyżej statku powietrznego, kąt podniesienia β jest równy zeru.

▼M2

Rysunek 2.7.n

Kierunkowość poprzeczna oddziaływań instalacji silnika



Przyjmuje się, że Δ_I (φ) jest dwuwymiarowa; tzn. nie zależy od żadnego innego parametru – a w szczególności nie ulega zmianie w miarę pokonywania przez statek powietrzny odległości wzdłużnej rejestratora od statku powietrznego. Oznacza to, że *kąt podniesienia* β dla Δ_I (φ) definiuje się jako $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Powyższe założenie przyjmuje się dla wygody modelowania, do momentu opracowania lepszej interpretacji tego mechanizmu; w warunkach rzeczywistych oddziaływania instalacji silnika są zazwyczaj trójwymiarowe. Mimo to, zastosowanie modelu dwuwymiarowego uzasadnia się faktem, że poziomy zdarzenia akustycznego są zazwyczaj zdominowane przez hałas promieniujący bocznie względem najbliższego segmentu.

Tłumienie poprzeczne $\Lambda(\beta, \ell)$ (tor lotu o nieskończonej długości)

Podane w tabelach NPD dane dotyczące poziomów zdarzenia akustycznego odnoszą się do poziomego lotu ustalonego i zasadniczo opierają się na pomiarach wykonanych na wysokości 1,2 m powyżej płaszczyzny podłoża miękkiego, poniżej statku powietrznego; parametr odległości to efektywna wysokość ponad podłoże. Każde oddziaływanie podłoża na poziomy zdarzenia akustycznego poniżej statku powietrznego, które mogą powodować, że podane w tabeli poziomy będą inne niż wartości pola swobodnego ([1]), uznaje się za uwzględnione w danych (tzn. w odwzorowaniu poziomu względem odległości).

W płaszczyźnie bocznej względem toru lotu parametrem odległości jest minimalna odległość skośna – odległość prostopadła od odbiornika do toru lotu. Zasadniczo poziom hałasu w dowolnej płaszczyźnie poprzecznej jest niższy niż na identycznej odległości nachylonej, bezpośrednio pod statkiem powietrznym. Oprócz omówionych powyżej zależności, *kierunkowość poprzeczna*, czy inaczej „oddziaływania instalacji silnika”, wynika z nadmiarowego *tłumienia poprzecznego*, powodującego że w miarę pokonywania odległości poziom dźwięku spada szybciej niż ilustrują to krzywe danych NPD. Podobnie jak w poprzednim przypadku, szeroko stosowaną metodą modelowania poprzecznej propagacji hałasu statku powietrznego jest metoda opracowana przez Stowarzyszenie Inżynierów Samochodowych (SAE) w AIR-1751, a podane poniżej algorytmy opierają się na wprowadzonych przez SAE zaleceniach znowelizowanych, opublikowanych w dokumencie AIR-5662. Tłumienie poprzeczne to oddziaływanie odbicia, wynikające z zakłóceń między dźwiękiem promieniującym bezpośrednio a dźwiękiem odbitym od podłoża. Tłumienie poprzeczne zależy od rodzaju podłoża i może powodować znaczące obniżenie poziomów dźwięku zarejestrowanego przy niskich kątach podniesienia. Podlega również

([1]) Poziom „pola swobodnego” to poziom, który zostałby zarejestrowany, gdyby nie istniała płaszczyzna podłoża.

▼M2

silnemu wpływowi refrakcji dźwięku, stałej i zmiennej, wywołanej gradientami wiatru i temperatury oraz turbulencjami z podłoża [1]. Mechanizm odbicia od podłoża jest dobrze zdefiniowany i przy jednorodnych warunkach atmosferycznych i nawierzchniowych można go – teoretycznie – opisać z dużą dokładnością. Niejednorodność warunków atmosferycznych i nawierzchniowych – niepodlegających prostej analizie teoretycznej – istotnie wpływa jednak na oddziaływanie odbicia, które wykazuje tendencję do „rozchodzenia się" pod wyższymi kątami podniesienia; stąd ograniczone możliwości zastosowania wspomnianej teorii. Prowadzone przez SAE prace nad przygotowaniem lepszego zrozumienia oddziaływań podłoża trwają i oczekuje się, że zaowocują opracowaniem lepszych modeli. Do momentu opracowania tych metodologii do obliczania tłumienia poprzecznego zaleca się stosowanie omówionej poniżej metodologii, którą opisano w publikacji AIR-5662. Jej zastosowanie ogranicza się do przypadku propagacji dźwięku nad poziomą płaszczyzną miękkiego podłoża, a więc występującego na zdecydowanej większości lotnisk cywilnych. Korekcje uwzględniające oddziaływania powierzchni utwardzonych (lub równorzędnych pod względem akustycznym, np. wody) nie zostały jeszcze opracowane.

Metodologia ta opiera się na obszernych danych doświadczalnych dotyczących propagacji dźwięku ze statku powietrznego wyposażonego w silniki montowane na płatowcu w warunkach ustalonego, prostego (bez zakrętów) lotu poziomego, ujętych w dokumencie AIR-1751. Przyjmując założenie, że w przypadku lotu poziomego tłumienie powietrze-podłoże zależy od (i) kąta podniesienia β mierzonego w płaszczyźnie pionowej; oraz (ii) przemieszczenia poprzecznego statku powietrznego w stosunku do rzutu toru na ziemi ℓ, dane te przeanalizowano, aby uzyskać funkcję empiryczną dla *całkowitej* korekcji poprzecznej $\Lambda_T(\beta,\ell)$ (= poziomu zdarzenia akustycznego w płaszczyźnie poziomej minus poziom na tej samej odległości poniżej statku powietrznego).

Ponieważ współczynnik $\Lambda_T(\beta,\ell)$ dotyczył kierunkowości poprzecznej i tłumienia poprzecznego, ostatnie z wymienionych można wyznaczyć za pomocą odejmowania. Przy opisywaniu kierunkowości poprzecznej za pomocą równania 2.7.37, dla współczynników dla statku powietrznego wyposażonego w silnik montowany na płatowcu oraz φ zastąpionego β (dla lotu bez zakrętów), tłumienie poprzeczne wynosi:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Lambda_T(\beta,\ell) - \Delta_I(\beta) \qquad (2.7.39)$$

gdzie β i ℓ mierzy się jak pokazano na **rysunku 2.7.m** w płaszczyźnie prostopadłej do toru lotu o nieskończonej długości; w przypadku lotu poziomego, również w płaszczyźnie pionowej.

Chociaż $\Lambda(\beta,\ell)$ można obliczyć bezpośrednio z równania 2.7.39 uwzględniającego $\Lambda_T(\beta,\ell)$ zaczerpnięte z dokumentu AIR-1751, to zaleca się, aby uwzględnić bardziej efektywną zależność. Jest to podane poniżej przybliżenie empiryczne, zaczerpnięte z dokumentu AIR-5662:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Gamma(\ell)\cdot\Lambda(\beta) \qquad (2.7.40)$$

gdzie $\Gamma(\ell)$ oznacza współczynnik odległości wyznaczonej jako:

$$\Gamma(\ell) = 1{,}089\cdot\left[1-\exp(-0{,}00274\ell)\right] \quad \text{dla } 0 \le \ell \le 914 \text{ m} \qquad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{dla } \ell > 914 \text{ m} \qquad (2.7.42)$$

[1] Gradienty wiatru i temperatury oraz turbulencje zależą po części od szorstkości i przenoszenia energii cieplnej przez dane podłoże.

▼M2

a Λ(β) oznacza długozakresowe tłumienie poprzeczne powietrze–podłoże wyznaczone jako:

$$\Lambda(\beta) = 1{,}137 - 0{,}0229\beta + 9{,}72 \cdot \exp(-0{,}142\beta) \quad \text{dla } 0° \leq \beta \leq 50° \quad (2.7.43)$$

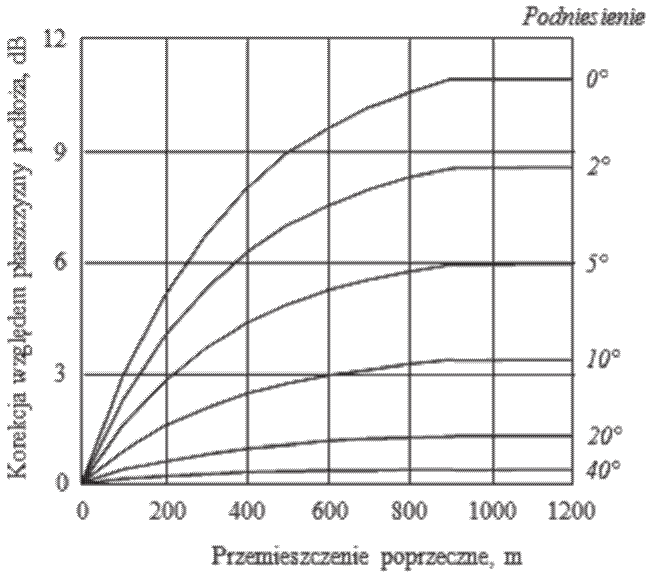
$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{dla } 50° \leq \beta \leq 90° \quad (2.7.44)$$

Formułę dotyczącą tłumienia poprzecznego Λ(β,ℓ), równanie 2.7.40 uznane za charakteryzujące się właściwym poziomem odwzorowania dla wszystkich statków powietrznych wyposażonych w śmigło, a także w silniki montowane na płatowcu i pod skrzydłem, wyrażono graficznie na **rysunku 2.7.o**.

Możliwe, że w pewnych warunkach (terenu) β wyniesie mniej niż zero. W takich przypadkach zaleca się, aby Λ(β) = 10,57.

Rysunek 2.7.o

Zmienność tłumienia poprzecznego Λ(β,ℓ) z uwzględnieniem kąta podniesienia i odległości



Tłumienie poprzeczne segmentu o skończonej długości

Równania 2.7.41–2.7.44 opisują tłumienie poprzeczne Λ(β,ℓ) dźwięku docierającego do rejestratora z samolotu w warunkach lotu ustalonego, na poziomym torze lotu o nieskończonej długości. Przy odnoszeniu równań do segmentów toru lotu o skończonej długości i niekoniecznie poziomego, tłumienie oblicza się dla *równorzędnego* poziomego toru lotu – ponieważ najbliższy punkt na prostym przedłużeniu nachylonego segmentu (przechodzący w pewnym punkcie przez płaszczyznę podłoża) zasadniczo nie daje właściwego kąta podniesienia β.

Wyznaczanie tłumienia poprzecznego dla segmentów o skończonej długości istotnie rożni się od powyższego pod względem wskaźników metrycznych L_{max} i L_E. Maksymalne poziomy segmentu L_{max} wyznacza się z danych NPD jako funkcję odległości propagacji d od najbliższego punktu w segmencie; nie wymaga się korekcji uwzględniających wymiary segmentu. Przyjmuje się, że tłumienie poprzeczne L_{max} zależy wyłącznie od kąta podniesienia oraz odległości względem ziemi do tego punktu. Stąd wymaga się jedynie współrzędnych tego punktu. Ale w przypadku L_E procedura jest bardziej skomplikowana.

▼M2

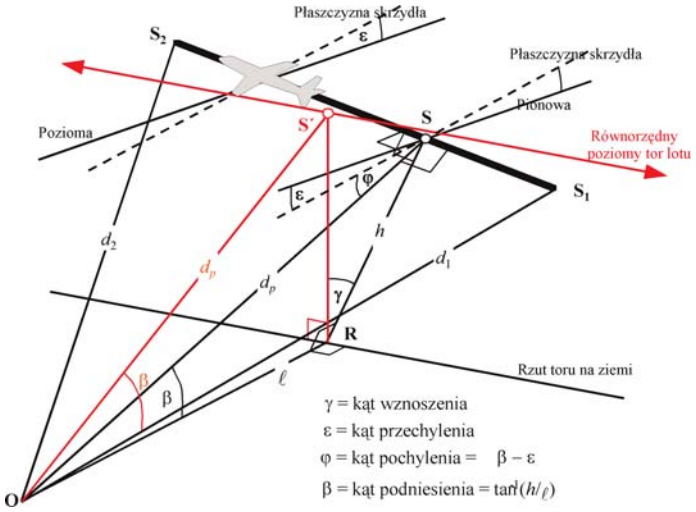
Chociaż podstawowy poziom zdarzenia akustycznego $L_E(P,d)$, wyznaczony na podstawie danych NPD, dotyczy parametrów segmentu o skończonej długości, to odnosi się również do toru lotu o nieskończonej długości. Poziom ekspozycji na zdarzenie akustyczne występujące w danym segmencie $L_{E,seg}$ jest z oczywistych względów niższy niż poziom podstawowy – o wielkość korekcji dla segmentu o skończonej długości zdefiniowanej w dalszej części sekcji 2.7.19. Korekcja ta, funkcja geometrii trójkątów OS_1S_2 przedstawiona na **rysunkach 2.7.j–2.7.l**, definiuje część całkowitej energii akustycznej hałasu z toru lotu o skończonej długości, zarejestrowaną z tego segmentu w punkcie O; korekcja jest identyczna, bez względu na to, czy występuje tłumienie poprzeczne. Każde tłumienie poprzeczne oblicza się jednak dla toru lotu o nieskończonej długości, tzn. jako funkcję przemieszczenia i podniesienia toru lotu, ale nie odnoszącą się do segmentu o skończonej długości.

Dodanie korekcji Δ_V i Δ_I oraz odjęcie tłumienia poprzecznego $\Lambda(\beta,\ell)$ pozyskanego z danych NPD dotyczących *poziomu podstawowego*, daje skorygowany poziom hałasu zdarzenia akustycznego dla równorzędnego, *poziomego* lotu ustalonego na przyległym, prostym torze lotu o nieskończonej długości. W przypadku modelowanych segmentów rzeczywistego toru lotu, w szczególności oddziałujących na linie konturowe hałasu, rzadko jednak mamy do czynienia z sytuacją, w której tor lotu jest torem poziomym; statek powietrzny na ogół nabiera wysokości i wytraca wysokość na torze lotu.

Rysunek 2.7.p obrazuje segment odejścia $\mathbf{S_1S_2}$ – statek powietrzny wznosi się pod kątem γ – mimo to podtrzymuje się założenia zbliżone do przyjętych dla przylotu. Nie zilustrowano pozostałego odcinka „rzeczywistego" toru lotu; zilustrowano jedynie przypadek, gdzie $\mathbf{S_1S_2}$ odwzorowuje tylko część całego toru lotu (z zasady zakrzywionego). W tym przypadku jednak rejestrator **O** jest umiejscowiony wzdłużnie i do lewej strony segmentu. Statek powietrzny przechyla się (na torze lotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) pod kątem ε do poprzecznej osi horyzontu. Kąt pochylenia φ względem płaszczyzny skrzydła, uwzględniający oddziaływanie instalacji silnika Δ_I jest funkcją (równanie 2.7.39) i mieści się w płaszczyźnie prostopadłej względem toru lotu, na której definiuje się ε. Stąd $\varphi = \beta - \varepsilon$, gdzie $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ i ℓ to odległość prostopadła **OR** od rejestratora do rzutu toru na ziemi, tzn. poprzeczne przemieszczenie rejestratora ([1]). Punkt podejścia znajdujący się najbliżej rejestratora **S** definiuje się prostopadłym rzutem **OS** o długości (długości skośnej) d_p. Trójkąt $\mathbf{OS_1S_2}$ jest zgodny z przedstawioną na **rysunku 2.7.k** geometrią obliczania korekcji segmentu Δ_F.

Rysunek 2.7.p

Rejestrator umiejscowiony wzdłuż segmentu



([1]) W przypadku rejestratora umiejscowionego po prawej stronie segmentu φ wyniesie β + ε (zob. sekcja 2.7.19).

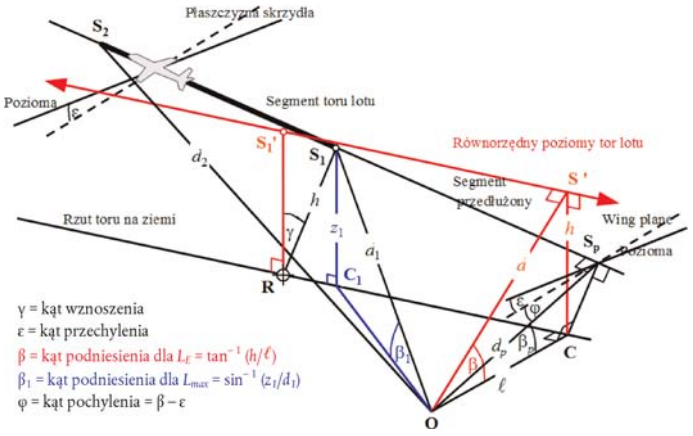
▼M2

Aby obliczyć tłumienie poprzeczne z równania 2.7.40 (gdzie β mierzy się w płaszczyźnie pionowej), *równorzędny poziomy tor lotu* definiuje się w płaszczyźnie pionowej za pomocą $\mathbf{S_1S_2}$ oraz przy identycznej prostopadłej odległości skośnej d_p od rejestratora. Powyższą zależność ilustruje się odwróceniem trójkąta **ORS** i przylegającego do niego toru lotu **OR** (zob. **rysunek 2.7.p**) pod kątem γ, co daje trójkąt **ORS'**. Kąt podniesienia tego równorzędnego poziomego toru lotu (teraz w płaszczyźnie pionowej) wynosi $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ pozostaje bez zmian). W tym przypadku przy umiejscowionym wzdłużnie rejestratorze tłumienie poprzeczne $\Lambda(\beta,\ell)$ jest identyczne dla wskaźników metrycznych L_E i L_{max}.

Rysunek 2.7.q obrazuje sytuację, w której punkt umiejscowienia rejestratora **O** znajduje się *za segmentem o skończonej długości*, a nie wzdłuż tego segmentu. W takim przypadku segment postrzega się jako bardziej odległą cześć toru lotu o nieskończonej długości; płaszczyznę prostopadłą można wykreślić jedynie do punktu $\mathbf{S_p}$ na przedłużeniu toru lotu. Trójkąt $\mathbf{OS_1S_2}$ jest zgodny z przedstawionym na **rysunku 2.7.j**, definiującym korekcję segmentu Δ_F. W tym przypadku jednak parametry kierunkowości poprzecznej i tłumienia są mniej oczywiste.

Rysunek 2.7.q

Rejestrator umiejscowiony za segmentem



Mając na uwadze, że zgodnie z założeniami przyjętymi dla potrzeb modelowania kierunkowość poprzeczna (wpływ miejsca zamontowania) ma charakter dwukierunkowy, definiujący ją kąt pochylenia φ niezmiennie mierzy się poprzecznie względem płaszczyzny skrzydła statku powietrznego. (Podstawowy poziom zdarzenia akustycznego to nadal poziom hałasu emitowanego przez statek powietrzny przemierzający tor lotu o nieskończonej długości, odwzorowany segmentem przedłużonym). Kąt pochylenia wyznacza się zatem w najbliższym punkcie podejścia, tzn. $\varphi = \beta_p - \varepsilon$, gdzie β_p oznacza kąt $\mathbf{S_pOC}$.

W przypadku wskaźników metrycznych poziomu maksymalnego, parametr odległości wynikający z danych NPD traktuje się jako najkrótszą odległość do segmentu, tzn. $d = d_1$. W przypadku wskaźników metrycznych poziomu ekspozycji jest to najkrótsza odległość d_p od **O** do $\mathbf{S_p}$ na przedłużonym torze lotu; tzn. poziom interpolowany z tabeli danych NPD wynosi $L_{E\infty}$ (P_1, d_p).

Parametry geometryczne dla tłumienia poprzecznego są różne w obliczeniach poziomu maksymalnego i poziomu ekspozycji. W przypadku wskaźników metrycznych *poziomu maksymalnego*, korekcję $\Lambda(\beta,\ell)$ wyznacza się za pomocą równania 2.7.40 przy $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ i, $\ell = \mathbf{OC_1} = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$ gdzie β_1 i d_1 definiuje się trójkątem$\mathbf{OC_1S_1}$ w płaszczyźnie pionowej za pomocą **O** i $\mathbf{S_1}$.

▼M2

Przy obliczaniu tłumienia poprzecznego wyłącznie dla segmentów powietrznych i wskaźników metrycznych *poziomu ekspozycji*, ℓ pozostaje najkrótszym przemieszczeniem poprzecznym od przedłużenia segmentu (**OC**). Aby jednak zdefiniować właściwą wartość β, konieczne jest ponowne zilustrowanie *równorzędnego poziomego toru lotu* (o nieskończonej długości), w którego zakres może wchodzić dany segment. Powyższe wykreśla się za pomocą $\mathbf{S'_1}$, wysokości *h* powyżej podłoża, gdzie h jest równe długości $\mathbf{RS_1}$ prostopadłej od rzutu toru na ziemi do segmentu. Powyższe obliczenie odpowiada odwróceniu rzeczywistego przedłużonego toru lotu pod kątem γ do punktu **R** (zob. **rysunek 2.7.q**). Tak długo, jak **R** znajduje się w płaszczyźnie prostopadłej do $\mathbf{S_1}$, punktu segmentu znajdującego się najbliżej **O**, wyznaczenie równorzędnego poziomego toru lotu odbywa się identycznie jak w przypadku, gdy **O** umiejscowiono wzdłużnie względem segmentu.

Najbliższy punkt podejścia równorzędnego poziomego toru lotu względem rejestratora **O** znajduje się na **S′**, odległości skośnej *d*, a zatem wyznaczony w ten sposób trójkąt **OCS′** znajdujący się w płaszczyźnie pionowej definiuje kąt podniesienia $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$. Choć przekształcenie to może się wydawać skomplikowane, należy zwrócić uwagę na fakt, że geometria źródła podstawowego (definiowana a pomocą d_1, d_2 i φ) pozostaje be zmian, dźwięk rozchodzący się od segmentu *w kierunku* rejestratora jest dźwiękiem, który wystąpiłby, gdyby cały tor lotu w przedłużonym segmencie nachylonym o nieskończonej długości (którego, dla potrzeb modelowania, segment jest częścią) odbywał się przy stałej prędkości *V* i mocy P_1. Z drugiej strony, tłumienie poprzeczne dźwięku z segmentu *zarejestrowanego* przez rejestrator odnosi się nie do β_p, kąta podniesienia przedłużonego toru lotu, ale do β, równorzędnego poziomego toru lotu.

Przypadku rejestratora umiejscowionego przed segmentem nie omówiono odrębnie; oczywiste jest, że jest to przypadek zasadniczo tożsamy z przypadkiem umiejscowienia rejestratora za segmentem.

W przypadku wskaźników metrycznych poziomu ekspozycji, gdzie podczas rozbiegu przed startem rejestrator umiejscowiono za segmentami naziemnymi, a podczas dobiegu po lądowaniu przed segmentami naziemnymi, wartość β jest jednak identyczna jak dla wskaźników metrycznych poziomu maksymalnego, tzn. $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ i

$$\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$$

Korekcja segmentu o skończonej długości Δ_F (wyłącznie poziomy ekspozycji L_E)

Skorygowany poziom podstawowy ekspozycji na hałas dotyczy statku powietrznego wykonującego ciągły prosty, ustalony lot poziomy (ale przy kącie przechylenia ε, co przeczy założeniu lotu prostego). Przy (ujemnej) *korekcji segmentu o skończonej długości* $\Delta_F = 10\times\lg(F)$, gdzie *F* oznacza *frakcję energii*, dalsza korekcja koryguje dźwięk do poziomu takiego, jaki dźwięk uzyskałby, gdyby statek powietrzny poruszał się wyłącznie w segmencie o skończonej długości (lub nie emitowałby żadnego dźwięku na pozostałym odcinku toru lotu o nieskończonej długości).

Współczynnik frakcji energii uwzględnia dokładną poprzeczną kierunkowość wzdłużną hałasu ze statku powietrznego i kąt nachylenia segmentu w punkcie umiejscowienia rejestratora. Chociaż procedury wyznaczania kierunkowości są niezwykle złożone, to badania wykazały, że wynikowe linie konturowe są stosunkowo nieczułe na założoną dokładną charakterystykę kierunkowości. Podana poniżej formuła dotycząca Δ_F opiera się na podniesionym do potęgi czwartej, dipolowym modelu promieniowania dźwięku pod kątem 90 stopni. Przyjmuje się, że w modelu tym dźwięk nie podlega oddziaływaniu kierunkowości i tłumienia poprzecznego. Metodę uzyskiwania tej korekcji omówiono szczegółowo w **dodatku E**.

Frakcja energii *F* to funkcja „rzutu” trójkąta $\mathbf{OS_1S_2}$ zdefiniowanego na **rysunkach 2.7.j–2.7.l**, gdzie:

▼M2

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right)\right] \qquad (2.7.45)$$

przy

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{Ex}(P,d_p) - L_{max}(P,d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

gdzie d_λ oznacza wartość określaną jako „odległość wyskalowana” (zob. **dodatek E**). Należy zwrócić uwagę na fakt, że $L_{max}(P, d_p)$ oznacza pozyskany z danych NPD poziom maksymalny dla odległości prostopadłej d_p, a NIE segmentu L_{max}.

Zaleca się korzystanie z niższej z wartości granicznych -150 dB do Δ_F.

W szczególnym przypadku umiejscowienia rejestratora za każdym segmentem rozbiegu przed startem i za każdym segmentem dobiegu po lądowaniu, stosuje się zredukowaną formę frakcji dźwięku wyrażoną w równaniu 2.7.45, odpowiadającą szczególnemu przypadkowi q = 0. Oblicza się ją za pomocą:

$$\Delta_{F'} = 10 \log_{10}[(1/\pi)[\alpha_2/(1+\alpha_2^2) + \tan^{-1}\alpha_2]\ 10^{\Delta SOR/10}] \qquad (2.7.46)$$

gdzie $\alpha_2 = \lambda/d\lambda$, a Δ_{SOR} oznacza funkcję kierunkowości punktu rozbiegu przed startem definiowaną za pomocą równań 2.7.51 i 2.7.52.

Uzasadnienie stosowania tej konkretnej formy frakcji hałasu omówiono w dalszej części tej sekcji, w ramach stosowania metody wyznaczania kierunkowości rozbiegu przed startem.

Szczególna metodologia postępowania w przypadku segmentów rozbiegu, w tym funkcji kierunkowości rozbiegu przed startem Δ_{SOR}

W przypadku segmentów rozbiegu i dobiegu, przed startem i po lądowaniu, stosuje się specjalne, omówione poniżej procedury.

Funkcja kierunkowości rozbiegu przed startem Δ_{SOR}

Hałas statku powietrznego z silnikiem odrzutowym – w szczególności statków powietrznych wyposażonych w silniki o niższym stopniu dwuprzepływowości – wykazują cechy promieniowania rozchodzącego się po łuku tylnym, charakterystyczne dla hałasu silnika odrzutowego. Wzorzec ten jest tym wyraźniejszy, im większa jest prędkość strumienia odrzutu przy malejącej prędkości statku powietrznego. Ma to szczególne znaczenie w przypadku umiejscowienia rejestratora za rozbiegiem przed startem, gdzie spełnione są oba warunki. Oddziaływanie to uwzględnia się za pomocą funkcji kierunkowości Δ_{SOR}.

Funkcję Δ_{SOR} wyznaczono w oparciu o szereg pomiarów hałasu z wykorzystaniem mikrofonów umiejscowionych za oraz z boku SOR odlatującego statku powietrznego z silnikiem odrzutowym.

Rysunek 2.7.r ilustruje właściwą geometrię. Kąt azymutu ψ między wzdłużną osią statku powietrznego a odległością wektorową do rejestratora definiuje się za pomocą:

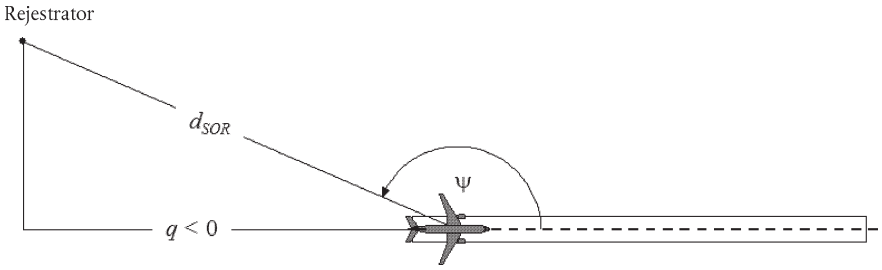
$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \qquad (2.7.47)$$

Odległość względna q ma wartość ujemną (zob. **rysunek 2.7.j**), a zatem ψ waha się od 0° na kierunku kursu statku powietrznego naprzód do 180° na kierunku odwrotnym.

▼M2

Rysunek 2.7.r:

Geometria statek powietrzny-rejestrator na ziemi służąca oszacowaniu korekcji kierunkowości



Funkcja Δ_{SOR} odwzorowuje zmienność hałasu całkowitego emitowanego z rozbiegu przed startem, mierzonego za punktem rozpoczęcia rozbiegu w wartości względnej do całkowitego hałasu z rozbiegu przed startem, mierzonego z boku SOR, na tej samej odległości:

$$L_{TGR}(d_{SOR},\psi) = L_{TGR}(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}(d_{SOR},\psi) \quad (2.7.48)$$

gdzie $L_{TGR}(d_{SOR},90°)$ to całkowity poziom hałasu z rozbiegu przed startem, emitowanego ze wszystkich segmentów rozbiegu przed startem w odległości d_{SOR} względem punktu umiejscowienia rejestratora z boku SOR. Na odległościach d_{SOR}, mniejszych niż odległość znormalizowana $d_{SOR,0}$, funkcję kierunkowości SOR wyznacza się za pomocą:

$$\Delta^0_{SOR} = 51,47 - 1,553 \cdot \psi + 0,015147 \cdot \psi^2 - 0,000047173 \cdot \psi^3 \quad \text{jeżeli } 90° \leq \psi < 148,4° \quad (2.7.49)$$

$$\Delta^0_{SOR} = 339,18 - 2,5802 \cdot \psi - 0,0045545 \cdot \psi^2 + 0,000044193 \cdot \psi^3 \quad \text{jeżeli } 148,4° \leq \psi \leq 180° \quad (2.7.50)$$

Jeżeli odległość d_{SOR} przekracza odległość znormalizowaną $d_{SOR,0}$, korekcję kierunkowości mnoży się przez współczynnik korekcji, aby uwzględnić fakt, że kierunkowość jest mniej wyraźna na większych odległościach od statku powietrznego; tzn.:

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \quad \text{jeżeli } d_{\mathrm{SOR}} \leq d_{\mathrm{SOR,0}} \quad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \quad \text{jeżeli } d_{\mathrm{SOR}} > d_{\mathrm{SOR,0}} \quad (2.7.52)$$

Odległość znormalizowana $d_{SOR,0}$ równa się 762 m (2 500 stóp).

Metoda postępowania w przypadku rejestratorów umiejscowionych za każdym segmentem rozbiegu przed startem i dobiegu po lądowaniu

W przypadku rejestratorów umieszczonych za SOR, funkcja Δ_{SOR} dotyczyła przede wszystkim wyraźnego oddziaływania kierunkowości z pierwszej części rozbiegu przed startem (ponieważ SOR znajduje się najbliżej rejestratorów oraz ze względu na najwyższy współczynnik prędkości strumienia odrzutu do prędkości statku powietrznego). Stosowanie wyznaczonej w ten sposób wartości Δ_{SOR} jednak „uogólniono” dla rejestratorów umieszczonych za każdym odrębnym segmentem rozbiegu i dobiegu – przed startem i po lądowaniu, a nie tylko za punktem rozbiegu (w przypadku startu).

Parametry d_S i ψ oblicza się względem początku każdego odrębnego naziemnego segmentu rozbiegu i dobiegu.

W przypadku umiejscowienia rejestratora za danym segmentem rozbiegu przed startem i dobiegu po lądowaniu, poziom zdarzenia akustycznego L_{seg} oblicza się tak, aby był zgodny z wykładnią funkcji Δ_{SOR}: zasadniczo oblicza się go dla punktu referencyjnego umiejscowionego z boku punktu początkowego segmentu, na tej samej odległości d_S co punkt rzeczywisty, a następnie, aby uzyskać poziom zdarzenia akustycznego w punkcie rzeczywistym, koryguje za pomocą Δ_{SOR}.

▼M2

Oznacza to, że poszczególnym współczynnikom korekcji podanym w poniższych równaniach należy przypisać parametry geometryczne odpowiadające punktowi referencyjnemu umiejscowionemu z boku punktu początkowego:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d = d_s) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}(P,d = d_s) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

gdzie Δ'_F oznacza zredukowaną formę frakcji hałasu wyrażoną w równaniu (2.7.46) dla przypadku $q = 0$ (gdzie punkt referencyjny umiejscowiono z boku punktu początkowego), oraz pamiętając, że dl oblicza się za pomocą d_S (a nie 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. *Poziom hałasu zdarzenia akustycznego L z ruchów statków powietrznych lotnictwa ogólnego*

Metodę omówioną w sekcji 2.7.19 stosuje się do statków powietrznych lotnictwa ogólnego wyposażonych w śmigło, jeżeli w kontekście wpływu miejsca zamontowania uznaje się je za samoloty śmigłowe.

Baza danych ANP zawiera wpisy dotyczące kilku typów statków powietrznych lotnictwa ogólnego. Mimo że dane dotyczą statków powietrznych najbardziej powszechnie eksploatowanych w lotnictwie ogólnym, w pewnych przypadkach stosowne może być uzyskanie danych dodatkowych.

Jeżeli dany typ statku powietrznego lotnictwa ogólnego nie jest znany lub nie ujęto go w bazie danych ANP, zaleca się korzystanie z bardziej ogólnych danych lotniczych, zaczerpniętych odpowiednio z GASEPF i GASEPV. Zestawy danych ujęte w powyższych bazach źródłowych dotyczą niewielkiej grupy statków powietrznych lotnictwa ogólnego, wyposażonych odpowiednio w śmigła o skoku stałym i zmiennym. Wpisy ujęte w tabelach tych baz podano w załączniku I (tabele I-11 I-17).

2.7.21. *Metoda obliczania hałasu śmigłowców*

Aby obliczyć hałas śmigłowców, można skorzystać z metody obliczeniowej zalecanej do obliczania hałasu stałopłatów (omówionej w sekcji 2.7.14), pod warunkiem, że śmigłowce uznamy za statki powietrzne wyposażone w śmigło i pominiemy oddziaływanie instalacji silnika dotyczące statków powietrznych wyposażonych w silniki odrzutowe. Tabele zawierające wpisy odnoszące się do dwóch różnych zestawów danych zamieszczono w załączniku I (tabele I-18 I-27).

2.7.22. *Hałas związany z testami silników (próbami), kołowaniem i pomocniczymi zespołami napędowymi*

W przypadkach wymagających modelowania hałasu związanego z testami silników i pomocniczych zespołów napędowych, hałas modeluje się zgodnie z informacjami zawartymi w rozdziale poświęconym hałasowi z działalności przemysłowej. Choć nie jest to typowy hałas z działalności przemysłowej, to hałas prowadzonych na lotniskach testów silników statków powietrznych (czasem nazywanych „próbami silnika") może oddziaływać na całkowity poziom hałasu. Próby prowadzi się zazwyczaj ze względów technologicznych, aby zweryfikować charakterystykę silnika, a podczas ich prowadzenia statki powietrzne znajdują się w odległości bezpiecznej od budynków, innych statków powietrznych, ruchu pojazdów lub ludzi, co zapobiega powstaniu szkód wskutek oddziaływania gazów odrzutowych.

▼M2

Aby zagwarantować dodatkowy poziom bezpieczeństwa oraz ze względu na wymogi dotyczące ograniczania hałasu, lotniska, w szczególności dysponujące warsztatami remontowymi, w których często prowadzi się testy silników, mogą instalować tak zwane „testowe hangary dźwiękoszczelne", składające się z trzech ścian obudowy deflektorowej, zaprojektowane specjalnie w celu pochłaniania i rozpraszania odrzutu i hałasu. Analizy oddziaływania hałasu tych obiektów, który można jeszcze bardziej wytłumić i ograniczyć dzięki zastosowaniu dodatkowych wałów ziemnych czy ekranów dźwiękochłonnych rozmieszczonych wokół hangaru testowego, dają najlepsze wyniki, jeżeli hangary testowe uznamy za źródło hałasu z działalności przemysłowej, a zatem zastosujemy właściwy model propagacji hałasu i dźwięku.

2.7.23. *Obliczanie poziomów łącznych*

W sekcjach 2.7.14–2.7.19 omówiono metodę obliczania poziomu dźwięku zdarzenia akustycznego wyemitowanego przez pojedynczy ruch statku powietrznego w jednym punkcie umiejscowienia rejestratora. Całkowitą ekspozycję na hałas w punkcie umiejscowienia rejestratora oblicza się przez dodanie poziomów zdarzenia akustycznego ze wszystkich, istotnych w kontekście hałasu, ruchów statku powietrznego, tzn. ze wszystkich ruchów, wejściowych i wyjściowych, oddziałujących na łączny poziom hałasu.

2.7.24. *Ważone równorzędne poziomy dźwięku*

Ważone czasem, równorzędne poziomy dźwięku, odpowiadające łącznej istotnej, zarejestrowanej energii akustycznej statku powietrznego, wyraża się za pomocą ogólnego wzoru:

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^{N} g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10}\right] + C \qquad (2.7.56)$$

Sumuje się wszystkie zdarzenia akustyczne N, które wystąpiły w danym czasie T_0 i których dotyczy wskaźnik hałasu. $L_{E,i}$ to poziom ekspozycji na hałas i zdarzenia akustycznego. g_i to współczynnik ważenia zależny od pory dnia (zazwyczaj definiowany dla pory dziennej, wieczornej i nocnej). Realnie g_i to mnożnik liczby lotów w zadanych przedziałach czasowych. Stałą C można interpretować różnie (stała normalizująca, korekcja dla danej pory roku itp.).

Opierając się na zależności:

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

gdzie Δ_i to decybelowa waga czasu i, a zatem równanie 2.7.56 można przeformułować na:

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \sum_{i=1}^{N} 10^{(L_{E,i}+\Delta_i)/10}\right] + C \qquad (2.7.57)$$

tzn. ważenie zależne od pory dnia wyraża się spadkiem dodanego poziomu dźwięku.

2.7.25. *Ważona liczba czynności lotniczych*

Łączny poziom hałasu szacuje się przez zsumowanie oddziaływań ze statków powietrznych wszystkich typów i kategorii, poruszających się po różnych trasach lotu, składających się na scenariusz danego lotniska.

Opisywaniu procedury sumowania służą następujące indeksy dolne:

i indeks typu lub kategorii statku powietrznego;

j indeks toru lub alternatywnego toru (jeżeli zdefiniowano alternatywne tory);

k indeks segmentu toru lotu.

Wiele wskaźników hałasu – zwłaszcza dotyczących równorzędnych poziomów hałasu – uwzględnia w swojej definicji współczynniki ważenia porą dnia g_i (równania 2.7.56 i 2.7.57).

▼M2

Procedurę sumowania można uprościć, wprowadzając „ważoną liczbę operacji”.

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

Wartości N_{ij} odpowiadają liczbie operacji przyporządkowanych do danego typu/kategorii statku powietrznego i, wykonywanych na torze (lub alternatywnym torze) j odpowiednio w porze dziennej, wieczornej i nocnej ([1]).

W równaniu (2.7.57) (ogólny) łączny równorzędny poziom dźwięku L_{eq} w punkcie umiejscowienia rejestratora (x,y) to:

$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10}\right] + C \quad (2.7.59)$$

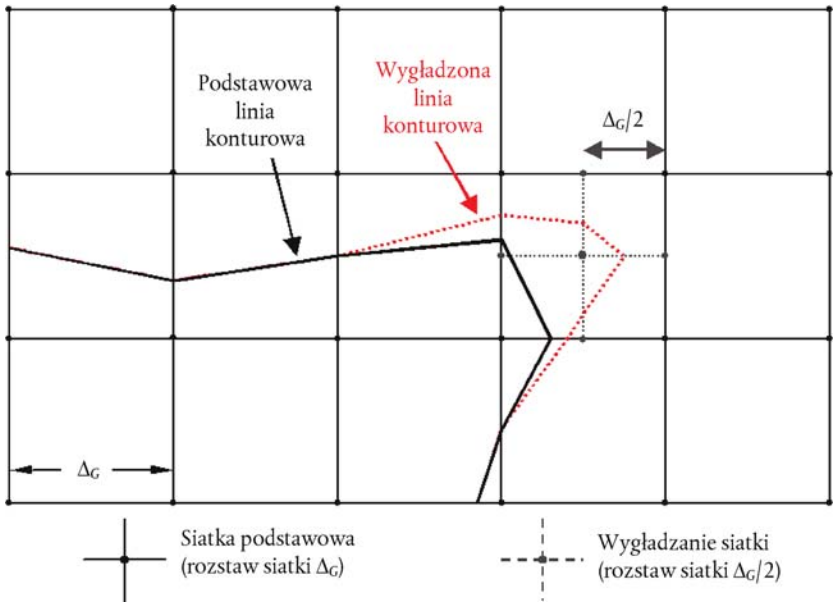
T_0 to czas referencyjny. Zależy on – podobnie jak współczynniki ważenia g_i – od konkretnej definicji zastosowanego wskaźnika ważonego (np. L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ to oddziaływanie poziomu hałasu jednostkowego zdarzenia akustycznego z segmentu k toru lub alternatywnego toru j, dotyczące czynności wykonywanych przez statek powietrzny należący do danej kategorii i. Metodę szacowania $L_{E,ijk}$ omówiono szczegółowo w sekcjach 2.7.14–2.7.19.

2.7.26. *Obliczanie i wygładzanie siatki standardowej*

W przypadku, gdy linie konturowe hałasu wyznacza się z interpolacji wartości wskaźników na rozmieszczonych w płaszczyźnie prostokątnej punktach siatki, dokładność wyznaczonych linii konturowych zależy od wybranego rozstawu punktów (inaczej zwanego gęstością siatki) Δ_G, zwłaszcza w komórkach, w których wysokie gradienty rozkładu przestrzennego wskaźnika przekładają się na ostre zakrzywienie linii konturowych (zob. **rysunek 2.7.s**). Błędy wynikające z interpolacji ogranicza się zawężeniem rozstawu siatki, ale ponieważ prowadzi to do zwiększenia liczby punktów siatki, czas obliczeń ulega wydłużeniu. Optymalizacja zwykłego rozstawu siatki wymaga wyważenia między dokładnością modelowania a czasem obliczeń.

Rysunek 2.7.s

Siatka standardowa i wygładzanie siatki



([1]) Zadane przedziały czasowe mogą się różnić od trzech powyższych, zależnie od definicji zastosowanego wskaźnika hałasu.

▼M2

Istotnym udoskonaleniem efektywności obliczeń, dostarczającym bardziej dokładnych wyników, jest zastosowanie do wygładzenia wyników interpolacji w komórkach o kluczowym znaczeniu siatki niestandardowej. Przedstawiona na **rysunku 2.7.s** technika polega na miejscowym zagęszczaniu siatki i pozostawieniu jej pozostałej części bez zmian. Jest to metoda prosta, obejmująca następujące etapy:

1. Zdefiniowanie różnicy progu wygładzenia ΔL_R dla wskaźnika hałasu.

2. Obliczanie siatki podstawowej dla rozstawu Δ_G.

3. Weryfikacja różnic ΔL wartości wskaźnika między sąsiednimi węzłami siatki.

4. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek różnic $\Delta L > \Delta L_R$ definiuje się nową siatkę o rozstawie $\Delta_G/2$, szacując poziomy nowych węzłów w następujący sposób:

$$\text{Jezeli} \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{ nalezy obliczyc nowa wartosc } \begin{cases} \text{droga interpolac ji linearnej z wezlow przylegaja cych.} \\ \\ \text{calkowicie od nowa z podstawowy ch danych wej sciowych.} \end{cases}$$

5. Etapy 1–4 należy powtarzać do momentu, gdy wszystkie różnice będą mniejsze od progu różnicy.

6. Szacowanie linii konturowych w oparciu o interpolację liniową.

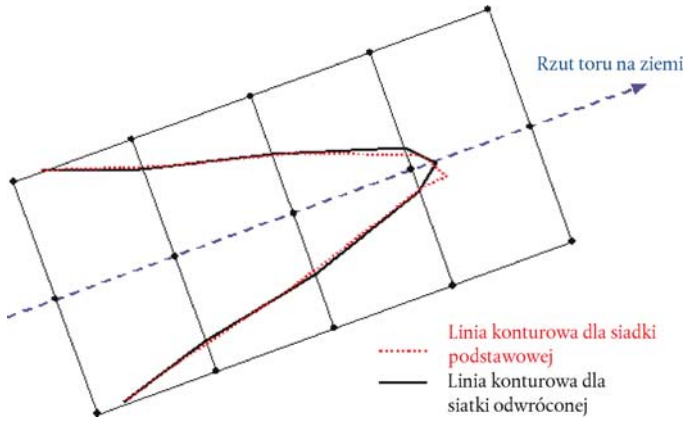
Jeżeli wartości wskaźnika siatki mają być zsumowane z pozostałymi (np. w przypadku obliczania wskaźników ważonych przez zsumowanie linii konturowych dla pory dziennej, wieczornej i nocnej), należy się upewnić, czy wszystkie siatki są identyczne.

2.7.27. *Stosowanie siatek odwróconych*

W wielu przypadkach praktycznych rzeczywisty kształt linii konturowych hałasu jest symetryczny do rzutu toru na ziemi. Niespójność kierunku toru z siatką obliczeniową może spowodować asymetryczny kształt linii konturowej.

Rysunek 2.7.t

Stosowanie siatek odwróconych



Prostą metodą uniknięcia tego zjawiska jest zagęszczenie siatki. Wiąże się to jednak z wydłużeniem czasu prowadzenia obliczeń. Właściwszym rozwiązaniem jest odwrócenie siatki obliczeniowej tak, aby jej kierunek był równoległy do torów głównych (tzn. równoległy do głównej drogi startowej). **Rysunek 2.7.t** obrazuje oddziaływanie odwrócenia siatki na kształt linii konturowych.

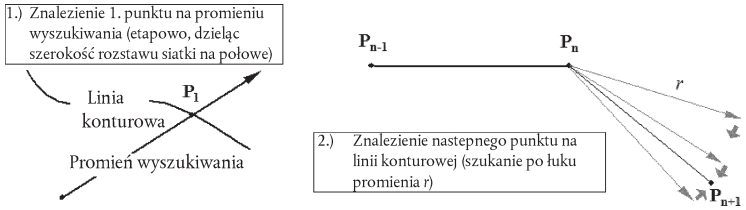
▼M2

2.7.28. *Śledzenie linii konturowych*

Oszczędzającym czas algorytmem, eliminującym konieczność obliczania wartości wskaźników dla całej siatki kosztem nieco bardziej złożonych obliczeń, jest prześledzenie ścieżki linii konturowej punkt po punkcie. Procedura ta wiąże się z wykonaniem i powtarzaniem dwóch etapów podstawowych (zob. **rysunek 2.7.u**):

Rysunek 2.7.u

Pojęcie algorytmu śledzenia

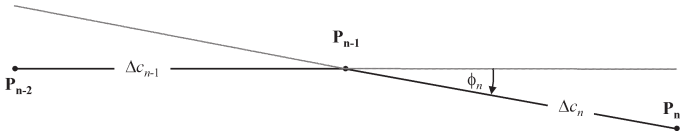


Etap 1 to znalezienie pierwszego punktu $\mathbf{P_1}$ na linii konturowej. Punkt ten znajduje się, obliczając poziomy wskaźnika hałasu L w równoodległych odcinkach na „promieniu wyszukiwania", który zgodnie z założeniami ma przecinać właściwą linię konturową L_C poziomu dźwięku. Z chwilą przecięcia linii konturowej, różnica $\delta = L_C - L$ zmienia znak. Jeżeli tak się stanie, szerokość odcinka na promieniu dzieli się na pół i przyjmuje odwrotny kierunek wyszukiwania. Krok ten powtarza się do momentu, gdy δ jest mniejsze niż wcześniej zdefiniowany próg dokładności.

Etap 2 powtarza się do momentu odpowiednio dokładnego wyznaczenia linii konturowej, tzn. znalezienia kolejnego punktu na linii konturowej L_C – znajdującego się w określonej mierzonej w linii prostej odległości r od bieżącego punktu. Na kolejnych odcinkach kątowych wartości wskaźników i różnice δ oblicza się na końcach odcinków wektorowych opisujących łuk o promieniu r. Dzieląc odstępy na pół i odwracając je, tym razem w kierunkach odległości wektorowych, następny punkt na linii konturowej wyznacza się z wcześniej zdefiniowaną dokładnością.

Rysunek 2.7.v

Parametry geometryczne definiujące warunki stosowania algorytmu śledzenia



Należy wprowadzić pewne ograniczenia gwarantujące, że linia konturowa zostanie wyznaczona z właściwym stopniem dokładności (zob. **rysunek 2.7.v**):

1. Długość odcinka Δc (odległość między dwoma punktami linii konturowej) powinna się mieścić w przedziale $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$, np. [10 m, 200 m].

2. Stosunek długości między dwoma przyległymi odcinkami o długości Δc_n i Δc_{n+1} należy ograniczyć do np. $0{,}5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} < 2$.

3. Aby właściwie dopasować długość odcinka do krzywizny linii konturowej, należy spełnić następujący warunek:

$$\Phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \ (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

gdzie Φ_n oznacza różnicę kierunków przebiegu odcinka.

▼M2

Doświadczenia dotyczące logarytmu wykazują, że mniej więcej między etapem 2 i 3 należy wykonać obliczenia wartości, co pozwoli wyznaczyć punkt linii konturowej z dokładnością wyższą niż 0,01 dB.

Algorytm ten bardzo przyspiesza obliczenia, zwłaszcza w przypadku konieczności obliczania dużych linii konturowych. Należy jednak mieć na uwadze, że jego stosowanie wymaga doświadczenia, zwłaszcza jeżeli linia konturowa dzieli się na oddzielne wyspy.

2.8. **Przypisywanie budynkom poziomów hałasu i liczby mieszkańców**

W ocenie ekspozycji mieszkańców na hałas uwzględnia się wyłącznie budynki mieszkalne. Mieszkańców nie przypisuje się innym budynkom o charakterze niemieszkalnym, na przykład szkołom, szpitalom, budynkom biurowym czy zakładom. Przypisywanie liczby mieszkańców budynkom mieszkalnym powinno się opierać na najbardziej aktualnych danych urzędowych (zależnie od regulacji obowiązujących w danym państwie członkowskim).

Ponieważ obliczenia dotyczące statku powietrznego prowadzi się na siatce o rozdzielczości 100 m × 100 m, szczególny przypadek poziomów hałasu statku powietrznego interpoluje się na podstawie najbliższych poziomów hałasu naniesionych na siatkę.

Szacowanie liczby mieszkańców budynku

Liczba mieszkańców budynku mieszkalnego jest istotnym parametrem pośrednim, służącym szacowaniu ekspozycji na hałas. Niestety, dane dotyczące tego parametru nie zawsze są dostępne. Poniżej przedstawiono metodę pozyskiwania tego parametru z bardziej dostępnych danych.

Zastosowane symbole to:

BA = powierzchnia całkowita budynku;

DFS = powierzchnia użytkowa lokali mieszkalnych;

DUFS = powierzchnia użytkowa jednego lokalu mieszkalnego;

H = wysokość budynku;

FSI = powierzchnia użytkowa lokali mieszkalnych w przeliczeniu na jednego mieszkańca;

Inh = liczba mieszkańców;

NF = liczba pięter;

V = kubatura budynków mieszkalnych.

Do obliczenia liczby mieszkańców, zależnie od dostępności danych, stosuje się procedurę omówioną w przypadku 1 lub 2.

PRZYPADEK 1: dane dotyczące liczby mieszkańców są dostępne

1A: Liczba mieszkańców jest znana lub oszacowano ją w oparciu o liczbę lokali mieszkalnych. W tym przypadku liczba mieszkańców budynku to suma liczby mieszkańców wszystkich lokali mieszkalnych w budynku:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^{n} Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1B: Liczba mieszkańców jest znana tylko dla jednostek większych niż budynek, np. części osiedli, osiedli, dzielnic czy nawet całych miast. W tym przypadku liczbę mieszkańców budynku szacuje się na podstawie kubatury budynku.

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

Wskaźnik „*total*” dotyczy właściwej analizowanej jednostki. Kubatura budynku to iloczyn jego powierzchni całkowitej i wysokości.

▼M2

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3)$$

Jeżeli wysokość budynku nie jest znana, szacuje się ją na podstawie liczby pięter $NF_{building}$, zakładając że średnia wysokość piętra wynosi 3 m:

$$H_{building} = NF_{building} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Jeżeli liczba pięter również nie jest znana, stosuje się wartość domyślną dla liczby pięter reprezentatywnej w danej dzielnicy lub okręgu.

Całkowitą kubaturę budynków mieszkalnych w całej analizowanej jednostce V_{total} oblicza się jako sumę kubatur wszystkich budynków mieszkalnych na terenie jednostki:

$$V_{total} = \sum_{i=1}^{n} V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

PRZYPADEK 2: dane dotyczące liczby mieszkańców nie są dostępne

W tym przypadku liczbę mieszkańców szacuje się na podstawie średniej powierzchni użytkowej lokali mieszkalnych w przeliczeniu na jednego mieszkańca *FSI*. Jeżeli parametr ten nie jest znany, stosuje się krajową wartość domyślną.

2A: Powierzchnia użytkowa lokalu mieszkalnego jest znana dzięki dostępności danych dotyczących liczby lokali mieszkalnych. W tym przypadku liczbę mieszkańców każdego lokalu mieszkalnego szacuje się w następujący sposób:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Teraz można oszacować liczbę mieszkańców budynku podobnie jak w podanym powyżej PRZYPADKU 1A.

2B: Znana jest powierzchnia użytkowa lokali mieszkalnych w budynku, tzn. znana jest suma powierzchni użytkowej wszystkich lokali mieszkalnych. W tym przypadku liczbę mieszkańców szacuje się w następujący sposób:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2C: Znana jest powierzchnia użytkowa lokali mieszkalnych dotycząca wyłącznie jednostek większych niż budynek, np. części osiedli, osiedli, dzielnic czy nawet całych miast.

W tym przypadku liczbę mieszkańców budynku szacuje się na podstawie kubatury budynku, zgodnie z przykładem ilustrującym PRZYPADEK 1B, natomiast całkowitą liczbę mieszkańców szacuje się w następujący sposób:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D: Powierzchnia użytkowa lokali mieszkalnych nie jest znana. W tym przypadku liczbę mieszkańców budynku szacuje się zgodnie z przykładem ilustrującym PRZYPADEK 2B, natomiast powierzchnię użytkową lokali mieszkalnych szacuje się w następujący sposób:

$$DFS_{building} = BA_{building} \times 0{,}8 \times NF_{building} \quad (2.8.9)$$

Współczynnik 0,8 to współczynnik konwersji *powierzchnia użytkowa brutto → powierzchnia użytkowa lokali mieszkalnych*. Jeżeli znany jest inny współczynnik reprezentatywny dla danego obszaru, należy go zastosować i udokumentować źródło, z którego go zaczerpnięto.

▼M2

Jeżeli liczba pięter w budynku nie jest znana, należy ją oszacować na podstawie wysokości budynku, $H_{building}$, co zazwyczaj pozwala na obliczenie niecałkowitej liczby pięter:

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3\ \text{m}} \tag{2.8.10}$$

Jeżeli nie jest znana ani wysokość budynku ani liczba pięter, stosuje się wartość domyślną dla liczby pięter reprezentatywnej w danej dzielnicy lub okręgu.

Przypisywanie punktów umiejscowienia odbiornika do elewacji budynków

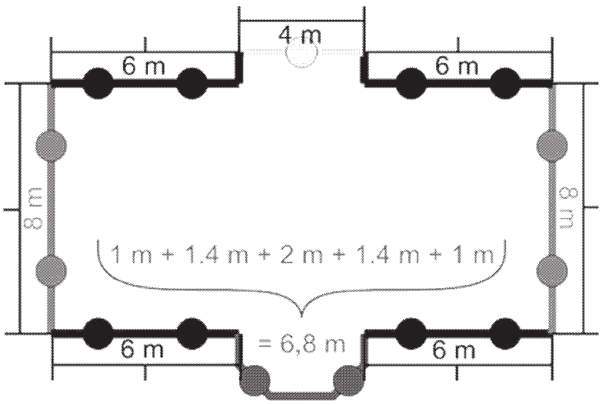
Oceny ekspozycji mieszkańców na hałas dokonuje się na podstawie pomiarów zarejestrowanych przez odbiornik w punkcie znajdującym się na wysokości 4 m nad poziomem terenu, przed elewacjami budynków mieszkalnych.

W przypadku szacowania poziomu ekspozycji z naziemnych źródeł hałasu, do obliczania liczby mieszkańców podlegających ekspozycji stosuje się procedurę omówioną w poniższym przypadku 1 lub procedurę omówioną w przypadku 2. W przypadku hałasu statku powietrznego obliczanego zgodnie z treścią sekcji 2.6, całkowitą liczbę mieszkańców budynku odnosi się do najbliższego, wyznaczonego na siatce punktu obliczania poziomu hałasu.

PRZYPADEK 1:

Rysunek a

Przykład umiejscowienia odbiorników wokół budynku z zastosowaniem procedury omówionej w PRZYPADKU 1



a) Segmenty o długości przekraczającej 5 m dzieli się na równe odcinki o możliwie największej długości, ale mniejszej lub równej 5 m. Punkty umiejscowienia odbiornika znajdują się w środku każdego z odcinków o równej długości;

b) pozostałe segmenty o długości większej niż 2,5 m odwzorowuje się za pomocą jednego odbiornika umiejscowionego pośrodku każdego segmentu;

c) pozostałe segmenty przyległe o długości całkowitej przekraczającej 5 m uznaje się za obiekty linii łamanych i traktuje w sposób zbliżony do procedury omówionej w lit. a) i b).

d) liczbę mieszkańców przypisaną do punktu umiejscowienia odbiornika waży się długością odwzorowywanej elewacji tak, aby suma wszystkich punktów umiejscowienia odbiornika odpowiadała całkowitej liczbie mieszkańców;

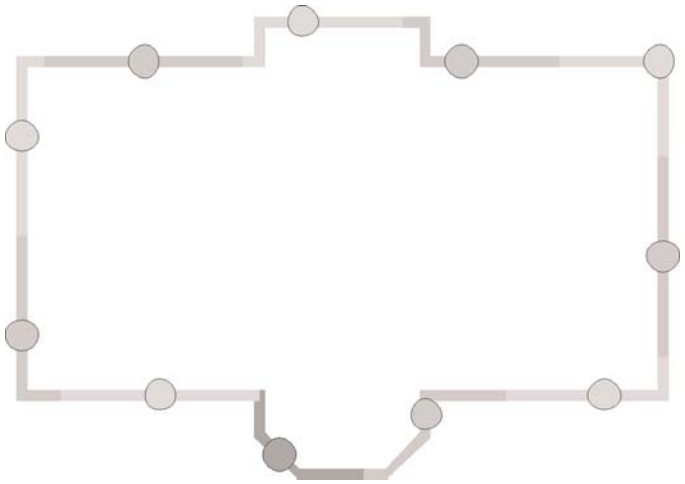
e) wyłącznie w przypadku budynków, z których całkowitej powierzchni użytkowej można wyznaczyć powierzchnię użytkową jednego budynku mieszkalnego, dla celów statystycznych przyjmuje się poziom hałasu z elewacji o najwyższym stopniu ekspozycji i odnosi się go bezpośrednio do liczby mieszkańców tych budynków.

▼M2

PRZYPADEK 2:

Rysunek b

Przykład umiejscowienia odbiorników wokół budynku z zastosowaniem procedury omówionej w PRZYPADKU 2



a) Elewacje rozpatruje się oddzielnie lub dzieli na odcinki o długości do 5 m, począwszy od pierwszego punktu, a odbiornik umieszcza się w połowie długości elewacji lub segmentu o długości 5 m.

b) Na pozostałych odcinkach odbiorniki ustawia się pośrodku.

c) Liczbę mieszkańców przypisaną do punktu umiejscowienia odbiornika waży się długością odwzorowywanej elewacji tak, aby suma wszystkich punktów umiejscowienia odbiornika odpowiadała całkowitej liczbie mieszkańców.

d) Wyłącznie w przypadku budynków, z których całkowitej powierzchni użytkowej można wyznaczyć powierzchnię użytkową jednego budynku mieszkalnego, dla celów statystycznych przyjmuje się poziom hałasu z elewacji o najwyższym stopniu ekspozycji i odnosi się go bezpośrednio do liczby mieszkańców tych budynków.

3. DANE WEJŚCIOWE

Dane wejściowe uznawane za właściwe w kontekście opisanych powyżej metod podano w dodatku F do dodatku I.

W przypadkach, w których nie można zastosować danych wejściowych wskazanych w dodatku F do dodatku I, lub jeżeli ich zastosowanie powoduje odchylenia od wartości rzeczywistej niespełniające warunków wskazanych w sekcji 2.1.2 i 2.6.2, można posłużyć się innymi wartościami, pod warunkiem, że wartości te oraz metodologia ich pozyskiwania, a także ich przydatność, zostaną odpowiednio udokumentowane. Informacje te należy upublicznić.

4. METODY POMIAROWE

W przypadkach, w których prowadzi się pomiary – bez względu na powód ich prowadzenia – pomiary te powinny być zgodne z zasadami prawa nadrzędnego odnoszącego się do pomiarów, wskazanego w normie ISO 1996-1:2003 oraz ISO 1996-2: 2007 lub, w przypadku hałasu statków powietrznych, w normie ISO 20906:2009.

▼M2

Dodatek A

Wymogi dotyczące danych

W sekcji 2.7.6 dokumentu głównego wyszczególniono ogólnie wymogi dotyczące określonych danych odnoszących się do portu lotniczego i jego funkcjonowania, potrzebnych do obliczania linii konturowej hałasu. W poniższych arkuszach danych zamieszczono przykładowe dane dla hipotetycznego portu lotniczego. Konkretne formaty danych będą zazwyczaj uzależnione od wymogów i potrzeb konkretnego systemu modelowania hałasu oraz scenariusza badania.

Uwaga: zaleca się wyznaczane informacji geograficznych (punktów referencyjnych itd.) na podstawie kartezjańskiego układu współrzędnych. Wybór konkretnego systemu współrzędnych zależy zazwyczaj od dostępnych map.

A1 OGÓLNE DANE DLA PORTU LOTNICZEGO

Oznaczenie lotniska	Hipotetyczny port lotniczy	
Układ współrzędnych	UTM, strefa 15, Datum WGS-84	
Punkt referencyjny lotniska, ARP	3 600 000 m E	6 300 000 m N
	Środek drogi startowej 09L-27R	
Wysokość bezwzględna ARP	120 m /	
Średnia temperatura powietrza w ARP (*)	12,0 °C	
Średnia wilgotność względna w ARP (*)	60 %	
Średnia prędkość wiatru i kierunek wiatru (*)	5 węzłów	270 stopni
Źródło danych topograficznych	Nieznane	
(*) Należy podać dla każdego analizowanego przedziału czasowego (pora dnia, pora roku itd.).		

A2 CHARAKTERYSTYKA DROGI STARTOWEJ

Oznaczenie drogi startowej	09L	
Początek drogi startowej	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Koniec drogi startowej	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Początek rozbiegu/dobiegu	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Próg lądowania na drodze startowej	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Wysokość bezwzględna początku drogi startowej	110 m	
Średni gradient drogi startowej	0,001	

W przypadku progów przemieszczonych charakterystykę drogi startowej można powtórzyć lub opisać przemieszczone progi w sekcji dotyczącej charakterystyki rzutu toru na ziemi.

▼M2

A3 CHARAKTERYSTYKA RZUTU TORU NA ZIEMI

Przy braku danych radarowych, do scharakteryzowania poszczególnych rzutów torów na ziemi potrzebne są następujące informacje.

Tor nr	001
Oznaczenie toru	Dep 01 – 09L
Od drogi startowej	09L
Rodzaj toru	Odejście
Przemieszczenie względem rozbiegu/dobiegu	0 m
Liczba alternatywnych torów:	7

Charakterystyka podstawowej toru

Segment nr	W linii prostej [m]	Krzywa			Odchylenie standardowe dla rozproszenia poprzecznego na końcu segmentu [m]
		L/R	Zmiana kursu [°]	Promień [m]	
1	10 000				2 000
3		R	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

Tor nr	002
Oznaczenie toru	App 01 – 09L – Disp 300
Od drogi startowej	09L
Rodzaj toru	Podejście
Przemieszczenie względem progu lądowania	300 m
Liczba alternatywnych torów:	1

Charakterystyka toru głównego

Segment nr	W linii prostej [m]	Krzywa			Odchylenie standardowe dla rozproszenia poprzecznego na końcu segmentu [m]
		L/R	Zmiana kursu [°]	Promień [m]	
1	30 000				0

Informacje dotyczące drogi podejścia	
Kąt schodzenia dla dróg podejścia	2,7°
Wysokość bezwzględna lotu na przecięciu ścieżki schodzenia	4 000 stóp

▼M2

A4 CHARAKTERYSTYKA RUCHU LOTNICZEGO

Okres referencyjny	366 d (1.1.2014 do 31.12.2014)	= 8 784 g
Pora doby I	Od godziny 7 do 19	= 12 h
Pora doby II	Od godziny 19 do 23	= 4 h
Pora doby III	Od godziny 23 do 7	= 8 h

ARKUSZ DANYCH CHARAKTERYSTYKI RUCHU LOTNICZEGO – RUCH NA POSZCZEGÓLNYCH DROGACH			
Tor nr		001	
Oznaczenie toru		Dep 01 – 09L	
Oznaczenie statku powietrznego	**Ruch w poszczególnych porach doby**		
	I	**II**	**III**
A/C 1, Dep.1	20 000	4 000	1 000
A/C 2, Dep.4	10 000	5 000	500
A/C 4, Dep.3	2 000	300	0
Tor nr		002	
Oznaczenie toru		Dep 01 – 09L – Disp 300	
Oznaczenie statku powietrznego	**Ruch w poszczególnych porach doby**		
	I	**II**	**III**
A/C 1, App.1	18 000	2 000	5 000
A/C 2, App.1	10 000	3 000	2 500
A/C 4, App.1	1 300	0	1 000

▼M2

A5 ARKUSZ DANYCH PROCEDURY LOTU

Podany jako przykład w rozdziale 3 statek powietrzny Boeing 727-200, dla którego dane radarowe pozyskano zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozdziale 2.7.9 dokumentu głównego.

Oznaczenie statku powietrznego	B727C3
Identyfikator NPD z bazy danych ANP	JT8E5
Liczba silników	3
Tryb pracy	Odejście
Rzeczywista masa statku powietrznego [t]	71,5
Wiatr czołowy [m/s]	5
Temperatura [°C]	20
Wzniesienie lotniska [m]	83

Segment Nr	Odległość od punktu referencyjnego (1) [m]	Wysokość [m]	Prędkość względem ziemi [m/s]	Moc silnika (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) Punkt referencyjny to początek rozbiegu przy odejściach i próg lądowania przy podejściach.
(2) Jednostki odpowiadające jednostkom ujętym w bazie danych ANP.

▼M2

Na przykładzie profilu zadanego w procedurach lotu w oparciu o dane A/C przechowywane w bazie danych ANP:

Oznaczenie statku powietrznego zaczerpnięte z bazy danych ANP	B727C3
Identyfikator NPD zaczerpnięty z bazy danych ANP	JT8E5
Liczba silników	3
Tryb pracy	Odejście
Rzeczywista masa statku powietrznego [t]	71,5
Wiatr czołowy [m/s]	5
Temperatura [°C]	15
Wzniesienie lotniska [m]	100

Segment Nr	Tryb	Cel	Klapy	Moc silnika
1	Start		5	Start
2	Początkowe wznoszenie	Wysokość bezwzględna 1 500 ft	5	Start
3	Klapy wpuszczone	210 kt IAS ROC 750 ft/min	0	Wznoszenie maksymalne
4	Przyspieszenie	250 kt IAS ROC 1 500 ft/min	0	Wznoszenie maksymalne
5	Wznoszenie	10 000 ft	0	Wznoszenie maksymalne

▼M2

Dodatek B

Obliczenia osiągów lotu

Terminologia i symbole

Terminologia i symbole ujęte w niniejszym dodatku są zgodne z terminologią i symbolami zwyczajowymi, którymi posługują się inżynierowie zajmujący się analizowaniem osiągów statków powietrznych. Poniżej zamieszczono objaśnienia niektórych określeń podstawowych w celu zapoznania z nimi czytelników, którym są one obce. Aby zminimalizować rozbieżności względem metody głównej, użyte w niniejszym dodatku symbole w większości przypadków zdefiniowano niezależnie od metody głównej. Ilościom wskazanym w metodzie głównej przypisano wspólne symbole; kilka z nich, użytych w niniejszym dodatku w sposób odrębny, oznaczono gwiazdką (*). W niniejszym dodatku zamieszczono zestawienie niektórych jednostek systemu metrycznego SI w odniesieniu do jednostek systemu metrycznego obowiązującego w USA; zestawienie odnośnych jednostek zamieszczono, aby użytkownicy zajmujący się różnymi dziedzinami techniki, a tym samym posługujący się odmiennymi systemami normatywnymi, mogli się w nich lepiej zorientować.

Terminologia

Punkt krytyczny	*Zob.:* zredukowana moc ciągu.
Prędkość przyrządowa poprawiona	(Inaczej nazywana prędkością równorzędną lub prędkością lotu zgodną ze wskazaniami przyrządów). Prędkość statku powietrznego względem powietrza, wskazywana na skalibrowanym przyrządzie pokładowym statku powietrznego. Rzeczywistą prędkość lotu, na ogół wyższą, można obliczyć z prędkości przyrządowej poprawionej, o ile znana jest gęstość powietrza.
Skorygowany ciąg użytkowy	Ciąg użytkowy to siła napędowa wywierana przez silnik na płatowiec. Przy określonym ustawieniu mocy (*EPR* lub N_1) siła ta maleje wraz ze wzrostem gęstości powietrza i wysokości bezwzględnej; skorygowany ciąg użytkowy to ciąg na poziomie morza.
Zredukowana moc ciągu	Po osiągnięciu maksymalnych temperatur dozwolonych dla poszczególnych elementów konstrukcyjnych ciąg silnika spada wraz ze wzrostem temperatury powietrza – i na odwrót. Oznacza to występowanie krytycznej temperatury powietrza, powyżej której osiągnięcie *ciągu znamionowego* jest niemożliwe. W przypadku większości nowoczesnych silników, temperaturę tę określa się mianem „temperatury redukcji ciągu”, ponieważ przy niższej temperaturze powietrza ciąg automatycznie przechodzi w ciąg znamionowy, co służy maksymalnemu wydłużeniu trwałości użytkowej silnika. Tak czy inaczej, w temperaturach przekraczających omówioną powyżej temperaturę redukcji ciągu, ciąg spada – zjawisko osiągania wyższych temperatur często nazywa się *punktem krytycznym* lub *temperaturą krytyczną*.
Prędkość	Wartość wektora prędkości statku powietrznego (względem układu współrzędnych lotniska).
Ciąg znamionowy	Trwałość użytkowa silnika statku powietrznego jest bardzo uzależniona od temperatur roboczych podzespołów silnika. Im większa moc lub im większy wytworzony ciąg, tym

▼M2

	wyższe temperatury i krótsza trwałość użytkowa silnika. Aby wyważyć między wymogami dotyczącymi osiągów oraz wymogami dotyczącymi trwałości użytkowej silnika, silnikom o stałej charakterystyce temperaturowej przypisano *moc znamionową* dla fazy startu, wznoszenia i przelotu, definiującą prawidłowe maksymalne ustawienia mocy.
Parametr ustawienia ciągu	Pilot nie może wybrać konkretnego ciągu silnika; wybiera natomiast właściwe ustawienie tego parametru, które wyświetla się w kokpicie. Zazwyczaj jest to stosunek ciśnień silnika (*EPR*) lub prędkość obrotowa wirnika (lub wentylatora) niskiego ciśnienia (N_1).

Symbole

Wielkości są bezwymiarowe, chyba że wskazano inaczej. Symboli i skrótów, których nie wymieniono w poniższym wykazie, używa się wyłącznie lokalnie i zdefiniowano je w tekście. Indeksy dolne 1 i 2 oznaczają odpowiednio warunki na początku i na końcu segmentu. Nadkreślenia oznaczają średnie wartości segmentu, tj. średnią wartość początkową i końcową.

a	Średnie przyspieszenie, w stopach na sek.^{2}
a_{max}	Maksymalne osiągalne przyspieszenie, w stopach na sek.^{2}
A, B, C, D	Współczynniki klap.
$E, F, G_{A,B}, H$	Współczynniki ciągu silnika.
F_n	Ciąg użytkowy na silnik, lbf.
F_n/δ	Skorygowany ciąg użytkowy na silnik, lbf.
G	Stały gradient wznoszenia.
G'	Stały gradient wznoszenia przy niepracującym silniku.
G_R	Średni gradient drogi startowej, pod górę.
g	Przyspieszenie grawitacyjne, w stopach na sek.^{2}
ISA	Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa.
N *	Liczba silników wytwarzających ciąg.
R	Współczynnik siły nośnej do siły oporu (L/D) C_D/C_L.
ROC	Prędkość wznoszenia w segmencie (w stopach na minutę).
s	Pokonana odległość naziemna wzdłuż rzutu toru na ziemi, ft.
s_{TO8}	Długość startu przy 8 węzłach wiatru czołowego, ft.

▼M2

s_{TOG}	Długość startu skorygowana dla w i G_R, ft.
s_{TOw}	Długość startu przy wietrze czołowym w, ft.
T	Temperatura powietrza, °C.
T_B	Temperatura punktu uderzenia, °C.
V	Prędkość względem ziemi, kt.
V_C	Prędkość przyrządowa poprawiona, kt.
V_T	Prędkość rzeczywista, kt.
W	Masa statku powietrznego, lb.
w	Prędkość wiatru czołowego, kt.
Δs	Długość rzutu segmentu bezwietrznego na rzut toru na ziemi, ft.
Δs_w	Długość rzutu segmentu na powierzchnię podłoża skorygowana wiatrem czołowym, ft.
δ	p/p_o, stosunek ciśnienia atmosferycznego otoczenia na poziomie statku powietrznego do znormalizowanego ciśnienia atmosferycznego na średnim poziomie morza: p_o = 101,325 kPa (lub 1 013,25 mb).
ε	Kąt przechylenia, w radianach.
γ	Kąt wznoszenia/kąt schodzenia, w radianach.
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ stosunek temperatury powietrza na wysokości bezwzględnej do znormalizowanej temperatury powietrza na średnim poziomie morza: T_0 = 15,0 °C.
σ *	ρ/ρ_0 = stosunek gęstości powietrza na wysokości bezwzględnej do wartości dla średniego poziomu morza (również, $\sigma = \delta/\theta$).

B1 WPROWADZENIE

Synteza toru lotu

Zasadniczo w niniejszym dodatku zaleca się procedury obliczania profilu lotu statku powietrznego na podstawie określonych parametrów aerodynamicznych i parametrów zespołu napędowego, masy statku powietrznego, warunków atmosferycznych, rzutu toru na ziemi i zastosowanej procedury roboczej (konfiguracja lotu, ustawienie mocy, prędkość w kierunku naprzód, prędkość pionowa itd.). Procedurę roboczą omówiono za pomocą *etapów procedury lotu*, wyznaczających tryb lotu na zadanym profilu.

Profil lotu, dla startu lub podejścia, odwzorowano ciągiem prostoliniowych segmentów, których punkty końcowe nazywa się *punktami profilu*. Oblicza się go za pomocą równań aerodynamicznych i równań ciągu uwzględniających szereg współczynników i stałych konkretnych konfiguracji płatowca i silnika, które należy pozyskać. Procedurę obliczeń omówiono w tekście jako *syntezę* toru lotu.

Niezależnie od parametrów osiągów statku powietrznego, które można pozyskać z bazy danych ANP, równania te wymagają określenia dla każdego segmentu startu i podejścia: (1) masy brutto samolotu; (2) liczby silników; (3) temperatury powietrza; (4) podniesienia drogi startowej; oraz (5) etapów procedury lotu (uwzględniających ustawienie mocy, wypuszczenie klap, prędkość lotu, a podczas przyspieszania – uśrednioną prędkość wznoszenia/schodzenia). Następnie każdy segment klasyfikuje się jako rozbieg lub dobieg, odpowiednio dla startu lub lądowania, wznoszenie ze stałą prędkością, redukcję mocy, nabieranie prędkości

▼M2

przy wznoszeniu z wypuszczeniem lub bez wypuszczenia klap, schodzenie z lub bez wytracania prędkości lub bez wypuszczenia klap lub z wypuszczeniem klap, lub końcowe podejście do lądowania. Profil lotu wyznacza się krok po kroku, począwszy od dotyczących każdego segmentu parametrów równorzędnych z parametrami dla końca segmentu poprzedzającego.

Ujęte w bazie danych ANP parametry aerodynamiki i osiągów mają stanowić możliwie najdokładniejsze odwzorowanie rzeczywistego toru lotu samolotu w zadanych warunkach odniesienia (zob. **sekcja 2.7.6 dokumentu głównego**). Parametry aerodynamiki oraz współczynniki osiągów silnika dotyczą jednak temperatury powietrza do 43 °C, wysokości bezwzględnych lotniska do 4 000 stóp oraz zakresu mas podanych w bazie ANP. Równania umożliwiają obliczenie torów lotu i pozostałych warunków; tj. innej niż referencyjna masy samolotu, prędkości wiatru, temperatury oraz podniesienia drogi startowej (ciśnienia atmosferycznego), zazwyczaj z dokładnością wystarczającą do obliczania linii konturowych średnich poziomów hałasu w pobliżu lotniska.

W **sekcji B-4** objaśniono sposób oddziaływania zakrętów wykonywanych na torze lotu na hałas z dróg odejścia. Umożliwia to uwzględnienie kąta przechylenia w obliczeniach oddziaływań kierunkowości poprzecznej (wpływu miejsca zamontowania). Gradienty wznoszenia będą też malały zależnie od promienia zakrętu i prędkości samolotu na pokonywanych przez samolot zakrętach. (Oddziaływania zakrętów podczas podejścia do lądowania są bardziej złożone i nie rozpatruje się ich w niniejszym dokumencie. Rzadko jednak wywierają znaczący wpływ na linie konturowe hałasu).

Sekcje B-5–**B-9** zawierają opis zalecanej metodologii wyznaczania profili lotu dla odejść za pomocą współczynników i etapów procedury ujętych w bazie danych ANP.

Sekcje B-10 i **B-11** zawierają opis zalecanej metodologii wyznaczania profili lotu dla podejść na podstawie współczynników i etapów procedury lotu ujętych w bazie danych ANP.

Sekcja B-12 przedstawia przykładowe obliczenia.

W niniejszym dokumencie zamieszczono również odrębne układy równań do wyznaczenia ciągu użytkowego, wytwarzanego odpowiednio przez silniki odrzutowe i śmigłowe. Jeżeli nie zaznaczono inaczej, równania dotyczące charakterystyki aerodynamicznej samolotu stosuje się równorzędnie do samolotów odrzutowych i śmigłowych.

Zastosowane symbole matematyczne zdefiniowano na początku niniejszego dodatku lub w miejscu, w którym pojawiają się one po raz pierwszy. Nie ulega oczywiście wątpliwości, że wszystkie jednostki, w których wyrażono wszystkie pojawiające się w równaniach współczynniki i stałe, muszą być spójne z jednostkami, w jakich wyrażono odpowiadające im parametry i zmienne. Aby zachować spójność z bazą danych ANP, w niniejszym dodatku stosuje się terminologię normatywną używaną w inżynierii ruchu lotniczego, w szczególności w jej obszarze dotyczącym osiągów statków powietrznych; odległości i wysokości wyrażono w stopach (ft), prędkość w węzłach (kt), masę w funtach (lb), siły w jednostkach funtach-siła (ciąg użytkowy skorygowany o wysoką temperaturę) i tak dalej – przy czym niektóre wymiary (np. atmosferyczne) wyrażono w jednostkach SI. Osoby zajmujące się tworzeniem modeli, korzystające z innych systemów jednostek, powinny zachować daleko idącą ostrożność w przekształcaniu zamieszczonych równań w stosunku do własnych potrzeb oraz stosować właściwe współczynniki przeliczeniowe.

▼M2

Analiza toru lotu

W niektórych aplikacjach służących modelowaniu informacje o torze lotu wyznacza się nie jako etapy procedury, ale jako współrzędne położenia i czasu, zazwyczaj wyznaczane w oparciu o analizę danych radarowych. Zagadnienie to omówiono w **sekcji 2.7.7** dokumentu głównego. W takim przypadku równania zamieszczone w niniejszym dodatku stosuje się „odwrotnie"; parametry ciągu silnika wyznacza się z ruchu statku powietrznego, a nie odwrotnie. Ogólnie ujmując, po uśrednieniu i zredukowaniu danych o torze lotu do segmentów, każdy segment klasyfikuje się w odniesieniu do wznoszenia lub schodzenia, nabierania lub wytracania prędkości oraz ciągu i nastawów klap; w porównaniu z syntezą toru lotu, obejmującą wielokrotne powtórzenia obliczeń, jest to procedura stosunkowo prosta.

B2 CIĄG SILNIKA

Siła napędowa wytwarzana przez każdy silnik jest jedną z pięciu wielkości, które należy zdefiniować dla punktów końcowych każdego segmentu toru lotu (pozostałe to wysokość, prędkość, ustawienia mocy i kąt przechylenia). Ciąg użytkowy to składowa całkowitej napędowej siły ciągu silnika. W obliczeniach aerodynamicznych i akustycznych ciąg użytkowy odwzorowuje się względem znormalizowanego ciśnienia atmosferycznego na średnim poziomie morza. Obliczony w ten sposób ciąg to *skorygowany ciąg użytkowy,* F_n/δ.

Będzie to ciąg użytkowy przy pracy w określonym *zakresie ciągu* lub ciąg użytkowy wynikający z ustawienia *parametru ciągu* na określoną wartość. W przypadku silników turboodrzutowych i turbowentylatorowych, pracujących na określonej wartości ciągu, skorygowany ciąg użytkowy wyznacza się z równania:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \qquad \text{(B-1)}$$

gdzie

F_n oznacza ciąg użytkowy na silnik, w lbf;

δ oznacza stosunek ciśnienia atmosferycznego otoczenia na poziomie samolotu do znormalizowanego ciśnienia na średnim poziomie morza, tj. do 101,325 kPa (lub 1 013,25 mb) [ref. 1];

F_n/δ oznacza skorygowany ciąg użytkowy na silnik, w lbf;

V_C oznacza prędkość przyrządowa poprawiona, w kt;

T oznacza temperaturę otoczenia, w której samolot się porusza, °C; oraz

E, F, G_A, G_B, H oznaczają stałe wartości ciągu silnika lub współczynniki dla temperatur poniżej krytycznej temperatury redukcji ciągu silnika przy zastosowanej mocy ciągu (na segmencie toru lotu odpowiadającym drodze startu/wznoszenia lub podejścia), w lb.s/ft, lb/ft, lb/ft^2, lb/°C. Wartości te można pozyskać z bazy danych ANP.

Powyższe dane z bazy ANP można wykorzystać również do obliczania ciągu innego niż znamionowy, wyrażanego jako funkcja parametru ustawienia ciągu. Niektórzy producenci określają ten parametr jako stosunek ciśnień w silniku *EPR (engine pressure ratio)*, inni natomiast jako prędkość obrotową wirnika niskociśnieniowego lub prędkość wentylatora, N_1. Jeżeli parametr ten określany jest jako *EPR*, równanie B-1 zastępuje się:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \qquad \text{(B-2)}$$

gdzie K_1 i K_2 oznaczają współczynniki zaczerpnięte z baz danych ANP, dotyczące stosunku skorygowanego ciągu użytkowego i ciśnień w silniku dla właściwej prędkości samolotu wyrażonej w machach.

▼M2

Jeżeli prędkość obrotowa silnika N_1 jest parametrem stosowanym przez załogę do ustawienia ciągu, ogólne równanie ciągu przybiera postać:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right)^2 \quad \text{(B-3)}$$

gdzie

N_1 oznacza prędkość obrotową niskociśnieniowej sprężarki (lub wentylatora) i stopni turbiny, wyrażoną w %;

θ = (T + 273)/288,15, stosunek temperatury bezwzględnej na wlocie silnika do znormalizowanej temperatury bezwzględnej na średnim poziomie morza [ref. 1];

$\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}$ oznacza skorygowaną prędkość obrotową wirnika niskociśnieniowego, wyrażoną w %; oraz

K_3, K_4 oznaczają wartości stałe, wyznaczone z danych dotyczących zainstalowanych silników, uwzględniające analizowane prędkości N_1.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że zawarte w równaniach B-2 i B-3 E, F, G_A, G_B i H mogą mieć, w przypadku konkretnego typu samolotu, wartości odmienne od podanych w równaniu B-1.

Nie wszystkie ujęte w równaniu wyrażenia są zawsze istotne. Na przykład dla silników o stałej charakterystyce temperaturowej, pracujących w temperaturach powietrza poniżej punktu krytycznego (zazwyczaj 30 °C), określenie temperatury może być niewymagane. W przypadku silników bez stałej charakterystyki temperaturowej, wyznaczanie ciągu znamionowego wymaga uwzględnienia temperatury otoczenia. Do wyznaczenia dostępnego poziomu ciągu w temperaturze wyższej niż temperatura redukcji ciągu należy stosować odmienny układ współczynników ustawienia ciągu silnika (E, F, G_A, G_B i $H)_{high}$. W takim przypadku, korzysta się zazwyczaj z obliczenia F_n/δ opartego zarówno na współczynnikach niskiej, jak i wysokiej temperatury oraz wyższego poziomu ciągu dla temperatur *niższych* od temperatury redukcji ciągu i zakładających przyjęcie niższej z obliczonych wartości poziomu ciągu dla temperatury *wyższej* od temperatury redukcji ciągu silnika.

Jeżeli dostępne są jedynie współczynniki ciągu dla niskiej temperatury, można zastosować następującą zależność:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B) \cdot (1 - 0{,}006 \cdot T)/(1 - 0{,}006 \cdot T_B) \quad \text{(B-4)}$$

gdzie

$(F_n/\delta)_{high}$ oznacza ciąg użytkowy skorygowany o wysoką temperaturę (lbf);

T_B oznacza temperaturę punktu krytycznego (w przypadku braku wartości ostatecznej przyjmuje się wartość domyślną 30 °C).

Baza danych ANP zawiera wartości stałych i współczynników ujętych w równaniach B-1–B-4.

W przypadku samolotów z napędem śmigłowym skorygowany ciąg użytkowy należy odczytać z wykresów lub obliczyć przy użyciu równania:

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/V_T)/\delta \quad \text{(B-5)}$$

gdzie

η oznacza wydajność śruby napędowej dla konkretnego modelu zespołu napędu śrubowego, będąca funkcją prędkości obrotowej śmigła oraz prędkości lotu samolotu;

V_T oznacza prędkość rzeczywistą lotu, w kt;

P_p oznacza praktyczną moc napędową dla danych warunków lotu, np. maksymalną moc startową lub maksymalną moc wznoszenia, wyrażoną w koniach mechanicznych.

▼M2

Parametry ujęte w równaniu B-5 ujęto w bazie danych ANP w odniesieniu do ustawienia maksymalnego ciągu startowego i maksymalnego ciągu wznoszenia.

Rzeczywistą prędkość lotu V_T szacuje się z prędkości przyrządowej poprawionej V_C za pomocą równania:

$$V_T = V_C/\sqrt{\sigma} \tag{B-6}$$

gdzie σ oznacza stosunek wartości gęstości powietrza na wysokości samolotu do wartości gęstości na średnim poziomie morza.

Wytyczne dotyczące pracy przy zredukowanym ciągu startowym

Masa startowa samolotu jest często niższa od dopuszczalnej masy maksymalnej lub dostępna długość drogi startowej przekracza długość minimalną, na której można zastosować maksymalny ciąg startowy. W takich przypadkach stosuje się zazwyczaj redukcję ciągu silnika poniżej poziomów maksymalnych, służącą przedłużeniu żywotności silnika, a niekiedy ograniczeniu hałasu. Ciąg silnika można zredukować tylko do poziomów zapewniających utrzymanie niezbędnego marginesu bezpieczeństwa. Wykorzystywaną przez operatorów linii lotniczych procedurę obliczeniową służącą wyznaczeniu redukcji ciągu ustanowiono odgórnie: jest to procedura złożona i uwzględnia wiele czynników, w tym masę startową, temperaturę otoczenia, deklarowane długości drogi startowej, podniesienie drogi startowej i kryteria przewyższenia drogi startowej nad przeszkodami. Dlatego właśnie każdy lot charakteryzuje się odmienną redukcją ciągu.

Ponieważ parametry te mogą istotnie oddziaływać na linie konturowe hałasu odejścia, osoby modelujące powinny podjąć działania prowadzące do uwzględnienia działania siły ciągu oraz, aby uzyskać możliwie najlepsze wyniki, skonsultować się z operatorami.

Jeżeli konsultacje takie są niemożliwe, zaleca się podjęcie działań prowadzących do uzyskania powyższych informacji z innych źródeł. Odwzorowywanie dla potrzeb modelowania obliczeń hałasu wykonanych przez operatorów jest bezprzedmiotowe; byłoby również niewłaściwe w przypadku uproszczeń i przybliżeń normatywnych dokonywanych dla potrzeb obliczania długookresowych średnich poziomów hałasu. Właściwym rozwiązaniem alternatywnym jest postępowanie zgodnie z poniższymi wytycznymi. Należy zwrócić uwagę na prowadzone na szeroką skalę badania w tej dziedzinie, w wyniku których wytyczne te mogą ulec zmianie.

Analiza danych FDR wykazuje, że poziom redukcji ciągu jest silnie skorelowany ze stosunkiem rzeczywistej masy startowej do wzorcowej masy startowej (RTOW), obowiązującym w przedziale do stałej dolnej wartości granicznej ([1]); tzn.

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \tag{B-7}$$

gdzie $(F_n/\delta)_{max}$ oznacza maksymalny ciąg znamionowy, W oznacza rzeczywistą masę startową brutto, natomiast W_{RTOW} oznacza wzorcową masę startową.

RTOW to bezpieczna maksymalna masa startowa, adekwatna do wymogów dotyczących długości drogi startowej, startu przy niepracującym silniku i przeszkód. Jest to funkcja dostępnej długości drogi startowej, podniesienia lotniska, temperatury, wiatru czołowego oraz kąta wypuszczenia klap. Informacje te można uzyskać od operatorów. Powinny one być dużo łatwiej dostępne niż dane dotyczące rzeczywistych poziomów ciągu zredukowanego. Alternatywnie, dane te można obliczyć z wykorzystaniem wartości podanych w instrukcjach lotu statków powietrznych.

([1]) Organy nadzoru lotniczego zazwyczaj ustalają niższą dolną wartość graniczną ciągu, niejednokrotnie wynoszącą 25 procent poniżej wartości maksymalnej.

▼M2

Zredukowany ciąg wznoszenia

W przypadku stosowania zredukowanego ciągu startowego, operatorzy często, ale nie zawsze, redukują ciąg wznoszenia poniżej poziomów maksymalnych ([1]). Zapobiega to sytuacjom wymagającym zwiększania mocy pod koniec wznoszenia początkowego przy ciągu startowym, a nie jej wytracania. Niemniej nastręcza to pewne trudności w ustanowieniu jednolitego podejścia. Niektórzy operatorzy zalecają, aby w przypadku, gdy wartość ciągu wznoszenia jest niższa niż wartość maksymalna, stosować stałe zakresy ciągu, często nazywane wznoszeniem 1 i wznoszeniem 2, zazwyczaj prowadzące do zredukowania ciągu wznoszenia odpowiednio o 10 i 20 procent w stosunku do jego wartości maksymalnej. Zaleca się, aby w każdym przypadku korzystania ze zredukowanego ciągu startowego poziomy ciągu wznoszenia redukować również o 10 procent.

B3 PIONOWE PROFILE TEMPERATURY POWIETRZA, CIŚNIENIA, GĘSTOŚCI I PRĘDKOŚCI WIATRU

W niniejszym dokumencie przyjęto wartości temperatury, ciśnienia i gęstości powietrza określone dla Międzynarodowej Atmosfery Wzorcowej. Omówione poniżej metodologie zatwierdzono dla wysokości bezwzględnych lotniska wynoszących do 4 000 stóp nad poziomem morza i dla temperatury powietrza do 43 °C (109 °F).

Chociaż w rzeczywistości średnia prędkość wiatru ulega zmianie wraz ze zmianą wysokości i upływem czasu, to uwzględnianie tych zmian dla potrzeb omówionego w tym dokumencie modelowania linii konturowych hałasu zazwyczaj uznaje się za niepraktyczne. Podane niżej równania dotyczące charakterystyki lotu opierają się raczej na wspólnym założeniu, że samolot porusza się (domyślnie) w kierunku wiatru czołowego o stałej prędkości 8 węzłów – niezależnie od wskazań kompasu (przy czym średniej prędkości wiatru nie uwzględnia się bezpośrednio w obliczeniach propagacji dźwięku). W niniejszym dokumencie podano metody korygowania wyników dla innych prędkości wiatru czołowego.

B4 ODDZIAŁYWANIA ZAKRĘTÓW

W dalszej części niniejszego dodatku wyjaśniono metody obliczania niezbędnych parametrów segmentów łączących punkty profilu *s*,*z*, definiujące dwuwymiarowy tor lotu w płaszczyźnie pionowej powyżej rzutu toru na ziemi. Segmenty definiuje się kolejno w kierunku ruchu. Na końcu każdego jednego segmentu (lub na początku rozbiegu, w przypadku pierwszego segmentu odejścia), w którym zdefiniowano parametry robocze i kolejny etap procedury, obliczyć należy kąt wznoszenia i odległość toru względem punktu osiągnięcia wymaganej wysokości lub prędkości.

Jeżeli tor jest prosty, obliczenia obejmą jeden segment profilu, którego geometrię można określić wprost (choć niekiedy z pewnym stopniem iteracji). Jeżeli jednak zakręt zaczyna się lub kończy, lub jego promień lub kierunek ulegają zmianie przed osiągnięciem wymaganych warunków końcowych, jeden segment będzie niewystarczający, ponieważ siła wznoszenia i siła oporu statku powietrznego ulegają zmianie zależnie od kąta przechylenia. Uwzględnianie oddziaływania zakrętów na wznoszenie wymaga zastosowania dodatkowych segmentów profilu, umożliwiających wykonanie kolejnych etapów procedury – o czym mowa w dalszej części dokumentu.

Wykreślanie rzutu toru na ziemi omówiono w sekcji **2.7.13** dokumentu głównego. Rzut toru wykreśla się niezależnie od profilu lotu statku powietrznego (chociaż należy uważać, aby nie definiować zakrętów, które w normalnych warunkach roboczych nie byłyby wykonywane). Ponieważ jednak profil lotu – wysokość i prędkość jako funkcja odległości toru – podlega oddziaływaniu zakrętów, profilu lotu nie można wyznaczyć niezależnie od rzutu toru na ziemi.

([1]) Do których redukuje się ciąg, po początkowym wznoszeniu przy mocy startowej.

▼M2

Aby podczas pokonywania zakrętu utrzymać właściwą prędkość, trzeba zwiększyć siłę nośną skrzydła, równoważąc w ten sposób siłę odśrodkową oraz masę statku powietrznego. Powoduje to zwiększenie siły oporu, a co za tym idzie, ciągu napędowego. Oddziaływania zakrętów wyraża się w równaniach charakterystyki jako funkcje kąta przechylenia ε, które w przypadku statku powietrznego w locie poziomym, zakręcającego ze stałą prędkością po torze okrężnym, wyznacza się za pomocą wzoru:

$$\varepsilon = \tan^{-1}\left\{\frac{2{,}85 \cdot V^2}{r \cdot g}\right\} \qquad \text{(B-8)}$$

gdzie V to prędkość względem ziemi, kt;

r to promień zakrętu, ft;

oraz g oznacza przyspieszenie wywołane oddziaływaniem siły grawitacji, w ft/s^2.

Przyjmuje się, że wszystkie zakręty mają stały promień, a oddziaływania drugorzędne, związane z torami lotu innymi niż poziome, pomija się; kąty przechylenia opierają się na promieniu zakrętu r wyłącznie od rzutu toru na ziemi.

Aby umożliwić wykonanie kolejnego etapu procedury, najpierw oblicza się tymczasowy segment profilu z wykorzystaniem kąta przechylenia ε w punkcie początkowym – określonym równaniem B-8 dla promienia segmentu toru r. Jeśli obliczona długość segmentu tymczasowego nie przecina punktu rozpoczęcia lub zakończenia zakrętu, segment tymczasowy zatwierdza się, przechodząc do następnego etapu.

Jeżeli jednak segment tymczasowy przecina jeden lub więcej niż jeden punkt rozpoczęcia lub zakończenia zakrętu (w którym ε ulega zmianie) ([1]), parametry lotu w pierwszym z tych punktów szacuje się za pomocą interpolacji (zob. sekcja **2.7.13**), zapisując je wraz ze współrzędnymi jako wartości punktu końcowego, a segment się skraca. Od tego punktu rozpoczyna się druga część procedury – po raz kolejny przyjmuje się założenie, że można ją zakończyć w jednym segmencie, przy identycznych warunkach końcowych, ale także w nowym punkcie początkowym i z nowym kątem przechylenia. Jeżeli na drugim z wyznaczonych segmentów zachodzi kolejna zmiana promienia/kierunku zakrętu, konieczne będzie wyznaczenie trzeciego segmentu – i tak dalej, do momentu osiągnięcia warunków końcowych.

Metoda przybliżania

Z oczywistych względów uwzględnienie wszystkich wyszczególnionych powyżej oddziaływań zakrętów będzie się wiązało z większą złożonością obliczeń, wynikającą z konieczności odrębnego obliczenia profilu wznoszenia dla dowolnego statku powietrznego i dla każdego rzutu toru na ziemi, po którym dany statek powietrzny się porusza. Wywołane zakrętami zmiany pionowego profilu lotu mają jednak zazwyczaj znacznie mniejszy wpływ na linie konturowe hałasu niż zmiany kąta przechylenia, a niektórzy użytkownicy wolą unikać złożonych obliczeń – kosztem precyzji – i pomijają oddziaływania zakrętów na profile, przy czym nadal uwzględniają w obliczeniach poprzecznej emisji dźwięku kąt przechylenia (zob. sekcja 2.7.19). Przy zastosowaniu takiego przybliżenia punkty profilu dla konkretnej czynności wykonywanej przez statek powietrzny oblicza się tylko raz, przyjmując prosty tor (dla której ε = 0).

B5 ROZBIEG PRZED STARTEM

Ciąg startowy powoduje przyspieszanie samolotu na drodze startowej, aż do oderwania się od ziemi. Przyjmuje się, że prędkość przyrządowa poprawiona na całej odległości wznoszenia początkowego ma wartość stałą. Zakłada się, że w przypadku wypuszczanego podwozia, podwozie wpuszcza się krótko po oderwaniu od ziemi.

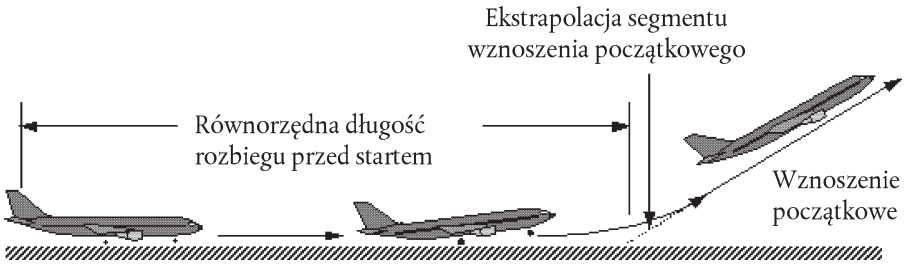
([1]) Aby uniknąć przerw na linii konturowej wywołanych chwilowymi zmianami kąta przechylenia na przecięciu między lotem prostym a zakrętem, do obliczeń poziomu hałasu wprowadza się podsegmenty uwzględniające liniowe zmiany kąta przechylenia na pierwszych i ostatnich 5° zakrętu. Wprowadzanie podsegmentów do obliczeń charakterystyki nie jest konieczne; kąt przechylenia w każdym przypadku wyznacza się z równania B-8.

▼M2

Do celów niniejszego dokumentu, rzeczywistą długość rozbiegu przybliża się za pomocą równorzędnej odległości rozbiegu (przy domyślnej prędkości wiatru czołowego 8 węzłów), s_{TO8} i definiuje się ją jak pokazano na **rysunku B-1**, jako odległość na drodze startowej od zwolnienia hamulca do punktu, w którym proste przedłużenie toru lotu, na którym odbywa się początkowe wznoszenie z wpuszczonym podwoziem, przecina drogę startową.

Rysunek B-1

Równorzędna długość rozbiegu przed startem



Na poziomej drodze startowej, wyrażoną w stopach równorzędną odległość rozbiegu przed startem s_{TO8} wyznacza się z równania:

$$S_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \qquad \text{(B-9)}$$

gdzie

B_8 oznacza współczynnik właściwy dla konkretnej, wyrażonej w ft/lbf, konfiguracji parametrów samolot/wychylenie klap, odpowiadającej warunkom odniesienia ISA, w tym prędkości wiatru czołowego 8 węzłów;

W oznacza masę samolotu brutto w momencie zwolnienia hamulca, lbf;

N oznacza liczbę silników wytwarzających ciąg.

Uwaga: ponieważ równanie B-9 uwzględnia zmiany ciągu adekwatne do prędkości lotu oraz podniesienia drogi startowej, współczynnik B_8 dla danego samolotu zależy wyłącznie od wychylenia klap.

W przypadku wiatru czołowego o prędkości innej niż domyślne 8 węzłów, odległość rozbiegu przed startem koryguje się przy pomocy równania:

$$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \qquad \text{(B-10)}$$

gdzie

S_{TOw} oznacza długość rozbiegu przed startem skorygowana o prędkość wiatru czołowego w, ft;

V_C (w tym równaniu) oznacza skalibrowaną prędkość przy skręcie na rozbiegu, kt;

w oznacza prędkość wiatru czołowego, kt.

Długość rozbiegu przed startem koryguje się również względem gradientów drogi startowej, stosując równanie:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \qquad \text{(B-11)}$$

▼M2

gdzie

S_{TOG} oznacza długość rozbiegu (wyrażoną w stopach) skorygowaną o prędkość wiatru czołowego i gradient drogi startowej;

a oznacza średnie przyspieszenie na drodze startowej, równe $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2/(2 \cdot s_{TOw})$, ft/s^2;

G_R oznacza gradient drogi startowej; dodatni w przypadku startu pod górę.

B6 WZNOSZENIE ZE STAŁĄ PRĘDKOŚCIĄ

Ten typ segmentu definiuje się prędkością przyrządową poprawioną, ustawieniem klap oraz wysokością i kątem przechylenia na końcu segmentu, a także prędkością wiatru czołowego (domyślnie 8 węzłów). Podobnie jak w przypadku każdego innego segmentu, parametry początkowe segmentu, w tym skorygowany ciąg użytkowy, uznaje się za równorzędne do parametrów końca segmentu poprzedzającego – brak przerw (z wyjątkiem kąta wychylenia klap i kąta przechylenia, które w tych obliczeniach mogą się zmieniać krokowo). W pierwszej kolejności oblicza się ciąg użytkowy na końcu segmentu, stosując odpowiednio równania B-1–B-5. Średni geometryczny kąt wznoszeniag γ (zob. **rysunek B-1**) określa się za pomocą równania:

$$\gamma = \arcsin\left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n/\delta}}{\overline{W/\delta}} - \frac{R}{\cos\varepsilon} \right] \right) \qquad \text{(B-12)}$$

gdzie wartości w liczniku oznaczają wartości segmentu środkowego (= średnie wartości punktów początkowych i punktów końcowych – zasadniczo wartości segmentu środkowego); oraz

K oznacza stałą zależną od prędkości równa 1,01, gdy $V_C \leq 200$ kt lub 0,95 w innych przypadkach. Powyższa wartość stała uwzględnia oddziaływanie na gradient wznoszenia, wznoszenia przy wietrze czołowym o prędkości 8 węzłów i przyspieszenia podczas wznoszenia przy stałej prędkości przyrządowej poprawionej (prędkość rzeczywista wzrasta wraz ze zmniejszaniem się gęstości powietrza w miarę nabierania wysokości);

R oznacza stosunek współczynnika siły oporu samolotu do współczynnika jego siły nośnej, odpowiedni dla konkretnego ustawienia klap. Przyjmuje się, że podwozie zostało wpuszczone;

ε kąt przechylenia, w radianach.

Kąt wznoszenia koryguje się względem wiatru czołowego w za pomocą równania:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \qquad \text{(B-13)}$$

gdzie γ_w oznacza średni kąt wznoszenia skorygowany względem wiatru czołowego.

Odległość, jaką samolot pokonuje na rzucie toru na ziemi, Δs podczas wznoszenia z kątem γ_w, od początkowej wysokości bezwzględnej h_1 do końcowej wysokości bezwzględnejh_2, wyznacza się z równania:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma_w} \qquad \text{(B-14)}$$

Z zasady stałą prędkość lotu przyjmuje się dla dwóch różnych etapów profilu odejścia. Pierwszy, czasami określany jako *segment początkowego wznoszenia*, rozpoczyna się zaraz po oderwaniu samolotu od ziemi, w którym to przypadku względy bezpieczeństwa nakazują, aby samolot poruszał się z minimalną prędkością lotu, tzn. z bezpieczną prędkością startową. Jest to prędkość wzorcowa i w przypadku standardowych czynności lotniczych osiąga się ją na wysokości 35 stóp powyżej drogi startowej. Powszechnie przyjętą praktyką jest jednak

▼M2

utrzymywanie prędkości wznoszenia początkowego nieco powyżej bezpiecznej prędkości startowej, zazwyczaj 10–20 węzłów, ponieważ utrzymanie takiej prędkości poprawia osiągnięty gradient wznoszenia początkowego. Drugi segment rozpoczyna się po wpuszczeniu klap i początkowym przyspieszeniu, i określa się go jako *wznoszenie stałe*.

Prędkość lotu podczas wznoszenia początkowego zależy od ustawienia klap przy starcie oraz masy brutto samolotu. Skalibrowaną prędkość przyrządową przy początkowym wznoszeniu V_{CTO} oblicza się, stosując przybliżenie pierwszego rzędu:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{\mathrm{W}} \tag{B-15}$$

gdzie C oznacza współczynnik właściwy dla ustawienia klap (kt/√lbf), odczytany z bazy danych ANP.

W przypadku wznoszenia stałego po przyspieszeniu prędkość przyrządowa poprawiona to parametr określany przez użytkownika.

B7 REDUKCJA MOCY (SEGMENT PRZEJŚCIOWY)

Aby przedłużyć żywotność silnika, a często również ograniczyć hałas w niektórych rejonach, w określonym punkcie po starcie moc się redukuje, co inaczej nazywa się *odcięciem mocy*. Ciąg redukuje się zazwyczaj na segmencie wznoszenia ze stałą prędkością (**sekcja B6)** lub na segmencie przyspieszenia (**sekcja B8)**. Ponieważ jest to procedura stosunkowo krótka, trwająca zazwyczaj tylko od 3 do 5 sekund, modeluje się ją, dodając do pierwszego segmentu „segment przejściowy”. Procedurę tę wykonuje się na ogół na odległości względem poziomej płaszczyzny podłoża, wynoszącej około 1 000 ft (305 m).

Wielkość redukcji ciągu

W normalnym trybie pracy ciąg silnika redukuje się do maksymalnego ciągu wznoszenia. W przeciwieństwie do ciągu startowego, moc na wznoszeniu można utrzymywać bez ograniczeń czasowych, w praktyce utrzymuje się ją zazwyczaj do momentu, w którym samolot osiągnie zadaną wysokość przelotową. Maksymalny poziom ciągu wznoszenia wyznacza się za pomocą równania B-1, korzystając ze współczynników ciągu maksymalnego podanych przez producenta. Procedura przeciwhałasowa może jednak wymagać dodatkowej redukcji ciągu, czasami określanej „redukcją głęboką”. Zgodnie z wymogami bezpieczeństwa, maksymalna redukcja ciągu ogranicza się ([1]) do wielkości zależnej od charakterystyki samolotu i liczby silników.

Poziom minimalnego „zredukowanego ciągu” niekiedy nazywa się „ciągiem zredukowanym” przy niepracującym silniku:

$$(F_n/\delta)_{engine.out} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0{,}01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos\varepsilon}\right] \tag{B-16}$$

gdzie

δ_2 oznacza stosunek ciśnienia na wysokości h_2;

G' oznacza procentowy gradient wznoszenia z niepracującym silnikiem:

= 0 % dla samolotów z automatycznym systemem przywracania ciągu; w innym przypadku;

= 1,2 % dla samolotów dwusilnikowych;

= 1,5 % dla samolotów trzysilnikowych;

= 1,7 % dla samolotów czterosilnikowych.

([1]) „Procedury przeciwhałasowe”, ICAO, dokument 8168 „PANS-OPS”, tom 1 część V, rozdział 3, ICAO 2004 r.

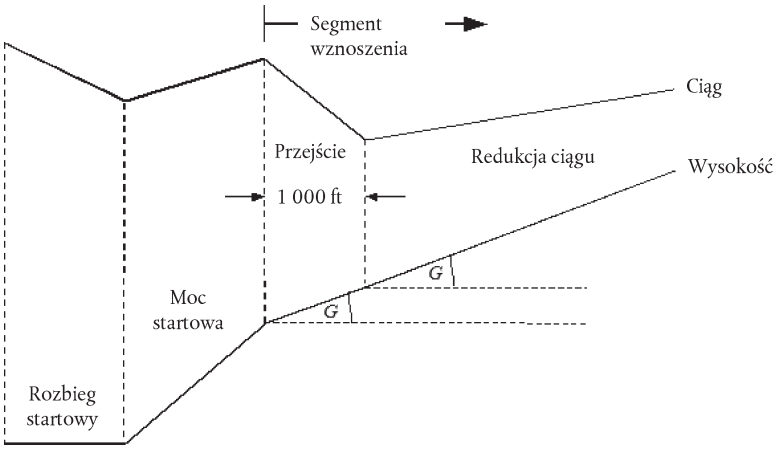
▼M2

Segment wznoszenia ze stałą prędkością z redukcją ciągu

Gradient segmentu wznoszenia oblicza się za pomocą równania B-12, a ciąg oblicza się za pomocą równania B-1 dla maksymalnych wartości współczynników wznoszenia lub, w przypadku ciągu zredukowanego, za pomocą równania B-16. Segment wznoszenia dzieli się następnie na dwa podsegmenty o identycznym kącie wznoszenia. Zilustrowano to na **rysunku B-2**.

Rysunek B-2

Segment wnoszenia ze stałą prędkością z redukcją ciągu (ilustracja – bez odniesienia do skali)



Pierwszy podsegment przypisuje się odległości względem ziemi wynoszącej 1 000 ft (304 m), natomiast skorygowany ciąg użytkowy na silnik w punkcie końcowym odległości wynoszącej 1 000 ft jest równy wartości redukcji. (Jeżeli początkowa odległość względem ziemi jest krótsza niż 2 000 ft, jedną połowę segmentu przypisuje się redukcji ciągu). Ostateczny ciąg na drugim podsegmencie jest także równy wartości ciągu po redukcji. W ten sposób na drugim podsegmencie samolot porusza się ze stałym ciągiem.

B8 WZNOSZENIE Z PRZYSPIESZENIEM I WPUSZCZENIEM KLAP

Segment ten zazwyczaj występuje po początkowym wznoszeniu. Podobnie jak w przypadku wszystkich segmentów lotu, wysokość punktu początkowego segmentu h_1, prędkość rzeczywista V_{T1} oraz ciąg $(F_n/\delta)_1$ są identyczne z wartościami dla punktu końcowego segmentu poprzedzającego. Prędkość przyrządowa poprawiona w punkcie końcowym segmentu poprzedzającego V_{C1} i średni gradient wznoszenia *ROC* to wartości wejściowe, wprowadzone przez użytkownika (kąt przechylenia ε to funkcja prędkości i promienia zakrętu). Ponieważ są one współzależne, wysokość bezwzględną w punkcie końcowym segmentu h_2, rzeczywistą prędkość lotu w punkcie końcowym segmentu V_{T2}, ciąg w punkcie końcowym segmentu $(F_n/\delta)_2$ i długość toru na segmencie Δs należy obliczać za pomocą wielokrotnych powtórzeń; wysokość bezwzględną w punkcie końcowym segmentu h_2 szacuje się wstępnie, a następnie dokonuje się jej ponownego obliczenia za pomocą równania B-16 i B-17, do czasu gdy różnica między wynikami kolejnych obliczeń będzie niższa niż określony próg tolerancji, np. 1 stopa. Użyteczna początkowa wartość szacunkowa wynosi $h_2 = h_1 + 250$ stóp.

Długość toru segmentu (odległość poziomą) szacuje się jako:

$$S_{seg} = 0{,}95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2)/2\,(\alpha_{max} - G \cdot g) \qquad \text{(B-17)}$$

▼M2

gdzie

0.95 oznacza czynnik uwzględniający oddziaływanie wiatru czołowego o sile 8 węzłów przy wznoszeniu z prędkością 160 kt;

k oznacza stałą przeliczania węzłów na ft/s = 1,688 ft/s na węzeł;

V_{T2} = prędkość rzeczywista w punkcie końcowym segmentu, wyrażona w węzłach: $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

gdzie σ_2 = stosunek gęstości powietrza na wysokości bezwzględnej w punkcie końcowym segmentu h_2;

a_{max} = maksymalne przyspieszenie w locie poziomym (ft/s^2)

$= g\left[N \cdot \overline{F_n/\delta}/\left(\overline{W/\delta}\right) - R/cos\ \varepsilon\right]$

G = gradient wznoszenia $\approx \frac{ROC}{60 \cdot k \cdot V_T}$

gdzie ROC = prędkość wznoszenia, wyrażona w ft/min.

Po takim obliczeniu Δs wysokość bezwzględną w punkcie końcowym segmentu h_2' przelicza się następnie za pomocą równania:

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0{,}95 \qquad \text{(B-18)}$$

Tak długo jak błąd obliczeń $|h'_2 - h_2|$ wykracza poza określony próg tolerancji, etapy równania B-17 i B-18, dotyczące obliczeń wartości wysokości bezwzględnej punktu końcowego segmentu h_2, rzeczywistej prędkości lotu V_{T2}, skorygowanego ciągu użytkowego na silnik $(F_n/\delta)_2$, należy powtarzać. Jeżeli błąd mieści się w granicach tolerancji, zaprzestaje się powtarzania obliczeń, a segment przyspieszenia wyznacza się za pomocą ostatecznych wartości punktu końcowego segmentu.

Uwaga: jeżeli podczas procedury powtarzania obliczeń $(a_{max} - G \cdot g) < 0{,}02$ g, przyspieszenie może być zbyt małe, aby na określonej odległości osiągnąć wymaganą V_{C2}. W takim przypadku gradient wznoszenia można ograniczyć do $G = a_{max}/g - 0{,}02$, redukując pożądaną prędkość wznoszenia w celu utrzymania dopuszczalnego przyspieszenia. Jeżeli $G < 0{,}01$, należy stwierdzić, że ciąg jest niewystarczający, aby osiągnąć zadane przyspieszenie i prędkość wznoszenia [1]; obliczenia należy zakończyć, weryfikując następnie poszczególne etapy procedury.

Długość segmentu przyspieszenia koryguje się względem wiatru czołowego w za pomocą równania:

$$\Delta S_w = \Delta_S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \qquad \text{(B-19)}$$

Segment przyspieszenia z redukcją mocy

Redukcję ciągu wprowadza się do segmentów przyspieszenia w taki sam sposób, jak w przypadku segmentu o stałej prędkości, przekształcając jego pierwszą część w segment przejściowy. Poziom redukcji ciągu oblicza się jak w przypadku procedury dotyczącej redukcji ciągu przy stałej prędkości, wyłącznie za pomocą równania B-1. Należy mieć na uwadze, że na ogół przyspieszanie i wznoszenie przy utrzymaniu ustawienia ciągu dla jednego niepracującego silnika nie jest możliwe. Zmianę ciągu zakłada się na odległości względem ziemi wynoszącej 1 000 ft (305 m), natomiast skorygowany ciąg użytkowy na silnik w punkcie

[1] W każdym z omówionych przypadków model komputerowy należy zaprogramować tak, aby powiadamiał użytkownika o występowaniu niespójności.

▼M2

końcowym segmentu odległości 1 000 ft jest równy wartości redukcji. Prędkość w punkcie końcowym segmentu wyznacza się z powtarzania obliczeń dla segmentu o długości 1 000 ft. (Jeżeli odległość początkowa względem poprzecznej płaszczyzny podłoża wynosi mniej niż 2 000 ft, połowę segmentu przypisuje się zmianie ciągu). Ostateczny ciąg na drugim podsegmencie jest także równy wartości ciągu po redukcji. W ten sposób na drugim podsegmencie samolot porusza się ze stałym ciągiem.

B9 DODATKOWE SEGMENTY WZNOSZENIA I PRZYSPIESZENIA PO WPUSZCZENIU KLAP

Jeżeli na torze lotu dla wznoszenia wyznacza się dodatkowe segmenty przyspieszenia, do obliczenia odległości rzutu toru na ziemi, średniego kąta wznoszenia i odpowiadającego każdemu z nich przyrostowi wysokości również stosuje się równania B-12–B-19. Tak samo jak wcześniej, końcową wysokość segmentu należy oszacować, powtarzając obliczenia.

B10 SCHODZENIE I WYTRACANIE PRĘDKOŚCI

Tor lotu, na którym wykonuje się podejście do lądowania, wymaga zazwyczaj, aby na końcowym segmencie podejścia, na którym parametry lotu samolotu skonfigurowano w sposób przewidujący wychylenie klap i wypuszczenie podwozia służące podejściu, samolot zszedł z wysokości i wytracił prędkość. Zasady mechaniki lotu, obowiązujące w przypadku odejść, nie ulegają zmianie; podstawowa różnica polega na tym, że znany jest profil wysokości i prędkości, natomiast konieczne jest ustalenie poziomów ciągu silnika dla każdego z segmentów. Podstawowym równaniem bilansu sił jest:

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos\gamma + \sin\gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \qquad \text{(B-20)}$$

Równanie B-20 można stosować dwutorowo. Po pierwsze, pozwala ono wyznaczyć prędkość samolotu w punkcie początkowym i końcowym segmentu oraz kąt schodzenia (lub odległość poziomą na segmencie), a także wysokość bezwzględną w punkcie początkowym i końcowym segmentu. W takim przypadku wytracanie prędkości można obliczyć za pomocą równania:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos\gamma)^2 - (V_1/\cos\gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_S/\cos\gamma)} \qquad \text{(B-21)}$$

gdzie Δs oznacza odległość pokonaną względem ziemi, a V_1 i V_2 oznaczają początkową i końcową prędkość względem ziemi, obliczone za pomocą równania:

$$V = \frac{V_C \cdot \cos\gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \qquad \text{(B-22)}$$

Równania B-20, B-21 i B-22 potwierdzają, że silniejszy wiatr czołowy przy wytracaniu prędkości na określonym dystansie przy stałej prędkości schodzenia wymaga większego ciągu, natomiast w warunkach wiatru tylnego tę samą wartość wytracania prędkości można utrzymać przy mniejszym ciągu.

W większości, o ile nie we wszystkich przypadkach, wytracanie prędkości podczas podejścia do lądowania odbywa się na ciągu jałowym. W przypadku drugiego zastosowania równania B-20 ciąg definiuje się zatem jako jałowy, a wyniki równania wyprowadza się w oparciu o powtórzenia obliczeń służące wyznaczeniu wartości (1) wytracania prędkości oraz (2) wysokości w punkcie końcowym segmentu wytracania prędkości – podobnie jak w przypadku segmentów nabierania prędkości przy odejściu. W tym przypadku odległość wytracania prędkości może być zdecydowanie odmienna w warunkach wiatru czołowego i tylnego, zatem uzyskanie wiarygodnych wyników czasami wymaga zmniejszenia kąta schodzenia.

▼M2

Dla większości samolotów ciąg jałowy nie jest równy zeru, natomiast dla wielu jest również funkcją prędkości lotu. W związku z tym, w przypadku obliczania wytracania prędkości równanie B-20 rozwiązuje się, wprowadzając ciąg jałowy; ciąg jałowy oblicza się za pomocą równania:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \qquad \text{(B-23)}$$

gdzie (E_{idle}, $F_{idle,}$ $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ i H_{idle}) oznaczają współczynniki silnika na ciągu jałowym, zaczerpnięte z bazy danych ANP.

B11 PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA

Prędkość przyrządową poprawioną dla podejścia do lądowania, V_{CA}, odnosi się do masy lądowania, wyznaczając ją z równania o formule tożsamej z formułą równania B-11, a mianowicie:

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \qquad \text{(B-24)}$$

gdzie współczynnik D (kt/√lbf) odpowiada ustawieniu klap przy podejściu do lądowania.

Skorygowany ciąg użytkowy na silnik podczas schodzenia po ścieżce podejścia oblicza się, rozwiązując równanie B-12 dla masy W i obliczając stosunek siły oporu do siły nośnej R właściwy dla ustawienia klap przy wysuniętym podwoziu. Ustawienie klap powinno odpowiadać typowemu ustawieniu klap podczas lotów rzeczywistych. Podczas podejścia do lądowania można przyjąć stały kąt ścieżki podejścia γ. W przypadku samolotów odrzutowych i wielosilnikowych o napędzie śmigłowym γ wynosi on zazwyczaj – 3°. W przypadku samolotów jednosilnikowych i śmigłowych γ wynosi zazwyczaj – 5°.

Średni skorygowany ciąg użytkowy oblicza się poprzez odwrócenie równania B-12, przyjmując K = 1,03, aby uwzględnić wytracenie prędkości dla lotu na ścieżce schodzenia pod referencyjny wiatr czołowy o prędkości 8 węzłów, przy stałej prędkości przyrządowej poprawionej, wyznaczonej z równania B-24, tzn.:

$$\overline{F_n/\delta} = \frac{\overline{W/\delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin\gamma}{1{,}03} \right) \qquad \text{(B-25)}$$

Dla wiatru czołowego o prędkości innej niż 8 węzłów, średni skorygowany ciąg użytkowy to:

$$\left(\overline{F_n/\delta}\right)_w = \overline{F_n/\delta} + 1{,}03 \cdot \overline{W/\delta} \cdot \frac{\sin\gamma \cdot (w-8)}{N \cdot V_{CA}} \qquad \text{(B-26)}$$

Pokonaną odległość poprzeczną oblicza się za pomocą równania:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma} \qquad \text{(B-27)}$$

(dodatni, ponieważ $h_1 > h_2$ i wartość γ jest ujemna).

▼M2

Dodatek C

Modelowanie poprzecznego rozproszenia rzutu toru na ziemi

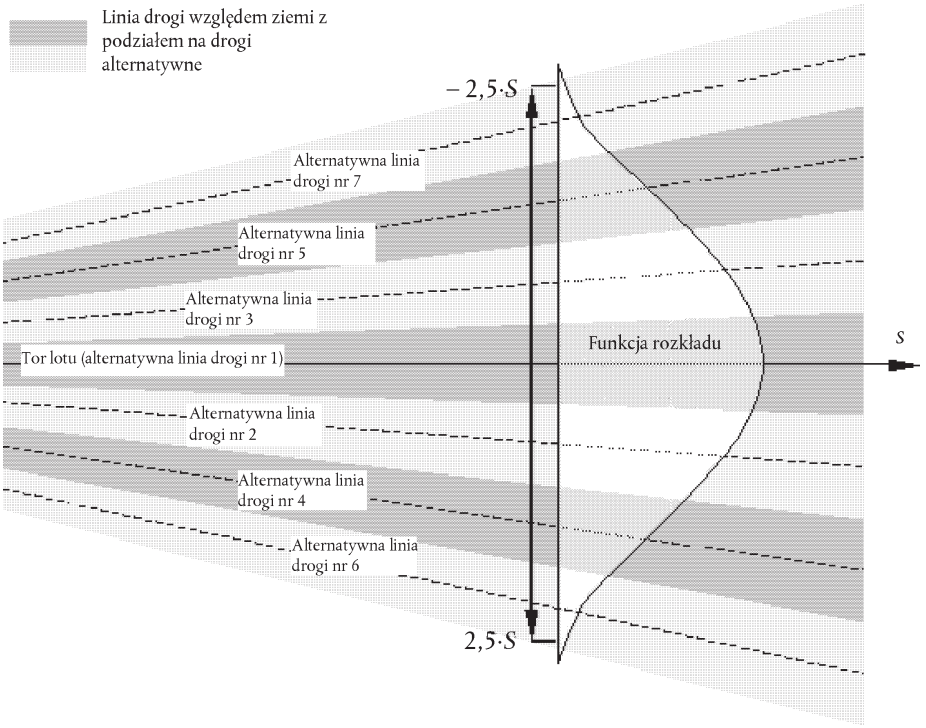
Zaleca się, aby w przypadku braku danych radarowych, przy modelowaniu poprzecznego rozproszenia rzutu toru na ziemi przyjąć założenie, że rozproszenie torów prostopadle do toru podstawowego jest zgodne z rozkładem normalnym Gaussa. Doświadczenie pokazuje, że założenie takie jest w większości przypadków uzasadnione.

Przyjmując rozkład Gaussa z odchyleniem standardowym *S*, zilustrowanym na **rysunku C-1**, około 98,8 procent wszystkich ruchów mieści się w granicach ± 2,5·*S* (tzn. w pasie rejestracji o szerokości 5·*S*).

Rysunek C-1

Podział rzutów toru na ziemi na 7 alternatywnych torów.

Szerokość pasa rejestracji odpowiada pięciokrotnemu standardowemu odchyleniu rozproszenia rzutu toru na ziemi



Rozkład Gaussa można zwykle modelować za pomocą 7 oddzielnych alternatywnych torów, rozmieszczonych w równych odległościach między granicami pasa rejestracji ±2,5·*S*, co pokazano na **rysunku C-1**.

Dokładność przybliżenia zależy jednak od zależności rozkładu toru głównego i torów alternatywnych względem wysokości ponad statkiem powietrznym. Może się zdarzyć (w przypadku bardzo małego lub bardzo szerokiego rozproszenia torów), że bardziej odpowiednia będzie inna liczba alternatywnych torów. Zbyt mała liczba alternatywnych torów powoduje pojawianie się „odnóg” na linii konturowej. **W tabelach C-1** i **C-2** zamieszczono parametry dotyczące podziału na 5 do 13 alternatywnych torów. W **tabeli C-1** przedstawiono umiejscowienie poszczególnych alternatywnych torów, natomiast w **tabela C-2** przedstawia odpowiedni procent ruchów na każdym alternatywnym torze.

▼M2

Tabela C-1

Umiejscowienie 5, 7, 9, 11 lub 13 alternatywnych torów.

Całkowita szerokość pasa rejestracji (obejmująca 98 % wszystkich ruchów) odpowiada pięciokrotnemu standardowemu odchyleniu

Alternatywny tor nr	Umiejscowienie alternatywnych torów w przypadku podziału na				
	5 alternatywnych torów	7 alternatywnych torów	9 alternatywnych torów	11 alternatywnych torów	13 alternatywnych torów
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

Tabela C-2

Procent ruchów na 5, 7, 9, 11 lub 13 alternatywnych torach.

Całkowita szerokość pasa rejestracji (obejmująca 98 % wszystkich ruchów) odpowiada pięciokrotnemu standardowemu odchyleniu

Alternatywny tor nr	Procent ruchów na alternatywnym torze w przypadku podziału na				
	5 alternatywnych torów	7 alternatywnych torów	9 alternatywnych torów	11 alternatywnych torów	13 alternatywnych torów
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

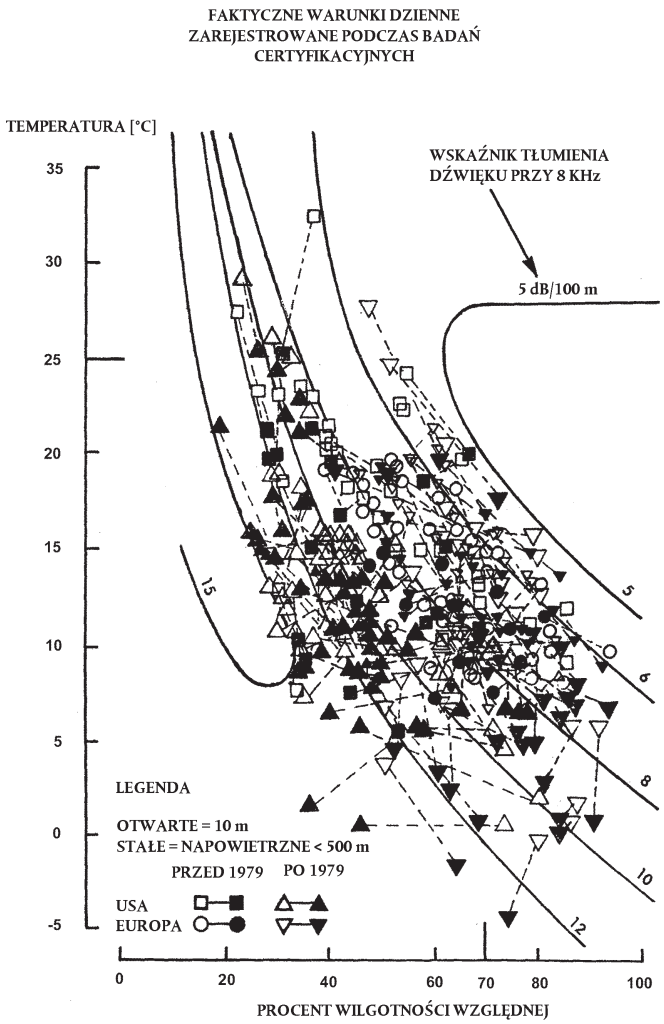
Dodatek D

Przeliczenie danych NPD dla warunków innych niż warunki odniesienia

Oddziaływania poziomu hałasu z każdego segmentu toru lotu pozyskuje się z danych NPD przechowywanych w międzynarodowej bazie danych ANP. Należy jednak mieć na uwadze, że dane te znormalizowano na podstawie średnich wskaźników tłumienia atmosferycznego, określonych w opublikowanym przez SAE dokumencie AIR-1845. Wskaźniki te to średnie wartości wyznaczone w europejskich i amerykańskich badaniach na potrzeby certyfikacji statków powietrznych pod kątem emisji hałasu. Duże zróżnicowanie uwzględnionych w tych badaniach warunków atmosferycznych (temperatury i wilgotności względnej) zilustrowano na **rysunku D-1**.

Rysunek D-1

Warunki meteorologiczne zarejestrowane podczas badań na potrzeby certyfikacji statków powietrznych pod kątem emisji hałasu.



Krzywe pokazane na **rysunku D-1**, obliczone z wykorzystaniem normatywnego modelu tłumienia atmosferycznego ARP 866A, pokazują, że warunki testowe uwzględniają dużą zmienność pochłaniania dźwięku o wysokiej częstotliwości (8 kHz) (przy czym zmienność pochłaniania całkowitego będzie raczej mniejsza).

Ponieważ współczynniki tłumienia podane w **tabeli D-1** to średnie arytmetyczne, całego układu wartości nie można odnieść do jednych referencyjnych warunków

▼M2

atmosferycznych (tj. o określonej wartości temperatury i wilgotności względnej). Można je traktować wyłącznie jako właściwości atmosfery czysto teoretycznej – określanej jako „atmosfera AIR-1845”.

Tabela D-1

Średnie wskaźniki tłumienia atmosferycznego stosowane do normalizowania danych NPD ujętych w bazie danych ANP

Częstotliwość środkowa pasma tercjowego [Hz]	Współczynnik tłumienia [dB/100 m]	Częstotliwość środkowa pasma tercjowego [Hz]	Współczynnik tłumienia [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

Współczynniki tłumienia podane w **tabeli D-1** można uznać za prawidłowe dla odpowiednich zakresów temperatury i wilgotności. Aby jednak sprawdzić, czy nie wymagają one skorygowania, do obliczenia średnich współczynników pochłaniania atmosferycznego dla średniej temperatury lotniska T i względnej wilgotności powietrza RH należy wykorzystać dane ARP-866A. Gdy porównanie tych wartości z danymi z **tabeli D-1** wskazuje na konieczność zastosowania korekcji, należy w tym celu skorzystać z poniższej metodologii.

Baza danych ANP zawiera następujące dane NPD dotyczące każdego ustawienia mocy:

— maksymalny poziom hałasu a odległość skośna, $L_{max}(d)$,

— poziom scalony w czasie a odległość dla referencyjnej prędkości $L_E(d)$, oraz

— nieważone referencyjne widmo dźwięku na odległości skośnej 305 m (1 000 ft), $L_{n,ref}(d_{ref})$, gdzie n = pasmo częstotliwości (w zakresie od 1 do 24 dla pasm tercjowych o częstotliwości środkowej od 50 Hz do 10 kHz),

przy czym wszystkie dane są znormalizowane do atmosfery AIR-1845.

Korekcję krzywych NPD do warunków określonych przez użytkownika T i RH przeprowadza się w trzech etapach:

▼M2

1) najpierw koryguje się widmo odniesienia w celu wyeliminowania tłumienia atmosferycznego SAE AIR-1845 $\alpha_{n,ref}$:

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad \text{(D-1)}$$

gdzie $L_n(d_{ref})$ oznacza nietłumione widmo przy d_{ref} = 305 m, a $\alpha_{n,ref}$ oznacza współczynnik pochłaniania atmosferycznego dla pasma częstotliwości n zaczerpniętego z **tabeli D-1** (ale wyrażony w dB/m).

2) Następnie skorygowane widmo dostosowuje się do każdej z dziesięciu standardowych odległości NPD d_i, stosując współczynniki tłumienia zarówno dla (i) atmosfery SAE AIR-1845; oraz (ii) atmosfery określonej przez użytkownika (na podstawie SAE ARP-866A).

(i) W przypadku atmosfery 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) W przypadku atmosfery określonej przez użytkownika:

$$L_{n,866A}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20,\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T,RH) \cdot d_i \quad \text{(D-3)}$$

gdzie $\alpha_{n,866A}$ oznacza współczynnik pochłaniania atmosferycznego dla pasma częstotliwości n (wyrażony w dB/m), obliczony z wykorzystaniem SAE ARP-866A przy temperaturze T i wilgotności względnej RH.

3) Na każdej odległości NPD d_i oba widma waży się dźwiękiem A i sumą decybeli, co pozwala na wyznaczenie wynikowych poziomów skorygowanych dźwiękiem A $L_{A,866A}$ oraz $L_{A,ref}$ – które następnie odejmuje się arytmetycznie:

$$\Delta L(T, RH, d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad \text{(D-4)}$$

Przyrost ΔL jest różnicą między NPD w atmosferze określonej przez użytkownika, a NPD w atmosferze referencyjnej. Aby otrzymać skorygowane dane NPD, wartości te dodaje się do wartości NPD podanych w bazie ANP.

Stosując ΔL do skorygowania L_{max} i L_E, w NPD przyjęto słuszne założenie, że różne warunki atmosferyczne mają wpływ tylko na widmo referencyjne i nie wpływają na rozkład poziomu w czasie. Można je uznać za prawidłowe dla typowych zakresów propagacji i typowych warunków atmosferycznych.

▼M2

Dodatek E

Korekcja segmentu o skończonej długości

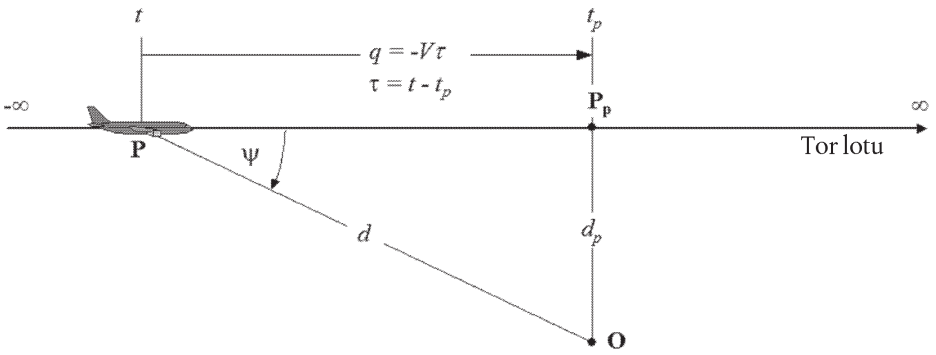
W niniejszym dodatku pokrótce omówiono obliczanie korekcji segmentu o skończonej długości oraz algorytm związany z frakcją energii, o którym mowa w sekcji 2.7.19.

E1 GEOMETRIA

Algorytm frakcji energii określa się na podstawie promieniowania dźwięku ze źródła dipolowego 90 stopni o „czwartej potędze". Charakteryzuje się ono właściwościami kierunkowymi zbliżonymi do dźwięku samolotów odrzutowych, przynajmniej w obszarze kątowym, który w największym stopniu wpływa na poziomy zdarzenia akustycznego poniżej toru lotu statku powietrznego i obok niego.

Rysunek E-1

Geometria między torem lotu a punktem umiejscowienia rejestratora O



Rysunek E-1 ilustruje geometrię propagacji dźwięku między torem lotu a punktem umiejscowienia rejestratora **O**. W punkcie **P** statek powietrzny porusza się w atmosferze o właściwościach jednorodnych, ze stałą prędkością, po prostym poziomym torze lotu. Najbliższym punktem podejścia względem rejestratora jest $\mathbf{P_p}$. Parametry te to:

d odległość między rejestratorem a statkiem powietrznym;

d_p prostopadła odległość od rejestratora do toru lotu (odległość skośna);

q odległość od **P** do $\mathbf{P_p} = -V \cdot \tau$;

V prędkość statku powietrznego;

t czas, w którym statek powietrzny osiąga punkt **P**;

t_p czas, w którym statek powietrzny znajduje się w punkcie najbliższego podejścia $\mathbf{P_p}$;

τ czas lotu = czas względny do czasu w punkcie $\mathbf{P_p} = t - t_p$;

ψ kąt między torem lotu a wektorem statek powietrzny-rejestrator.

Należy mieć na uwadze, że w przypadku gdy stosunek czasu lotu τ do najbliższego punktu podejścia względem rejestratora w momencie, gdy samolot znajduje się przed punktem umiejscowienia rejestratora (jak pokazano na **rysunku E-1**), jest ujemny, względna odległość q do punktu najbliższego podejścia przyjmuje wartość dodatnią. Jeżeli statek powietrzny znajduje się przed rejestratorem, q przyjmuje wartość ujemną.

▼M2

E2 SZACOWANIE FRAKCJI ENERGII

Podstawową koncepcją frakcji energii jest wyrażenie ekspozycji na hałas E powstający w punkcie umiejscowienia rejestratora z segmentu toru lotu $\mathbf{P_1P_2}$ (o punkcie początkowym $\mathbf{P_1}$ i punkcie końcowym $\mathbf{P_2}$), przez pomnożenie ekspozycji $E\infty$ przelotu po całym torze lotu o nieskończonej długości przez współczynnik *frakcji energii* F:

$$E = F \cdot E_{\infty} \tag{E-1}$$

Ponieważ ekspozycję można wyrazić jako scalony w czasie, średniokwadratowy (ważony) poziom ciśnienia akustycznego, czyli

$$E = const \cdot \int p^2(\tau) d\tau \tag{E-2}$$

to aby obliczyć E, ciśnienie średniokwadratowe trzeba wyrazić jako funkcję znanych parametrów geometrycznych i roboczych. W przypadku 90° źródła dipolowego,

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \tag{E-3}$$

gdzie p^2 i $p_p{}^2$ to zarejestrowane średniokwadratowe wartości ciśnienia akustycznego wytwarzanego przez statek powietrzny w momencie, gdy przelatuje on przez punkty $\mathbf{P}$ i $\mathbf{P_p}$.

Stwierdzono, że ta stosunkowo prosta zależność umożliwia dobrą symulację hałasu wytwarzanego przez samoloty odrzutowe, choć rzeczywiste mechanizmy tego procesu są niezwykle złożone. Wyrażenie $d_p{}^2/d^2$ pojawiające się w równaniu E-3 opisuje jedynie mechanizm rozprzestrzeniania sferycznego właściwego dla źródła punktowego, nieskończoną prędkość dźwięku oraz jednorodną atmosferę, niesprzyjającą propagacji dźwięku. Wszystkie inne efekty fizyczne – kierunkowość źródła, skończona prędkość dźwięku, pochłanianie atmosferyczne, przesunięcie dopplerowskie itd. – domyślnie obejmuje się współczynnikiem $sin^2\psi$. Współczynnik ten powoduje, że średniokwadratowa wartość ciśnienia maleje odwrotnie proporcjonalnie do d^4; stąd wyrażenie źródło „czwartej potęgi".

Wprowadzenie podstawień

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ oraz } \left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

średniokwadratową wartość ciśnienia można wyrazić jako funkcję czasu (ponownie pomijając propagację dźwięku w czasie):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \tag{E-4}$$

Wstawiając to do równania (E-2) i dokonując podstawienia

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \tag{E-5}$$

ekspozycję dźwięku w punkcie umiejscowienia rejestratora z przelotu w przedziale czasowym $[\tau_1, \tau_2]$ można wyrazić jako

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1+\alpha^2)^2} d\alpha \tag{E-6}$$

Rozwiązanie tej całki to:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right) \tag{E-7}$$

▼M2

Całkowanie w przedziale [–∞,+∞] (tj. na całym torze lotu o nieskończonej długości) daje następujące wyrażenie dla ekspozycji całkowitej E_∞:

$$E_\infty = const \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \tag{E-8}$$

w związku z czym frakcja energii według równania E-1 to:

$$F = \frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1\right) \tag{E-9}$$

E3 SPÓJNOŚĆ MAKSYMALNYCH I SCALONYCH W CZASIE WSKAŹNIKÓW METRYCZNYCH – ODLEGŁOŚĆ WYSKALOWANA

Następstwo użycia prostego modelu dipolowego do zdefiniowania frakcji energii polega na tym, że daje ono konkretną różnicę teoretyczną ΔL między poziomami hałasu zdarzenia akustycznego L_{max} i L_E. Jeżeli model linii konturowej ma być wewnętrznie spójny, musi być równy różnicy wartości wyznaczonych z krzywych NPD. Problem w tym, że dane NPD pochodzą z pomiarów rzeczywistych poziomów hałasu wytwarzanego przez statki powietrzne, co niekoniecznie odpowiada teorii uproszczonej. Do teorii należy zatem wprowadzić element elastyczności. W zasadzie jednak zmienne α_1 i α_2 zależą od geometrii i prędkości samolotu – nie pozostawiając żadnego marginesu dowolności. Rozwiązaniem jest pojęcie *odległości wyskalowanej* $d\lambda$, zgodnie z poniższym opisem.

Poziom ekspozycji $L_{E,\infty}$, podany w ujętych w bazie ANP tabelach jako funkcja d_p dla prędkości referencyjnej V_{ref}, można wyrazić jako

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg\left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] \tag{E-10}$$

gdzie p_0 oznacza standardowe ciśnienie referencyjne, a t_{ref} oznacza czas referencyjny (= 1 sek. dla SEL). W przypadku prędkości rzeczywistej V przybiera postać:

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg\left(\frac{V_{ref}}{V}\right) \tag{E-11}$$

Podobnie można zapisać maksymalny poziom zdarzenia akustycznego L_{max}

$$L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \tag{E-12}$$

Dla źródła dipolowego, używając równań E-8, E-11 i E-12, mając na uwadze, że (z równań E-2 i E-8) $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$ różnicę ΔL można zapisać:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V}\right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] - 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \tag{E-13}$$

Można to przyrównać jedynie do wartości ΔL wyznaczonej z danych NPD, jeżeli odległość skośną d_p, wykorzystaną do obliczenia frakcji energii, zastąpi się *odległością wyskalowaną* $d\lambda$, otrzymaną z równania

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \tag{E-14a}$$

lub

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \text{ przy } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \tag{E-14b}$$

▼**M2**

Zastępując w równaniu E-5 d_p przez $d\lambda$ i korzystając z definicji $q = V\tau$ z **rysunku E-1**, parametry α_1 i α_2 w równaniu E-9 można zapisać (wstawiając $q = q_1$ w punkcie początkowym oraz $q - \lambda = q_2$ w punkcie końcowym segmentu toru o długości λ) jako

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ oraz } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \tag{E-15}$$

Konieczność zastąpienia rzeczywistej odległości skośnej odległością wyskalowaną zmniejsza uproszczenie modelu dipolowego 90 stopni o „czwartej potędze". Z uwagi jednak na skuteczną kalibrację *in situ* przy pomocy danych z pomiarów, algorytm frakcji energii można uznać raczej za półempiryczny, a nie czysto teoretyczny.

▼M2

Dodatek F

Baza danych dotyczących źródeł hałasu w ruchu drogowym

Niniejszy dodatek zawiera bazę danych dotyczących większości istniejących źródeł hałasu w ruchu drogowym, z których należy korzystać w celu obliczenia poziomu hałasu w ruchu drogowym według metody opisanej w pkt 2.2 – Hałas w ruchu drogowym.

Tabela F-1

Współczynniki $A_{R,i,m}$ i $B_{R,i,m}$ dla hałasu toczenia oraz $A_{P,i,m}$ i $B_{P,i,m}$ dla hałasu jednostki napędowej

Kategoria	Współczynnik	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**

Kategoria	Współczynnik	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

Tabela F-2

Współczynniki a_i i b_i dla opon z kolcami

Kategoria	Współczynnik	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

Tabela F-3

Współczynniki $C_{R,m,k}$ *i* $C_{P,m,k}$ dla przyspieszenia i zmniejszania prędkości

Kategoria	k	Cr	Cp
1	1= skrzyżowanie	– 4,5	5,5
	2= rondo	– 4,4	3,1
2	1= skrzyżowanie	– 4	9
	2= rondo	– 2,3	6,7
3	1= skrzyżowanie	– 4	9
	2= rondo	– 2,3	6,7
4a	1= skrzyżowanie	0	0
	2= rondo	0	0
4b	1= skrzyżowanie	0	0
	2= rondo	0	0
5	1= skrzyżowanie		
	2= rondo		

▼**M2**

Tabela F-4

Współczynniki $\alpha_{i,m}$ *i* β_m dla nawierzchni jezdni

Opis	Minimalna prędkość, przy której współczynnik ma zastosowanie [km/h]	Maksymalna prędkość, przy której współczynnik ma zastosowanie [km/h]	Kategoria	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
Referencyjna nawierzchnia jezdni	—	—	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									
1 warstwa ZOAB	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									
2 warstwy ZOAB	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									
2 warstwy ZOAB (drobnoziarnisty)	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**

Opis	Minimalna prędkość, przy której współczynnik ma zastosowanie [km/h]	Maksymalna prędkość, przy której współczynnik ma zastosowanie [km/h]	Kategoria	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									
Beton szczotkowany	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									
Beton szczotkowany o zoptymalizowanym składzie	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									
Beton drobno szczotkowany	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									
Nawierzchnia frezowana	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									
Twarde elementy wiązane w jodełkę	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

Opis	Minimalna prędkość, przy której współczynnik ma zastosowanie [km/h]	Maksymalna prędkość, przy której współczynnik ma zastosowanie [km/h]	Kategoria	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
Twarde elementy niewiązane w jodełkę	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									
Ciche elementy twarde	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									
Cienka warstwa 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									
Cienka warstwa 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

Dodatek G

Baza danych dotyczących źródeł hałasu w ruchu kolejowym

Niniejszy dodatek zawiera bazę danych dotyczących większości istniejących źródeł hałasu w ruchu kolejowym, z których należy korzystać w celu obliczenia poziomu hałasu w ruchu kolejowym według metody opisanej w pkt 2.3 – Hałas w ruchu kolejowym.

Tabela G-1

Współczynniki $L_{r,TR,i}$ i $L_{r,VEH,i}$ dla chropowatości szyn i kół

$L_{r,VEH,i}$			
Długość fali	Typ układu hamulcowego		
	c	k	n
	Wstawki hamulcowe z żeliwa	Kompozytowe wstawki hamulcowe	Hamulec dyskowy
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
6,3 mm	– 1,2	– 6,7	– 10,3

▼C1

$L_{r,VEH,i}$

Długość fali	Typ układu hamulcowego		
	c	k	n
	Wstawki hamulcowe z żeliwa	Kompozytowe wstawki hamulcowe	Hamulec dyskowy
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

$L_{r,TR,i}$

Długość fali	Chropowatość szyny	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Dobrze utrzymana i bardzo gładka)	Zwykła sieć kolejowa (zwyczajnie utrzymana, gładka)
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

$L_{r,TR,i}$		
Długość fali	Chropowatość szyny	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Dobrze utrzymana i bardzo gładka)	Zwykła sieć kolejowa (zwyczajnie utrzymana, gładka)
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

Tabela G-2

Współczynniki $A_{3,i}$ dla filtra stycznego

$A_{3,i}$					
Długość fali	Obciążenie osiowe 50 kN – średnica koła 360 mm	Obciążenie osiowe 50 kN – średnica koła 680 mm	Obciążenie osiowe 25 kN – średnica koła 920 mm	Obciążenie osiowe 50 kN – średnica koła 920 mm	Obciążenie osiowe 100 kN – średnica koła 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

	$A_{3,i}$				
Długość fali	Obciążenie osiowe 50 kN – średnica koła 360 mm	Obciążenie osiowe 50 kN – średnica koła 680 mm	Obciążenie osiowe 25 kN – średnica koła 920 mm	Obciążenie osiowe 50 kN – średnica koła 920 mm	Obciążenie osiowe 100 kN – średnica koła 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

Tabela G-3

Współczynniki $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ i $L_{H,VEH,SUP,i}$ dla funkcji przenoszenia

(Wartości wyrażono w poziomie mocy akustycznej na oś)

	$L_{H,TR,i}$						
	Podkład torowiska/Typ przekładki szynowej						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
Częstotliwość	Podkład monoblokowy na miękkiej przekładce szynowej	Podkład monoblokowy na średnio sztywnej przekładce szynowej	Podkład monoblokowy na twardej przekładce szynowej	Podkład dwublokowy na miękkiej przekładce szynowej	Podkład dwublokowy na średnio sztywnej przekładce szynowej	Podkład dwublokowy na twardej przekładce szynowej	Podkłady drewniane
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

$L_{H,VEH,i}$				
Częstotliwość	Koło o średnicy 920 mm, brak pomiaru	Koło o średnicy 840 mm, brak pomiaru	Koło o średnicy 680 mm, brak pomiaru	Koło o średnicy 1 200 mm, brak pomiaru
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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Częstotliwość	Typ pojazdu
	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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Częstotliwość	Typ pojazdu
	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

Tabela G-4

Współczynniki $L_{R,IMPACT,i}$ dla hałasu uderzeniowego

$L_{R,IMPACT,i}$	
Długość fali	Jedna zwrotnica/styk/przejazd/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

$L_{R,IMPACT,i}$	
Długość fali	Jedna zwrotnica/styk/przejazd/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

Tabela G-5

Współczynniki $L_{W,0,idling}$ dla hałasu trakcji

(Wartości wyrażono w poziomie mocy akustycznej na pojazd)

$L_{W,0,idling}$										
Częstotliwość	Typ pojazdu									
	d		d		d		e		e	
	Lokomotywa z silnikiem Diesla (moc 800 kW)		Lokomotywa z silnikiem Diesla (moc 2 200 kW)		Zespół trakcyjny napędzany silnikiem Diesla		Elektrowóz		Elektryczny zespół trakcyjny	
	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB
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

$L_{W,0,idling}$										
Częstotliwość	Typ pojazdu									
	d		d		d		e		e	
	Lokomotywa z silnikiem Diesla (moc 800 kW)		Lokomotywa z silnikiem Diesla (moc 2 200 kW)		Zespół trakcyjny napędzany silnikiem Diesla		Elektrowóz		Elektryczny zespół trakcyjny	
	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB
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

$L_{W,0,idling}$										
Częstotliwość	Typ pojazdu									
	d		d		d		e		e	
	Lokomotywa z silnikiem Diesla (moc 800 kW)		Lokomotywa z silnikiem Diesla (moc 2 200 kW)		Zespół trakcyjny napędzany silnikiem Diesla		Elektrowóz		Elektryczny zespół trakcyjny	
	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB	ŹródłoA	ŹródłoB
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

Tabela G-6

Współczynniki $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1, α_2 dla hałasu aerodynamicznego

Wartości wyrażono w poziomie mocy akustycznej na pojazd (dla pojazdu o długości 20 m)

	Hałas aerodynamiczny przy 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Częstotliwość	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
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

	Hałas aerodynamiczny przy 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Częstotliwość	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
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

Tabela G-7

Współczynniki C_{bridge} propagacji dźwięku względem budowli

C_{bridge}	
Podkład torowiska	
N	L
Przewaga mostów z betonu lub kamienia niezależnie od rodzaju nawierzchni	Przewaga mostów ze stali z nawierzchnią tłuczniową
1	4

▼M2

Dodatek H

Baza danych dotyczących źródeł hałasu w działalności przemysłowej

W niniejszym dodatku przedstawiono kilka przykładowych wartości wejściowych dla niektórych źródeł hałasu w działalności przemysłowej, z których można korzystać w celu obliczenia poziomu hałasu według metody opisanej w pkt 2.4 – Hałas z działalności przemysłowej. Z uwagi na niezwykle specyficzny charakter źródeł hałasu z działalności przemysłowej w poszczególnych zakładach przemysłowych, odpowiednie wartości otrzymuje się z lokalnych, krajowych lub międzynarodowych baz danych czy pomiarów, stosownie do potrzeb.

Tabela H-1

Współczynniki L_W, $L_{W'}$ i $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (*x, y, z*) dla mocy akustycznej

$\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) = 0

$L_{W'}$ wyraża się jako moc akustyczną na metr źródła liniowego lub na metr kwadratowy źródła obszarowego.

Opis	Typ źródła	Kierunkowość źródła	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Piaskarka – na zewnątrz – z dyszą wylotową	Źródło punktowe	Pole swobodne	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Piec obrotowy	Źródło liniowe	Pole swobodne	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Stocznia	Źródło obszarowe	Półkolista	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Terminal gazowy	Źródło obszarowe	Półkolista	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

▼M2

Dodatek I

Baza danych dla hałasu wytwarzanego przez statki powietrzne – dane NPD

Niniejszy dodatek zawiera bazę danych dotyczących większości istniejących źródeł hałasu wytwarzanego przez statki powietrzne, z których należy korzystać w celu obliczenia poziomu hałasu statku powietrznego według metody opisanej w pkt 2.6 – Hałas statku powietrznego.

Tabela I-1

Współczynniki aerodynamiczne

ACFT_ID	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	D15			0,86464	0,088125
CNA560U	A	D35			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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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	OP_TYPE	FLAP_ID	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

Tabela I-2

Statki powietrzne

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Śmigło
707	Boeing 707-120/JT3C	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Skrzydło
717200	Boeing 717-200/BR 715	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Płatowiec
720	Boeing 720/JT3C	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
737	Boeing 737/JT8D-9	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Skrzydło
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Skrzydło
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Skrzydło
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Skrzydło
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Skrzydło
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Skrzydło
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Skrzydło
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
747400	Boeing 747-400/PW4056	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Skrzydło
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
767300	Boeing 767-300/PW4060	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Skrzydło
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Skrzydło
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Skrzydło
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Skrzydło
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Skrzydło
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Skrzydło
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Skrzydło
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Skrzydło
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Skrzydło
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Skrzydło
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Skrzydło
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Skrzydło
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Skrzydło
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Skrzydło
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Tłokowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Śmigło
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Śmigło
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Śmigło
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Other (RPM)	215	109	Śmigło
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbośmigłowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Śmigło
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Other (RPM)	215	109	Śmigło
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbo-śmigłowy	2	Niska	Komercyjny	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Śmigło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Płatowiec
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Płatowiec
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Płatowiec
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Płatowiec
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Płatowiec
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Płatowiec
CONCRD	Concorde/OLY593	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Skrzydło
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/ CF34-8C5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Śmigło
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Tłokowy	2	Duża	Komercyjny	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Śmigło
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Tłokowy	4	Duża	Komercyjny	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Śmigło
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Skrzydło
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Skrzydło
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turbośmigłowy	2	Niska	Komercyjny	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Śmigło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbośmigłowy	2	Niska	Komercyjny	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Śmigło
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbośmigłowy	4	Duża	Komercyjny	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Śmigło
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Śmigło
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Śmigło
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Śmigło
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Śmigło
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Odrzutowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Płatowiec
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Śmigło
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
EMB170	Embraer ERJ170-100	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Skrzydło
EMB175	Embraer ERJ170-200	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Skrzydło
EMB190	Embraer ERJ190-100	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
EMB195	Embraer ERJ190-200	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
GV	Gulfstream GV/BR 710	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Śmigło
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbośmigłowy	4	Duża	Komercyjny	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Śmigło
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Płatowiec
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Płatowiec
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Płatowiec
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Płatowiec
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Płatowiec
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Other (RPM)	213	113	Śmigło
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Tłokowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Śmigło
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Tłokowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Other (RPM)	213	109	Śmigło
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbośmigłowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Śmigło
SABR80	NA Sabreliner 80	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Śmigło
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Śmigło

▼M2

Tabela I-3

Domyślne etapy procedury podejścia

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
1900D	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Schodzenie	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Lądowanie	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Schodzenie	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Schodzenie	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	131,6	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
707QN	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Schodzenie	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Schodzenie	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Schodzenie	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Schodzenie	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Lądowanie	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Schodzenie	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Schodzenie	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	125,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
727100	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,8			3 083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			140,0			3 128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			140,0			3 551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
727EM1	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
727Q7	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,8			3 083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			136,0			3 551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAULT	1	Schodzenie	U-ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Schodzenie	U-05	3 000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			121,0			2 686,0	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
727QF	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			124,8			2 300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				316,8		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
7373B2	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			128,4			2 827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Schodzenie	T_ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Schodzenie	T_5	3 000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Schodzenie	A_15	1 500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Schodzenie	A_40	1 000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Lądowanie	A_40				304,7		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
737700	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,0			2 741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737D17	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				255,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
737N9	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
737QN	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Schodzenie	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Schodzenie	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				462,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
747200	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			144,1			4 163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Schodzenie	5	6 000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	155,4	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
747400	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			147,5			4 802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	279,5			30 000,0	
7478	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	218,3			10 000,0	
7478	DEFAULT	4	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	186,1			3 050,0	
7478	DEFAULT	5	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	174,6			4 500,0	
7478	DEFAULT	6	Lot poziomy	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Schodzenie	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Lądowanie	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Wytracanie prędkości			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Schodzenie	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				436,6		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
747SP	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				328,5		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
767300	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Schodzenie	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	185,4			5 926,0	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
7773ER	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Schodzenie	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Lądowanie	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAULT	4	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	178,9			5 000,0	
7878R	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Schodzenie	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Lądowanie	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	210,9			7 398,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A300-622R	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Schodzenie	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Schodzenie	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Lądowanie	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	211,6			8 736,9	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A310-304	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				152,3		

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A319-131	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	198,7			4 629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	183,5	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A320-232	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	1 819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			130,8			2 799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			14 717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	211,2			6 135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	2 003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			135,5			3 106,8	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A321-232	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Schodzenie	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Lądowanie	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 431,0	161,7	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A330-343	DEFAULT	7	Schodzenie – ciąg jałowy		2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Schodzenie	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Lądowanie	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Schodzenie – ciąg jałowy		2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Schodzenie	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Lądowanie	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			129,1			3 436,6	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A340-211	DEFAULT	12	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Schodzenie – ciąg jałowy		1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Schodzenie	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Schodzenie	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Lądowanie	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A380-841	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			18 044,6	
A380-841	DEFAULT	3	Lot poziomy	A_1+F	3 000,0				11 893,0	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
A380-841	DEFAULT	4	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	205,0			9 691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Schodzenie	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Schodzenie	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Lądowanie	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			136,3			5 731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Lot poziomy	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Lot poziomy – ciąg jałowy		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Schodzenie – ciąg jałowy		2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Schodzenie	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Schodzenie	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Lądowanie	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Wytracanie prędkości			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
BAC111	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Schodzenie	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Schodzenie	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Schodzenie	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Schodzenie	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Schodzenie	D-33	1 000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Lądowanie	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Schodzenie	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Schodzenie	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Schodzenie	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Lądowanie	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
BEC58P	DEFAULT	2	Schodzenie	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Schodzenie	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Lądowanie	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG	6	Wytracanie prędkości			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	2	Schodzenie	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	5	Lądowanie	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG	6	Wytracanie prędkości			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	139,5	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CIT3	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			131,4			2 016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-D	6 000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-D	4 000,0	100,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CNA172	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-D	3 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Schodzenie	10-D	1 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Schodzenie	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Schodzenie	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Lądowanie	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Wytracanie prędkości			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-A	4 000,0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-A	2 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Schodzenie	F10APP	1 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Schodzenie	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Lądowanie	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Schodzenie	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Schodzenie	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Lądowanie	F30APP				100,0		

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CNA208	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Schodzenie	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Schodzenie	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Lądowanie	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Schodzenie	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			105,6			1 611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Schodzenie	A_15	1 500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Schodzenie	A_35	1 000,0	85,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	5	Lądowanie	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			78,1			1 579,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CNA510	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO_C	3 000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Schodzenie	A_15	1 500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Schodzenie	A_35	1 000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Lądowanie	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			115,0			1 500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Schodzenie	A_15	1 500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Schodzenie	A_35	1 000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Lądowanie	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			100,0			1 580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Schodzenie	15 U	3 000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Schodzenie	35 D	1 500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Schodzenie	35 D	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Lądowanie	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			100,0			1 000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CNA560U	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Schodzenie	7	3 000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Schodzenie	D 15	1 500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Schodzenie	D 35	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Lądowanie	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			93,0			1 385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA560XL	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO	3 000,0	132,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	3	Schodzenie	D 15U	1 500,0	122,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	4	Schodzenie	D 35D	1 000,0	112,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	5	Lądowanie	D 35D				500,0		
CNA560XL	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			108,0			2 700,0	60,0
CNA560XL	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO	3 000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Schodzenie	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Schodzenie	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Lądowanie	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CNA750	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Schodzenie	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Schodzenie	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Schodzenie	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Lądowanie	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Schodzenie	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Schodzenie	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Schodzenie	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Lądowanie	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Wytracanie prędkości			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Schodzenie	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Schodzenie	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Schodzenie	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Lądowanie	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Wytracanie prędkości			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Schodzenie	CL1	6 000,0	250,0	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CONCRD	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Schodzenie	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Schodzenie	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Lądowanie	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Schodzenie	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Schodzenie	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Schodzenie	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Schodzenie	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			144,0			2 577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	146,3	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
CVR580	DEFAULT	3	Schodzenie	D-28	1 500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			100,9			2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Schodzenie	INT	3 000,0	163,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	3	Schodzenie	U-35	1 500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			136,3			3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Schodzenie	INT2	3 000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Schodzenie	U-20	1 500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			144,8			3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Schodzenie	U-35	1 500,0	163,5	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DC1040	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Schodzenie	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Schodzenie	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Schodzenie	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Schodzenie	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Lądowanie	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Schodzenie	INT	3 000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Schodzenie	D-35	1 500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Schodzenie	D-50	1 000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Lądowanie	D-50				390,6		

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DC850	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			138,1			3 515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Schodzenie	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Schodzenie	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Schodzenie	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Lądowanie	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			143,7			3 442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Schodzenie	INT	3 000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Schodzenie	D-35	1 500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Schodzenie	D-50	1 000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Lądowanie	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			139,2			4 406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Schodzenie	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Schodzenie	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Schodzenie	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Lądowanie	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			143,7			3 442,5	40,0

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DC8QN	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DC950	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			123,5			3 215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	162,5	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DC9Q9	DEFAULT	3	Schodzenie	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Schodzenie	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Lądowanie	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Schodzenie	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Lądowanie	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Schodzenie	D-25	1 000,0	96,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DHC7	DEFAULT	5	Lądowanie	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			84,4			1 571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			102,5			1 976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-A	4 000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Schodzenie	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Schodzenie	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Lądowanie	F30APP				100,0		

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
DO228	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Schodzenie	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Schodzenie	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Lądowanie	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	Schodzenie	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	Schodzenie	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	Schodzenie	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	4	Schodzenie	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	5	Schodzenie	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	6	Schodzenie	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	7	Lądowanie	A_A_DN				144,0		
ECLIP-SE500	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			70,0			1 291,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	9	Wytracanie prędkości			20,0			0,0	10,0

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
EMB120	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Schodzenie	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Schodzenie	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Schodzenie	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Schodzenie	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Schodzenie	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Schodzenie	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Lądowanie	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
EMB170	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	2	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Schodzenie – ciąg jałowy		2 000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Schodzenie	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Lądowanie	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			120,0			2 405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Schodzenie – ciąg jałowy		2 000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Schodzenie	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Lądowanie	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			120,0			2 487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Schodzenie – ciąg jałowy		2 000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Schodzenie	FULL	1 500,0	130,0	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
EMB190	DEFAULT	5	Lądowanie	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			120,0			2 447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Schodzenie – ciąg jałowy		6 000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Schodzenie – ciąg jałowy		3 000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Schodzenie – ciąg jałowy		2 000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Schodzenie	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Lądowanie	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			120,0			2 530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Schodzenie	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Schodzenie	INT2	3 000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Schodzenie	U-INT	1 500,0	141,3	3,0			
F10062	DEFAULT	4	Schodzenie	D-42	1 000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Lądowanie	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			124,5			2 835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Schodzenie	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Schodzenie	INT2	3 000,0	163,1	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
F10065	DEFAULT	3	Schodzenie	U-INT	1 500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Schodzenie	D-42	1 000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Lądowanie	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			126,3			2 952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Schodzenie	INT2	3 000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Schodzenie	U-INTR	1 500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Schodzenie	D-42	1 000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Lądowanie	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			116,6			2 008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Schodzenie	INT2	3 000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Schodzenie	U-INTR	1 500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Schodzenie	D-42	1 000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Lądowanie	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			117,2			2 013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	142,2	3,0			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
FAL20	DEFAULT	3	Schodzenie	D-25	1 500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			117,9			1 158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAULT	1	Schodzenie	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Schodzenie	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Schodzenie	L-20-D	1 500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Schodzenie	L-20-D	1 000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Schodzenie	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Lądowanie	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Schodzenie	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Schodzenie	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Schodzenie	L-20-D	1 500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Schodzenie	L-20-D	1 000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Schodzenie	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Lądowanie	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
GIV	DEFAULT	1	Schodzenie	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Schodzenie	L-0-U	3 000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Schodzenie	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Schodzenie	L-39-D	1 000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Lądowanie	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Schodzenie	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Schodzenie	L-20-U	3 000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Schodzenie	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Schodzenie	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Lądowanie	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				207,0		

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
HS748A	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Schodzenie	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Schodzenie	D-42	1 000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Lądowanie	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Schodzenie	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Schodzenie	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Lądowanie	D-42				516,6		

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
L10115	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Schodzenie	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Schodzenie	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Lądowanie	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Schodzenie	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
LEAR35	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Schodzenie	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Schodzenie	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Schodzenie	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Schodzenie	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Schodzenie	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Schodzenie	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Schodzenie	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Lądowanie	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	8,6

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
MU3001	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Schodzenie	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Schodzenie	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Lądowanie	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Schodzenie	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Schodzenie	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Schodzenie	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Lądowanie	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Schodzenie	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Schodzenie	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Schodzenie	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Etap nr	Typ etapu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wyjściowa wysokość bezwzględna (ft)	Wyjściowa prędkość CAS (kt)	Kąt schodzenia (w stopniach)	Dobieg w strefie przyziemia (ft)	Odległość (ft)	Ciąg wyjściowy (% ciągu maksymalnego)
PA42	DEFAULT	5	Schodzenie	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Lądowanie	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Wytracanie prędkości			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Schodzenie	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Schodzenie	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Schodzenie	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Schodzenie	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Schodzenie	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Schodzenie	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Lądowanie	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Wytracanie prędkości			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Wytracanie prędkości			30,0			0,0	10,0

▼M2

Tabela I-4 (część 1)

Domyślne etapy procedury odejścia

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
1900D	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	17-D				
1900D	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	17-D	400			
1900D	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D		2 950	138	
1900D	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	10 000			
1900D	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	17-D				
1900D	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	17-D	400			
1900D	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D		2 650	138	
1900D	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	10 000			
707320	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		2 047	175	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
707320	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	195	
707320	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 905	179	
707320	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	199	
707320	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 793	183	
707320	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	203	
707320	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
707320	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 624	189	
707320	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	209	
707320	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 430	197	
707320	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	217	
707320	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 259	205	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
707320	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		800	225	
707320	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	14				
707320	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707320	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 151	209	
707320	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		800	229	
707320	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707QN	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		2 047	175	
707QN	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	195	
707QN	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
707QN	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707QN	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 905	179	
707QN	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	199	
707QN	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707QN	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 793	183	
707QN	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	203	
707QN	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
707QN	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 624	189	
707QN	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	209	
707QN	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707QN	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 430	197	
707QN	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	217	
707QN	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707QN	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 259	205	
707QN	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		800	225	
707QN	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
707QN	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	14				
707QN	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	14	1 000			
707QN	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	14		1 151	209	
707QN	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		800	229	
707QN	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
717200	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 296,4	250	
717200	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 298	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
717200	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 229,1	250	
717200	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 165,9	250	
717200	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 142,6	250	
717200	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
717200	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 098,3	250	
717200	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_13A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_13A		2 003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
717200	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_13A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_13A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_13A		1 705,9	192,7	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
717200	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_13A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00B	10 000			
720B	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	20				
720B	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 000			
720B	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		2 632	175	
720B	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	195	
720B	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
720B	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	20				
720B	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 000			
720B	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		2 470	179	
720B	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	199	
720B	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	20				
720B	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 000			
720B	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		2 323	183	
720B	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	203	
720B	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	20				
720B	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 000			
720B	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		2 125	189	
720B	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	209	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
720B	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	20				
720B	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 000			
720B	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		2 005	193	
720B	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	213	
720B	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727100	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727100	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 342	160	
727100	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 342	190	
727100	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727100	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727100	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727100	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 265	160	
727100	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 265	190	
727100	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727100	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727100	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 192	165	
727100	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 192	195	
727100	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727100	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727100	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727100	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 115	170	
727100	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 115	200	
727100	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727D15	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D15	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 363	170	
727D15	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 363	200	
727D15	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727D15	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D15	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 281	170	
727D15	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 281	200	
727D15	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727D15	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D15	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 177	175	
727D15	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 177	205	
727D15	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	215	
727D15	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727D15	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727D15	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 057	180	
727D15	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 057	210	
727D15	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	5				
727D15	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D15	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		941	210	
727D15	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727D17	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D17	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 465	170	
727D17	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 465	200	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727D17	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727D17	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727D17	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D17	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 340	175	
727D17	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 340	205	
727D17	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	215	
727D17	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727D17	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D17	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 236	180	
727D17	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 236	210	
727D17	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727D17	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727D17	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727D17	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 158	180	
727D17	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 158	210	
727D17	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727D17	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM1	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 342	160	
727EM1	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 342	190	
727EM1	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727EM1	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM1	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 265	160	
727EM1	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 265	190	
727EM1	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM1	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 192	165	
727EM1	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 192	195	
727EM1	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	205	
727EM1	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727EM1	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM1	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 115	170	
727EM1	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 115	200	
727EM1	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727EM1	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM2	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 363	170	
727EM2	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 363	200	
727EM2	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727EM2	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM2	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 281	170	
727EM2	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 281	200	
727EM2	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM2	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 177	175	
727EM2	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 177	205	
727EM2	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	215	
727EM2	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM2	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 057	180	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727EM2	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 057	210	
727EM2	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	5				
727EM2	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		941	210	
727EM2	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q15	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727Q15	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727Q15	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 342	160	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727Q7	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	205	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727Q7	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727Q9	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 390	200	
727Q9	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727Q9	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727QF	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727QF	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727QF	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727QF	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
727QF	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
727QF	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	MaxContinuous	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	MaxContinuous	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 090	146	
737	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 568	171	
737	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 014	149	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 511	174	
737	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 851	154	
737	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 388	179	
737	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 685	160	
737	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 264	185	
737	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737300	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737300	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737300	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737300	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737300	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737300	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 361,4	212	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737300	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 671,2	191,9	
7373B2	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7373B2	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Start	Maks. startowa	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7373B2	DEFAULT	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7373B2	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 417,2	191,3	
7373B2	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 163,2	198,2	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7373B2	ICAO_A	M	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	5				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7373B2	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Start	Maks. startowa	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 493,2	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7373B2	ICAO_B	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737400	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	M	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	DEFAULT	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	DEFAULT	M	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737400	DEFAULT	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737400	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 789,6	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737400	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_A	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 869,9	201,5	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737400	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		2 073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737400	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Start	Maks. startowa	5				
737400	ICAO_B	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 800	206,6	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	M	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	DEFAULT	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	DEFAULT	M	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 470,2	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	DEFAULT	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	ICAO_A	M	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_A	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737500	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 500	213,2	
737500	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	M	1	Start	Maks. startowa	5				
737500	ICAO_B	M	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737500	ICAO_B	M	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	M	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	M	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	M	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737700	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
737700	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737700	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737700	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737700	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
737700	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
737700	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737700	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
737700	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_5		1 619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 840,6	200,4	
737700	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737700	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
737800	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 885,7	181,7	
737800	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 040			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 000			
737800	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 960			
737800	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 880			
737800	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 811			
737800	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 785			
737800	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 807			
737800	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 896,8	250	
737800	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 579,3	207,8	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 772			
737800	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 737			
737800	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 078,9	189,4	
737800	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 040			
737800	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 891,3	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 786,4	183,9	
737800	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 000			
737800	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 960			
737800	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 880			
737800	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 811			
737800	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737800	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 785			
737800	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
737D17	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737D17	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737D17	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737D17	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737D17	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737D17	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737D17	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N17	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N17	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737N17	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N17	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737N9	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N9	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737N9	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N9	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N9	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737N9	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737N9	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 685	160	
737N9	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737QN	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737QN	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737QN	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
737QN	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
737QN	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74710Q	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74710Q	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	239	
74710Q	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
747200	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747200	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747200	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747200	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
747200	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747200	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
747200	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747200	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	255	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747200	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
747200	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747200	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
747200	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747200	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	10				
747200	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747200	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		500	276	
747200	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74720A	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	254	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74720A	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720A	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74720B	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720B	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720B	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74720B	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720B	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720B	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
74720B	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
74720B	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 869			
747400	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 756			
747400	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		2 111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 637			
747400	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 435			
747400	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 199			
747400	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 004			
747400	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	2 544			
747400	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	2 561			
747400	DEFAULT	8	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	8	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	8	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	9	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	DEFAULT	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	9	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	2 600			
747400	DEFAULT	9	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 182,6	282,7	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	DEFAULT	9	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	9	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	9	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	5 796			
747400	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	5 685			
747400	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	5 579			
747400	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	5 372			
747400	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	5 145			
747400	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 686,7	268,4	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		1 017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	4 508			
747400	ICAO_A	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	4 921			
747400	ICAO_A	6	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	6	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	6	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	4 509			
747400	ICAO_A	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_A	7	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	4 540			
747400	ICAO_A	8	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 230	277,7	
747400	ICAO_A	8	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	8	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	8	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	9	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_A	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	9	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	10	3 000			
747400	ICAO_A	9	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	4 590			
747400	ICAO_A	9	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	ICAO_A	9	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	9	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 646			
747400	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	4 194			
747400	ICAO_B	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 640			
747400	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	4 067			
747400	ICAO_B	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 777,6	187,5	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 637			
747400	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05C	3 942			
747400	ICAO_B	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 633			
747400	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05C	3 718			
747400	ICAO_B	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 619			
747400	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 397,6	258,3	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05C	3 459			
747400	ICAO_B	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 606			
747400	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05C	3 217			
747400	ICAO_B	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 597			
747400	ICAO_B	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05C	2 759			
747400	ICAO_B	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747400	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 592			
747400	ICAO_B	8	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05C	2 755			
747400	ICAO_B	8	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	8	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	8	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	9	1	Start	Maks. startowa	10				
747400	ICAO_B	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	9	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 611			
747400	ICAO_B	9	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	2 782			
747400	ICAO_B	9	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	9	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	9	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			235	55
7478	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			265	55
7478	DEFAULT	8	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			280	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	DEFAULT	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	8	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	8	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	9	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	9	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			235	55
7478	DEFAULT	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			265	55
7478	DEFAULT	9	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			280	55
7478	DEFAULT	9	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	9	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			295	50
7478	DEFAULT	9	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			220	55
7478	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			250	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_1	4 700			
7478	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			276	50
7478	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			220	55
7478	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			254	55
7478	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_1	4 800			
7478	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			275	50
7478	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			255	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_1	4 500			
7478	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			275	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	9	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	9	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			250	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			223	55
7478	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			263	55
7478	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			300	50

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			210	55
7478	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			260	55
7478	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			270	50
7478	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			228	55
7478	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			262	55
7478	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	2 760			
7478	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			270	50
7478	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	F_10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			231	55
7478	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			264	55
7478	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			300	50
7478	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			231	55
7478	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			270	55
7478	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. startowa	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			235	55

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7478	ICAO_B	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	9	1	Start	Maks. startowa	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	9	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	F_0	10 000			
747SP	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747SP	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747SP	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747SP	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747SP	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747SP	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747SP	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747SP	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	228	
747SP	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna wpunkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747SP	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

Tabela I-4 (część 2)

Domyślne etapy procedury odejścia

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
747SP	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
747SP	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757300	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 097			
757300	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 569			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 041			
757300	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 412			
757300	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 275			
757300	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 099			
757300	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 881,8	236,7	
757300	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 891			
757300	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 655	224	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 829			
757300	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 528,2	215	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 097			
757300	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 252,1	211,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 569			
757300	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 041			
757300	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 412			
757300	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 275			
757300	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	2 099			
757300	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 891			
757300	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757300	ICAO_B	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00	1 829			
757300	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757PW	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 742,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 291,1	224,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 052,4	225,2	
757PW	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
757PW	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757PW	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757PW	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 153,8	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757PW	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757PW	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757PW	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757PW	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		886,5	205,7	
757PW	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 140,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 899,2	208,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 690,7	217,4	
757PW	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757PW	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 173,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757PW	ICAO_B	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 613,9	192,4	
757RR	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757RR	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 265,9	233,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757RR	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757RR	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757RR	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757RR	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757RR	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757RR	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757RR	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 436	214,5	
757RR	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757RR	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757RR	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757RR	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757RR	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
757RR	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	5	3 000			
757RR	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 256,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		2 051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		2 135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
757RR	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 713,8	211,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
757RR	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 000			
757RR	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05		1 562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
767300	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767300	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 198	172	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767300	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767300	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	238	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767300	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	2	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	2	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767300	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		2 029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	3	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767300	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	3	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767300	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	4	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767300	DEFAULT	4	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767300	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767300	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	15				
767300	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767300	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	240	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767300	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767400	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		2 123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		2 040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 508	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 616			
767400	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		2 098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 536			
767400	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		2 008	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05B		1 536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 454			
767400	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05B		1 434,4	224,8	
767400	ICAO_A	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 323			
767400	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05B		1 318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 173			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05B		1 258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05B		1 073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 491			
767400	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		2 147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 393			
767400	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		2 080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 292			
767400	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 975,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 128			
767400	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 908,2	230,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 944			
767400	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 766			
767400	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767400	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 111			
767400	ICAO_B	7	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_00_U		1 840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 523			
767400	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	7	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	7	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767CF6	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 840	147	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767CF6	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	209	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767CF6	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	234	
767CF6	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767CF6	DEFAULT	4	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767CF6	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767CF6	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	228	
767CF6	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 879	145	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767JT9	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	207	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767JT9	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 738	170	
767JT9	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767JT9	DEFAULT	3	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767JT9	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767JT9	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 379	167	
767JT9	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 328	190	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
767JT9	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
777200	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 089			
777200	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 856,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 057			
777200	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 681	215,6	
777200	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 022			
777200	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 147	228,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	8	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 101,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	DEFAULT	8	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	8	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	8	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
777200	DEFAULT	9	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	9	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	9	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	9	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	9	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 633,4	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 719,4	250	
777200	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05A		1 182,6	208,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		1 075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		1 104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			
777200	ICAO_A	8	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	7 500			
777200	ICAO_A	8	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	10 000			
777200	ICAO_A	9	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	9	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05	3 000			
777200	ICAO_A	9	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H		1 000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00H	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_A	9	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	9	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 089			
777200	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		2 183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 057			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		2 121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 022			
777200	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		2 059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 723	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		1 940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		1 809,2	206,7	
777200	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		1 683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 315,7	231,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		1 562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		1 450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	8	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	8	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	8	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	9	1	Start	Maks. startowa	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_05C	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777200	ICAO_B	9	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05A		1 381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_01		1 025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	9	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00		1 031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	9	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	9	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00	10 000			
777300	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 068			
777300	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 779,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 064			
777300	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 062			
777300	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 058			
777300	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 053			
777300	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 049			
777300	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 042			
777300	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 565			
777300	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 117			
777300	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 563			
777300	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 014			
777300	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 561			
777300	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_05_U		1 320,6	220	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_A	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	4 041			
777300	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 557			
777300	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_A	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 149,6	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 416			
777300	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 205			
777300	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		2 020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	3 076			
777300	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 894			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 679			
777300	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 387,7	250	
777300	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 402			
777300	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_05_U		1 491	244,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
777300	ICAO_B	7	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T_00_U	2 216			
777300	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_00_U	10 000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			225	50
7773ER	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			228	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			256	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	DEFAULT	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_A	8	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			230	55
7773ER	ICAO_A	9	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			223	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	3 564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	3 442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 355			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	3 314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	3 104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			236	55
7773ER	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			245	50
7773ER	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 138			
7773ER	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			241	55
7773ER	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 067			
7773ER	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			249	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_B	7	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 451			
7773ER	ICAO_B	7	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			250	55
7773ER	ICAO_B	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7773ER	ICAO_B	9	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			218	55
7878R	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			246	55
7878R	DEFAULT	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	8	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	9	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	9	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	DEFAULT	9	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 500			
7878R	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_A	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 300			
7878R	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 200			
7878R	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 100			
7878R	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	8	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	9	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	9	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	9	4	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	9	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 600			
7878R	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 500			
7878R	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 400			
7878R	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 200			
7878R	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	8	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
7878R	ICAO_B	9	1	Start	Maks. startowa	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	9	3	Przyspieszenie w procentach	Maks. startowa	FLAP_5			245	55
7878R	ICAO_B	9	4	Wznoszenie	Maks. startowa	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	9	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	9	6	Przyspieszenie w procentach	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	9	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	FLAP_0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 275	250	
A300-622R	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 216,8	250	
A300-622R	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 159,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 059,7	207,3	
A300-622R	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		876,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300-622R	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	8				
A300B4-203	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300B4-203	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		2 440	169	
A300B4-203	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 830	189	
A300B4-203	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	209	
A300B4-203	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	8				
A300B4-203	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		2 268	174	
A300B4-203	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 701	194	
A300B4-203	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	214	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300B4-203	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	8				
A300B4-203	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		2 137	178	
A300B4-203	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 603	198	
A300B4-203	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	218	
A300B4-203	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300B4-203	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	8				
A300B4-203	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		1 912	186	
A300B4-203	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 434	206	
A300B4-203	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	226	
A300B4-203	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A300B4-203	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	8				
A300B4-203	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		1 688	194	
A300B4-203	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 266	214	
A300B4-203	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	234	
A300B4-203	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A310-304	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 475,7	179,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 454,9	250	
A310-304	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 415,7	183	
A310-304	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 392,7	250	
A310-304	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		1 167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		1 115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		1 065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 172,6	205,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		959,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 415,7	183	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		1 117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A310-304	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0	10 000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 320,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		952,7	189	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		972,3	196,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		869,2	237,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_A	5	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		860	221,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A319-131	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 101	218,7	
A320-211	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 240,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		942	235,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 171	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-211	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		834,6	206,1	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		568,3	210,7	
A320-232	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

Tabela I-4 (część 3)

Domyślne etapy procedury odejścia

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A320-232	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 015,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		923,7	250	
A321-232	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 039,9	234,6	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		670,5	209,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		749,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		889,6	210	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A321-232	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 190,2	209,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		758,4	194,7	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		519,8	193	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		875,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_A	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 134,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-301	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		869,5	200,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		717,5	185,3	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 011	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 273,5	174,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		948,6	225	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A330-343	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		959,1	228,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		444,2	212,8	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		705,2	199,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-211	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	DEFAULT	2	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 554,9	243	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		1 110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_A	2	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		1 002,2	197,7	
A340-642	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 164	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_A	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_B	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_B	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 383,2	176,9	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_B	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 373,5	248,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A340-642	ICAO_B	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 053	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		722,8	249,2	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_A	8	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		994,4	242,4	
A380-841	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-841	ICAO_B	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	DEFAULT	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 339,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 216,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 041,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_A	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		749,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_A	8	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 446,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 315,9	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		1 003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 139	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
A380-861	ICAO_B	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Start	Maks. startowa	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAC111	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		1 942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT1		1 457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT1		1 000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		1 809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT1		1 357	183	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAC111	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT1		1 000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	8		1 665	169	
BAC111	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT1		1 249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT1		1 000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAC111	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	18				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAE146	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAE146	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAE300	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		500	219	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
BAE300	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
BEC58P	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CIT3	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		1 146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CL600	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		1 554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 500			
CL600	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CL600	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CL600	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CL600	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CL601	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		1 673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 500			
CL601	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CL601	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CL601	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CL601	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA172	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO-C		500	75	
CNA172	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO-C	1 000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO-C		500	80	
CNA172	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-C	3 000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-C	5 000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-C	8 000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	F-20D		500	80	
CNA182	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO	1 000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		500	85	
CNA182	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA182	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	F-20D		915	104	
CNA208	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA441	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	535			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA510	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Start	Maks. startowa	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA510	FLAPS_0	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_0	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Start	Maks. startowa	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_15		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	1 500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA525C	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D-15				
CNA525C	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-15	482,5			
CNA525C	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D-15		1 500	140,3	
CNA525C	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	D-15	1 500			
CNA525C	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	171	
CNA525C	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			
CNA525C	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA525C	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA525C	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			
CNA525C	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			
CNA55B	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D_15				
CNA55B	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	379			
CNA55B	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	1 500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	171,5	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA55B	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Start	Maks. startowa	ZERO_D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO_D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO_D		1 500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO_D	1 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Start	Maks. startowa	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	D_15	1 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 500	171,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	7 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO_C	10 000			
CNA560E	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
CNA560E	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	277			
CNA560E	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 500	161,7	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA560E	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 500			
CNA560E	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	15		1 500	186,7	
CNA560E	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA560E	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
CNA560E	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA560E	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA560E	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA560U	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
CNA560U	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 200	148	
CNA560U	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 500			
CNA560U	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 500	175	
CNA560U	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA560U	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 500	250	
CNA560U	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA560U	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA560U	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
CNA560XL	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 500	158	
CNA560XL	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 500			
CNA560XL	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 500	185	
CNA560XL	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 500	250	
CNA560XL	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	15		1 500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 500	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA680	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Start	Maks. startowa	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	277			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA750	FLAP_15	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Start	Maks. startowa	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	5	1 500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CNA750	FLAP_5	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	485			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	D-8				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Wznoszenie	Maks. startowa	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 907	130	
CVR580	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CVR580	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 321	140	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
CVR580	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1010	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
DC1010	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 670	167	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1010	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1010	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 335	180	
DC1010	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1010	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1040	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1040	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 395	202	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1040	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1040	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC1040	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC3	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	400			
DC3	DEFAULT	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC3	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		633	134	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC3	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC6	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC850	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	189	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC850	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC850	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC850	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC850	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC850	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC850	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC850	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 156	193	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC850	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC850	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC850	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC860	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		2 055	160	
DC860	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC860	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC860	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC860	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 371	188	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC860	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC860	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	215	
DC860	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC860	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC860	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC860	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC860	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC860	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		900	250	
DC860	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC870	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		2 405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC870	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC870	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		2 289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC870	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		2 129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC870	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	215	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC870	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC870	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC870	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC870	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	12				
DC870	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC870	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 541	180	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC8QN	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC8QN	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC8QN	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 491	182	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC8QN	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC8QN	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC8QN	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC910	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC910	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	194	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC910	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC930	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC930	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC930	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC930	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC930	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 306	164	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC93LW	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC93LW	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC93LW	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC950	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC950	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC950	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 843	164	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC950	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC950	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 698	170	
DC950	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC950	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC95HW	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC95HW	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	199	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DHC6	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		700	122	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DHC7	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

Tabela I-4 (część 4)

Domyślne etapy procedury odejścia

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DHC830	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	FLAPS1				
DO228	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	FLAPS1		1 000	101	
DO228	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO	1 000			
DO228	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	122	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DO228	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	2 000			
DO228	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	4 000			
DO228	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	6 000			
DO228	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	8 000			
DO228	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
DO328	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	F12-D				
DO328	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO	1 000			
DO328	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	2 000			
DO328	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	4 000			
DO328	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	6 000			
DO328	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
DO328	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO_DN				
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_DN	200			
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_UP	400			
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	6 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	8 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	10 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	TO_DN				
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_DN	200			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_UP	400			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		1 971,7	131,2	
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 087,6	145,6	
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 124,1	158,4	
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 102,8	170	
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	6 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	8 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	11	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	10 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	TO_DN				
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_DN	200			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_UP	400			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		1 760,4	115	
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		1 926,2	131,4	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 039,6	145,7	
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 075,3	158,4	
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	UP_UP		2 054,5	170	
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	6 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	8 000			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	11	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	10 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	1	Start	Maks. startowa	TO_DN				
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_DN	200			
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_UP	400			
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	4	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	5	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	6	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	7	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	8	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 998,7	170	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	9	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	6 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	10	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	8 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	1	11	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	10 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	1	Start	Maks. startowa	TO_DN				
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_DN	200			
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_UP	400			
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	4	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	5	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	6	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	7	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	8	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	9	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	6 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	10	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	8 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	2	11	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	10 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	1	Start	Maks. startowa	TO_DN				
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_DN	200			
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	3	Wznoszenie	Maks. startowa	TO_UP	400			
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	4	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	5	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	6	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	7	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	8	Przyspieszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP		1 794,8	170	
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	9	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	6 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	10	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	8 000			
ECLIP-SE500	HI_ALT	3	11	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	UP_UP	10 000			
EMB120	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
EMB120	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
EMB120	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		460	130	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB120	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	143	
EMB120	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB120	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB120	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB120	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 367	220	
EMB145	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB145	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 334	220	
EMB145	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 315	220	
EMB145	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB145	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 293	220	
EMB145	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 200			
EMB145	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 465	220	
EMB14L	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB14L	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 420	220	
EMB14L	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB14L	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 395	220	
EMB14L	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 366	220	
EMB14L	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB14L	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 335	220	
EMB14L	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 298	220	
EMB14L	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB14L	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 936	196	
EMB170	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 339	240	
EMB170	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 836	197,1	
EMB170	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 228	240	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB170	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 772	200,9	
EMB170	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 120	240	
EMB170	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 650	195	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB170	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB170	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB170	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 743	201	
EMB170	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB175	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 900	196	
EMB175	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 308	240	
EMB175	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 823	198,1	
EMB175	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 190	240	
EMB175	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB175	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 745	200,3	
EMB175	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 086	240	
EMB175	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 979	240	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB175	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB175	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB175	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 744	197,1	
EMB175	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB175	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 685	194,5	
EMB190	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 041	250	
EMB190	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 616	197,1	
EMB190	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 944	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB190	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 546	199,7	
EMB190	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 850	250	
EMB190	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB190	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 416	205,2	
EMB190	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 677	250	
EMB190	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB190	ICAO_A	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 826	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB190	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB190	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 628	199,7	

▼M2

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB190	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 622	195	
EMB195	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 965	250	
EMB195	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 556	197,6	
EMB195	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 872	250	
EMB195	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 489	200,2	
EMB195	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 781	250	
EMB195	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 364	205,7	
EMB195	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 615	250	
EMB195	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	1				
EMB195	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 631	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
EMB195	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
F10062	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		2 196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F10062	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 819	167	
F10062	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	197	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F10062	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		2 446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F10065	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		2 218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F10065	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		2 021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		1 516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	201	
F10065	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	TO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	6		2 229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	185	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F28MK2	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	6		2 011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F28MK2	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	6		2 103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	6		1 941	157	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F28MK4	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZERO		1 456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	6		1 743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	6		1 307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
F28MK4	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
FAL20	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
GII	DEFAULT	1	1	Start	ReduceStart	T-20-D				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
GII	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	ReduceStart	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	ReduceStart	T-20-D		1 500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	ReduceStart	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	1 500			
GII	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	3 000			
GII	DEFAULT	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	5 500			
GII	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	7 500			
GII	DEFAULT	1	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	10 000			
GII	QF_FULL	1	1	Start	Maks. startowa	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T-20-D		1 500	162	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
GII	QF_FULL	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	1 500			
GII	QF_FULL	1	7	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	3 000			
GII	QF_FULL	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	5 500			
GII	QF_FULL	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	7 500			
GII	QF_FULL	1	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	10 000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Start	ReduceStart	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	ReduceStart	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	ReduceStart	T-20-D		1 500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	ReduceStart	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	520			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
GIIB	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	1 500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	3 000			
GIIB	DEFAULT	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	5 500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	7 500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	10 000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Start	Maks. startowa	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T-20-D		1 500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	1 500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Wznoszenie	Zredukowana przy wznoszeniu	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
GIIB	QF_FULL	1	8	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	5 500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	7 500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	10 000			
GIV	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T-20-D		1 800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-10-U	1 850			
GIV	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-10-U	3 000			
GIV	DEFAULT	1	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 750	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
GIV	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	5 000			
GIV	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	6 000			
GIV	DEFAULT	1	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	7 000			
GIV	DEFAULT	1	13	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	8 000			
GIV	DEFAULT	1	14	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	9 000			
GIV	DEFAULT	1	15	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	10 000			
GV	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T-20-D		1 500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-10-U	1 800			
GV	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
GV	DEFAULT	1	9	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U		1 750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	5 000			
GV	DEFAULT	1	11	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	6 000			
GV	DEFAULT	1	12	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	7 000			
GV	DEFAULT	1	13	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	8 000			
GV	DEFAULT	1	14	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	9 000			
GV	DEFAULT	1	15	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T-0-U	10 000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	TO	1 000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
HS748A	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	12		1 094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	12	1 500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L1011	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 609	182	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L1011	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L1011	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L1011	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L1011	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L1011	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L1011	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L1011	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	218	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L1011	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L1011	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L1011	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L10115	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 974	186	
L10115	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	1	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	1	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L10115	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 911	188	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L10115	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	2	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	2	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	2	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L10115	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	3	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L10115	DEFAULT	3	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	3	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L10115	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	4	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	4	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	4	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L10115	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		2 125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	5	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	5	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	5	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L10115	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L10115	DEFAULT	6	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	6	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	6	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
L10115	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	INTR		1 343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	7	7	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	7	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	7	10	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L188	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	78-%		1 653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		1 240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	78-%				
L188	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	78-%		1 309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
L188	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	78-%				
L188	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	78-%		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		1 698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 698	196	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
LEAR25	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
LEAR25	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		2 075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	20		1 493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	20	1 500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
LEAR35	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
MD11GE	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	211	
MD11GE	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11GE	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	209	
MD11GE	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11GE	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11GE	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11GE	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	207	
MD11GE	DEFAULT	7	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11PW	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	2	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	3	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11PW	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	4	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	5	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11PW	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	6	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	6	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	6	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	6	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	6	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	6	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	6	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	7	1	Start	Maks. startowa	25				
MD11PW	DEFAULT	7	2	Wznoszenie	Maks. startowa	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	7	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	0/EXT		1 500	207	
MD11PW	DEFAULT	7	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	7	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	7	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD11PW	DEFAULT	7	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	0/RET	10 000			
MD81	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 866,9	250	
MD81	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD81	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT4		1 247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT4		1 169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 805,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT4		1 099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT	3 000			
MD82	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		939,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	ICAO_A	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD82	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 033,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	DEFAULT	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	1	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	ICAO_A	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	2	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	3	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	3	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		1 109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	ICAO_A	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	4	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	4	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	5	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	5	3	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	5	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	ICAO_A	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	1	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		2 056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	2	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 462	225,1	
MD83	ICAO_B	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	ICAO_B	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	3	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	3	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	3	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	4	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	ICAO_B	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	4	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	4	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	5	1	Start	Maks. startowa	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	T_INT		1 130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO		1 504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	5	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD83	ICAO_B	5	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	T_ZERO	10 000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 280	194	
MD9025	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD9025	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		1 916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		1 840	190	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD9025	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD9028	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MD9028	DEFAULT	5	1	Start	Maks. startowa	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Wznoszenie	Maks. startowa	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	RET/0		2 180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	RET/0	10 000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		1 130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	1	1 500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. startowa	1		1 130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
MU3001	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
MU3001	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
PA30	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO-D	1 500			
PA30	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. startowa	ZERO-D	3 000			
PA30	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	5 500			
PA30	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	7 500			
PA30	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO-D	10 000			
PA42	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Przyspieszenie	Maks. startowa	ZER-DN		1 000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Wznoszenie	Maks. startowa	ZER-DN	1 000			
PA42	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO		1 000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
PA42	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	4 000			
PA42	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	6 000			
PA42	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	8 000			
PA42	DEFAULT	1	9	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
SD330	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	10	1 000			
SD330	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
SD330	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
SD330	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
SD330	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	1	1	Start	Maks. startowa	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Etap nr	Typ etapu	Wartość siły ciągu	Flap_ID (Identyfikator klap)	Wysokość bezwzględna w punkcie końcowym (ft)	Prędkość wznoszenia (ft/min)	Prędkość CAS w punkcie końcowym (kt)	Przyspieszenie w (%)
SF340	DEFAULT	1	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	1	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	1	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	1	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	2	1	Start	Maks. startowa	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Wznoszenie	Maks. startowa	15	1 000			
SF340	DEFAULT	2	3	Przyspieszenie	Maks. startowa	15		1 450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Przyspieszenie	Maks. dla wznoszenia	5		1 088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	2	6	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	2	7	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	2	8	Wznoszenie	Maks. dla wznoszenia	ZERO	10 000			

▼M2

Tabela I-5

Domyślne profile punktów stałych

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Śmigło
707	Boeing 707-120/JT3C	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Skrzydło
717200	Boeing 717-200/BR 715	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Płatowiec
720	Boeing 720/JT3C	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Odrzutowy	3	Duża	Komercyjny	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
737	Boeing 737/JT8D-9	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Skrzydło
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Skrzydło
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Skrzydło
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Skrzydło
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Skrzydło
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Skrzydło
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Skrzydło
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
747400	Boeing 747-400/PW4056	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Skrzydło
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Skrzydło
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
767300	Boeing 767-300/PW4060	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Skrzydło
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Skrzydło
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Skrzydło
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Skrzydło
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Skrzydło
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Skrzydło
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Skrzydło
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Skrzydło
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Skrzydło
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Skrzydło
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Odrzutowy	2	Ciężka	Komercyjny	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Skrzydło
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Skrzydło
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Skrzydło
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Skrzydło
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Odrzutowy	4	Duża	Komercyjny	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Skrzydło
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Tłokowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Śmigło
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Śmigło
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Śmigło
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Other (RPM)	215	109	Śmigło
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turbośmigłowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Śmigło
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Other (RPM)	215	109	Śmigło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turbośmigłowy	2	Niska	Komercyjny	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Śmigło
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Płatowiec
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Płatowiec
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Płatowiec
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Płatowiec
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Odrzutowy	2	Niska	Komercyjny	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Płatowiec
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Płatowiec
CONCRD	Concorde/OLY593	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Śmigło
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Tłokowy	2	Duża	Komercyjny	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Śmigło
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Tłokowy	4	Duża	Komercyjny	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Śmigło
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Skrzydło
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Skrzydło
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Odrzutowy	4	Ciężka	Komercyjny	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Skrzydło
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turbośmigłowy	2	Niska	Komercyjny	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Śmigło
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbośmigłowy	2	Niska	Komercyjny	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Śmigło
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbośmigłowy	4	Duża	Komercyjny	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Śmigło
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Śmigło
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Śmigło
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Śmigło
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Śmigło
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Odrzutowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Płatowiec
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Śmigło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
EMB170	Embraer ERJ170-100	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Skrzydło
EMB175	Embraer ERJ170-200	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Skrzydło
EMB190	Embraer ERJ190-100	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
EMB195	Embraer ERJ190-200	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Skrzydło
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Płatowiec
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Płatowiec
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Płatowiec

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
GV	Gulfstream GV/BR 710	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Płatowiec
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Śmigło
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Skrzydło
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbośmigłowy	4	Duża	Komercyjny	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Śmigło
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Płatowiec
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Płatowiec
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Skrzydło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Odrzutowy	3	Ciężka	Komercyjny	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Skrzydło
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Płatowiec
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Płatowiec
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Płatowiec
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Płatowiec
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Odrzutowy	2	Duża	Komercyjny	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Płatowiec
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Other (RPM)	213	113	Śmigło
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Tłokowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Śmigło
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Tłokowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Other (RPM)	213	109	Śmigło
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbośmigłowy	2	Niska	Lotnictwo ogólne	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Śmigło

▼M2

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
SABR80	NA Sabreliner 80	Odrzutowy	2	Duża	Lotnictwo ogólne	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Płatowiec
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Śmigło
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbośmigłowy	2	Duża	Komercyjny	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Śmigło

▼M2

Tabela I-6

Domyślna masa

ACFTID	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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	Długość pokonywanego dystansu	Masa (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

Tabela I-7

Współczynniki dla silnika odrzutowego

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia	2 548,8	– 6,7075	– 0,014	0	– 0,72				
1900D	Maks. startowa	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Ogólna	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	Maks. dla wznoszenia	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	Maks. startowa	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Ogólna	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	Maks. dla wznoszenia	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	Maks. startowa	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	Maks. dla wznoszenia	15 541,5	– 17,8282	0,253495	0	0				
717200	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	Maks. startowa	17 542,7	– 19,588	0,234981	0	0				
717200	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				
720B	Ogólna	– 27 419,9	– 5,81791	– 0,01175	0	0	35 654,5	– 6 560,9		
720B	Maks. dla wznoszenia	14 540,1	– 13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. startowa	16 768,6	– 15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Ogólna	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727100	Maks. dla wznoszenia	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727100	Maks. startowa	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Ogólna	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D15	Maks. dla wznoszenia	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727D15	Maks. startowa	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727D15	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727D17	Ogólna	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D17	Maks. dla wznoszenia	13 812,7	– 7,52948	0,207702	– 0,000025939	0				
727D17	Maks. startowa	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
727EM1	Maks. dla wznoszenia	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	Maks. startowa	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Ogólna	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727EM2	Maks. dla wznoszenia	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727EM2	Maks. startowa	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Ogólna	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727Q15	Maks. dla wznoszenia	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	Maks. startowa	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Ogólna	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727Q7	Maks. dla wznoszenia	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	Maks. startowa	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Ogólna	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
727Q9	Maks. dla wznoszenia	12 746,2	– 8,11613	– 0,00049	– 4,53384E-06	0				
727Q9	Maks. startowa	13 705,6	– 8,72702	– 0,00053	– 4,8751E-06	0				
727QF	Ogólna	– 10 908	– 23,3571	– 0,0723	– 0,00000138	0	10 929,8	2 380,86		
727QF	Maks. dla wznoszenia	11 266	– 9,335	0,169297	– 4,70391E-06	0				
727QF	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	13 966	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Maksymalna w locie ustalonym przy wysokiej temperaturze	14 687	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Maksymalna w locie ustalonym	11 987	– 9,335	0,158001	– 4,70391E-06	0				
727QF	Maks. startowa	14 100	– 12,25	0,1495	– 0,00001175	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	16 800	– 12,25	0	0	– 90				
737	Ogólna	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737	Maks. dla wznoszenia	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737	Maks. startowa	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737300	Ogólna	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	Maks. dla wznoszenia	17 383,1	– 15,6072	0,148043	– 0,000001	– 24,2				
737300	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	20 363,9	– 17,0452	– 0,06578	– 0,000001	– 119				
737300	Maks. startowa	19 347	– 25,8689	0,456499	– 0,0000112	– 14,78				
737300	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	21 143,7	– 26,2402	0,398451	– 0,000014	– 79,95				
7373B2	Ogólna	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	Maks. dla wznoszenia	18 623,5	– 16,4797	0,169674	0	– 9,126				
7373B2	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	21 906,6	– 17,4327	– 0,07536	0	– 132,5				
7373B2	Maks. startowa	21 480,7	– 25,888	0,225791	0	– 8,441				
7373B2	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	25 393,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Ogólna	21 384	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia	19 662,2	– 18,221	0,207237	0	0				
737400	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	22 875,1	– 18,001	– 0,07615	0	– 124,7				
737400	Maks. startowa	22 116,3	– 26,0175	0,259442	0	0				
737400	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	26 883,2	– 26,1707	– 0,04324	0	– 159,7				
737500	Ogólna	11 106	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	Maks. dla wznoszenia	17 530,9	– 16,3556	0,153997	– 0,0000013	– 23,39				
737500	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	20 510,5	– 17,1336	– 0,07687	– 0,0000004	– 122,3				
737500	Maks. startowa	19 629,4	– 26,7504	0,550433	– 0,0000217	– 7,999				
737500	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	22 636,2	– 28,0937	0,225263	0,0000409	– 105,6				
737700	Maks. dla wznoszenia	22 106,7	– 23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	29 618,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	Maks. startowa	23 534,8	– 29,3547	0,308407	0	0				
737700	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	29 335,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	Maks. dla wznoszenia	22 403,5	– 27,2645	0,305603	0	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	26 593,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	Maks. startowa	26 089,1	– 29,1098	0,143559	0	0				
737800	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	30 143,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
737D17	Ogólna	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737D17	Maks. dla wznoszenia	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737D17	Maks. startowa	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N17	Ogólna	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737N17	Maks. dla wznoszenia	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737N17	Maks. startowa	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N9	Ogólna	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737N9	Maks. dla wznoszenia	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737N9	Maks. startowa	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737QN	Ogólna	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737QN	Maks. dla wznoszenia	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737QN	Maks. startowa	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
74710Q	Ogólna	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
74710Q	Maks. dla wznoszenia	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. startowa	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
747200	Ogólna	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747200	Maks. dla wznoszenia	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747200	Maks. startowa	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
74720A	Ogólna	– 32 370	– 7,83	– 0,02105	0	0	47 590	0		
74720A	Maks. dla wznoszenia	34 860	– 35	0,4962	0	0				
74720A	Maks. startowa	40 870	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Ogólna	– 28 110	– 10,05	– 0,03543	0	0	46 375	0		
74720B	Maks. dla wznoszenia	39 594	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	Maks. startowa	48 866	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Ogólna	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
747400	Maks. dla wznoszenia	44 157,4	– 42,6142	0,635772	0	0				
747400	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	56 826,2	– 45,4912	– 0,20856	0	– 392,3				
747400	Maks. startowa	53 290,5	– 53,434	0,606283	0	0				
747400	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	66 921,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	Podejście na biegu jałowym	5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	Maks. dla wznoszenia	50 523	– 39,8663	0,842437	– 0,000015	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	56 739,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,000015	– 343,137				
7478	Maks. startowa	64 247,2	– 66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	80 923,7	– 71,3162	– 0,30655	– 0,00001	– 520,464				
747SP	Ogólna	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747SP	Maks. dla wznoszenia	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747SP	Maks. startowa	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
757300	Maks. dla wznoszenia	29 549,2	– 30,6086	0,398179	0	0				
757300	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	36 157	– 30,9643	– 0,16465	0	– 250,7				
757300	Maks. startowa	40 175,5	– 35,323	– 0,11328	0	0				
757300	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	46 892,4	– 35,6127	– 0,53031	0	– 241,7				
757PW	Ogólna	– 44 951	– 0,83	0,0198	0	0	52 972	0		
757PW	Maks. dla wznoszenia	27 775,1	– 27,6876	0,381725	0	0				
757PW	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	34 748,3	– 29,9467	– 0,16641	0	– 250,7				
757PW	Maks. startowa	36 214,8	– 48,2704	0,908044	0	0				
757PW	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	45 592,5	– 49,7383	0,213208	0	– 290,6				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Ogólna	– 44 907	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 999	0		
757RR	Maks. dla wznoszenia	30 065,2	– 32,4779	0,397321	0	0				
757RR	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	36 735,1	– 32,445	– 0,16871	0	– 258,4				
757RR	Maks. startowa	37 802,1	– 38,2839	0,527181	0	0				
757RR	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	45 336,5	– 39,1302	– 0,00514	0	– 257,4				
767300	Ogólna	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
767300	Maks. dla wznoszenia	45 480	– 41,9	0,559	0	0				
767300	Maks. startowa	56 370	– 53	0,251	0	0				
767400	Maks. dla wznoszenia	45 902,7	– 39,5895	0,633446	0	0				
767400	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	63 647,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	Maks. startowa	60 475,4	– 56,8041	0,478788	0	0				
767400	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	72 425,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Ogólna	62 790	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610,37	14
767CF6	Maks. dla wznoszenia	38 057	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	Maks. startowa	44 769	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Ogólna	– 39 777	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 550	0		

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia	38 700	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	Maks. startowa	43 190	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Ogólna	32 710	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	Maks. dla wznoszenia	67 093,7	– 85,7553	1,8498	– 0,000076	0				
777200	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	82 096,7	– 72,2859	– 0,32818	– 0,0000179	– 637				
777200	Maks. startowa	93 672,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000806	0				
777200	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	114 758,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000261	– 702,4				
777300	Maks. dla wznoszenia	64 636,2	– 70,833	0,880073	0	0				
777300	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	90 015,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	Maks. startowa	87 833,8	– 97,7894	0,27543	0	0				
777300	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	103 835,2	– 97,831	– 0,632	0	– 549,1				
7773ER	Podejście na biegu jałowym	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	Maks. dla wznoszenia	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	Maks. startowa	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Podejście na biegu jałowym	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	Maks. dla wznoszenia	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	Maks. startowa	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Ogólna	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	Podejście na biegu jałowym	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Maks. dla wznoszenia	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	Maks. startowa	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				
A300-622R	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	61 250,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Ogólna	– 132 687	– 30,4092	– 0,10796	4,02686E-07	0			2 535,75	– 8,23842
A300B4-203	Maks. dla wznoszenia	43 416,5	– 35	– 0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	Maks. startowa	49 336,9	– 39,8243	– 0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Ogólna	41 317	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000016	0	– 1 131,6	11,8		

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Podejście na biegu jałowym	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Maks. dla wznoszenia	42 008	– 49,5706	1,64076	– 0,000043059	0				
A310-304	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	55 143,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	Maks. startowa	50 530,5	– 51,1538	1,26398	– 0,000012839	0				
A310-304	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	71 457,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Ogólna	– 105 513	– 6,58	0,006828	– 8,055E-07	0	149 900	– 42 300		
A319-131	Podejście na biegu jałowym	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Maks. dla wznoszenia	14 957,2	1,71654	0,442593	– 0,000013824	0				
A319-131	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	12 977,6	18,59062	0	0	– 78,7				
A319-131	Maks. startowa	21 435,4	– 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	23 853,8	– 18,7311	0	0	– 76,8				
A320-211	Ogólna	24 380	– 18,534	– 0,07842	– 2,509E-07	0			– 669,457	6,9451
A320-211	Podejście na biegu jałowym	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				
A320-211	Maks. dla wznoszenia	16 859,1	– 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	19 148,5	– 6,50173	0	0	– 95				
A320-211	Maks. startowa	23 652,9	– 22,9338	0,295879	– 5,4631E-06	0				
A320-211	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	27 385	– 23,3	0	0	– 132				
A320-232	Ogólna	– 65 083,3	– 7,25	– 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	– 18 693,1		
A320-232	Podejście na biegu jałowym	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Maks. dla wznoszenia	15 539,2	– 4,08932	0,438331	– 0,00001439	0				
A320-232	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	14 111,4	10,67953	0	0	– 82,2				
A320-232	Maks. startowa	24 746,2	– 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	29 506,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Ogólna	– 26 190,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E-07	0	33 032,2	0		
A321-232	Podejście na biegu jałowym	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				
A321-232	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia	21 870,8	– 21,4867	0,380647	– 5,5566E-06	0				
A321-232	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	24 158,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	Maks. startowa	28 636,4	– 26,7318	0,249782	– 3,9163E-06	0				
A321-232	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	31 608,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Ogólna	– 36 339,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	Podejście na biegu jałowym	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Maks. dla wznoszenia	34 249,9	25,9859	0,764157	– 8,1437E-07	0				
A330-301	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	46 667,8	10,51272	0	0	– 346				
A330-301	Maks. startowa	61 384,5	– 48,4678	0,582821	– 6,2628E-06	0				
A330-301	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	69 058	– 46,465	0	0	– 288				
A330-343	Ogólna	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,000000569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	Podejście na biegu jałowym	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Maks. dla wznoszenia	44 462	– 12,031	0,711026	5,12762E-06	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	Maks. startowa	69 831	– 77,9676	0,882955	– 0,000026894	0				
A330-343	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Ogólna	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0			– 590,77	7,341
A340-211	Podejście na biegu jałowym	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Maks. dla wznoszenia	26 802,9	– 28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	Maks. startowa	29 929,8	– 30,7732	0,29922	– 4,1757E-06	0				
A340-211	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	Podejście na biegu jałowym	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Maks. dla wznoszenia	42 621,6	– 44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	50 112	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	Maks. startowa	55 248,1	– 61,4744	0,506968	– 9,6324E-06	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	63 276,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	Podejście na biegu jałowym	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Maks. dla wznoszenia	63 586,2	– 53,9292	1,23082	– 0,00003343	0				
A380-841	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	72 974,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	Maks. startowa	71 176,1	– 84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	90 820,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	Podejście na biegu jałowym	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Podejście na biegu jałowym przy wysokiej temperaturze	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Maks. dla wznoszenia	66 053,2	– 61,754	0,977183	– 0,000025178	0				
A380-861	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	73 729,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	Maks. startowa	70 053,6	– 76,0931	0,838794	– 0,000010766	0				
A380-861	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	83 320,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	Maks. dla wznoszenia	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
BAC111	Maks. startowa	11 168,1	– 6,70084	– 0,02234	0	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Ogólna	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE146	Maks. dla wznoszenia	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE146	Maks. startowa	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Ogólna	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE300	Maks. dla wznoszenia	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Maks. startowa	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
CIT3	Maks. dla wznoszenia	2 987,4	– 3,4992	0,06123	– 1,1664E-06	0				
CIT3	Maks. startowa	3 319,3	– 3,888	0,068032	– 0,000001296	0				
CL600	Maks. dla wznoszenia	5 543,3	– 5,6542	0,08442	0	0				
CL600	Maks. startowa	6 159,2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	Maks. dla wznoszenia	6 517,3	– 6,6476	0,09776	0	0				
CL601	Maks. startowa	7 241,4	– 7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	Maks. dla wznoszenia	2 953,9	– 8,581	– 0,00453	– 7,2035E-07	– 1,44				
CNA208	Maks. startowa	3 245,2	– 11,69	– 0,01053	– 6,777E-07	– 1,62				
CNA500	Ogólna	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	Maks. dla wznoszenia	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	Maks. startowa	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Ogólna	4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,811333
CNA510	Maks. dla wznoszenia	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	Maks. startowa	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525C	Ogólna	1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525C	Maks. dla wznoszenia	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525C	Maks. startowa	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Ogólna	1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	Maks. dla wznoszenia	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	Maks. startowa	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Ogólna	1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560E	Maks. dla wznoszenia	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	Maks. startowa	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560U	Maks. dla wznoszenia	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	Maks. startowa	2 920	– 2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560XL	Maks. dla wznoszenia	3 454,5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560XL	Maks. startowa	3 838,3	– 4,42368	– 0,07823	0	0				
CNA680	Ogólna	2 904,8	– 4,80092	– 0,00174	5,62892E-07	0			– 101,327	1,3401

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia	5 520,2	– 5,32711	– 0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	Maks. startowa	5 683	– 6,55907	– 0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Ogólna	4 778,6	– 6,56521	0,000671	– 4,11321E-07	0			– 146,712	1,9748
CNA750	Maks. dla wznoszenia	6 097,8	– 7,0102	– 0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	Maks. startowa	6 127,8	– 7,07624	– 0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	Maks. dla wznoszenia	33 252,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	Maks. startowa	39 653	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Ogólna	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-ER	Podejście na biegu jałowym	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	Maks. dla wznoszenia	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	Maks. startowa	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
CRJ9-LR	Ogólna	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	Podejście na biegu jałowym	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	Maks. dla wznoszenia	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	Maks. startowa	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Ogólna	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	Maks. dla wznoszenia	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	Maks. startowa	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	Maks. dla wznoszenia	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	Maks. startowa	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Ogólna	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	Maks. dla wznoszenia	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	Maks. startowa	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Ogólna	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	Maks. dla wznoszenia	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	Maks. startowa	15 670,3	– 5,8955	– 0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Ogólna	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC860	Maks. dla wznoszenia	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	Maks. startowa	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Ogólna	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	Maks. dla wznoszenia	18 859	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	Maks. startowa	20 758	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Ogólna	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC8QN	Maks. dla wznoszenia	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	Maks. startowa	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Ogólna	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC910	Maks. dla wznoszenia	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	Maks. startowa	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Ogólna	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC930	Maks. dla wznoszenia	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC930	Maks. startowa	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Ogólna	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC93LW	Maks. dla wznoszenia	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	Maks. startowa	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Ogólna	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC950	Maks. dla wznoszenia	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	Maks. startowa	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Ogólna	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC95HW	Maks. dla wznoszenia	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	Maks. startowa	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Ogólna	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC9Q7	Maks. dla wznoszenia	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	Maks. startowa	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Ogólna	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC9Q9	Maks. dla wznoszenia	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	Maks. startowa	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Ogólna	2 010,7	– 19,409	0,07743	0	0			54,6666	– 0,0828
DHC8	Maks. dla wznoszenia	6 323,6	– 21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	Maks. startowa	7 026,2	– 23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Ogólna	1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	Maks. dla wznoszenia	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	Maks. startowa	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	Maks. dla wznoszenia	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	Maks. startowa	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	Maks. dla wznoszenia	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. startowa	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPSE500	Maks. dla wznoszenia	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPSE500	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPSE500	Maks. startowa	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPSE500	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPSE500	Zredukowana przy wznoszeniu	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	Zredukowana przy wznoszeniu i wysokiej temperaturze	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	Maks. dla wznoszenia	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	Maks. startowa	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	Maks. dla wznoszenia	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	Maks. startowa	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	Maks. dla wznoszenia	6 432,5	– 7,56929	0,069004	0	– 5,419				
EMB14L	Maks. startowa	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689				
EMB170	Podejście na biegu jałowym	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB170	Maks. dla wznoszenia	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. startowa	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB175	Podejście na biegu jałowym	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB175	Maks. dla wznoszenia	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				
EMB175	Maks. startowa	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB190	Podejście na biegu jałowym	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB190	Maks. dla wznoszenia	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB190	Maks. startowa	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
EMB195	Podejście na biegu jałowym	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB195	Maks. dla wznoszenia	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB195	Maks. startowa	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
F10062	Maks. dla wznoszenia	10 472	– 9,57	0,137	0	0				
F10062	Maks. startowa	13 551	– 16,56	0,2804	0	0				
F10065	Maks. dla wznoszenia	10 970	– 10,52	0,1238	0	0				
F10065	Maks. startowa	14 814	– 16,72	0,065	0	0				
F28MK2	Maks. dla wznoszenia	8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	Maks. startowa	9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	Maks. dla wznoszenia	8 459	– 4,874	0,0997	0	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. startowa	9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	Maks. dla wznoszenia	4 102	– 2,3831	– 0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	Maks. startowa	4 017,4	– 3,4567	0,058024	– 2,49247E-06	0				
GII	Maks. dla wznoszenia	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GII	Maks. startowa	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GII	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GII	Zredukowana przy wznoszeniu	6 030	0	– 0,0081	0,0000002	0				
GII	Zredukowana przy starcie	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GII	Zredukowana przy starcie i wysokiej temperaturze	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIIB	Maks. dla wznoszenia	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GIIB	Maks. startowa	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GIIB	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GIIB	Zredukowana przy wznoszeniu	5 369	0	– 0,0081	0	0				
GIIB	Zredukowana przy starcie	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GIIB	Zredukowana przy starcie i wysokiej temperaturze	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIV	Maks. dla wznoszenia	10 770	– 10,96	0,1784	– 0,000001	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	11 805	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	Maks. startowa	13 725	– 18,2	0,3189	– 0,00002	0				
GIV	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	17 129	– 17,6	– 0,0472	0,0000003	– 114				
GV	Maks. dla wznoszenia	12 400	– 11,6	0,12	0	0				
GV	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	14 900	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	Maks. startowa	14 600	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	18 970	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	Maks. dla wznoszenia	3 114,4	– 3,4992	0,04125	– 2,81988E-06	0				
IA1125	Maks. startowa	3 460,5	– 3,888	0,045834	– 3,1332E-06	0				
L1011	Ogólna	– 80 222,2	– 25,0263	0	0	0	92 893,5	– 10 186,1		
L1011	Maks. dla wznoszenia	34 204,8	– 43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	Maks. startowa	40 720	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	Maks. dla wznoszenia	39 532,9	– 44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	Maks. startowa	46 840	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	Maks. dla wznoszenia	2 560,9	– 1,8352	– 0,01509	1,95912E-06	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maks. startowa	2 845,4	– 2,03911	– 0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	Maks. dla wznoszenia	3 071	– 3,4992	– 0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	Maks. startowa	3 412,2	– 3,888	– 0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	Maks. dla wznoszenia	47 037	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11GE	Maks. startowa	57 156	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11PW	Maks. dla wznoszenia	51 197	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11PW	Maks. startowa	57 661	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Ogólna	– 15 384	– 10	0,019	0	0	17 917	0		
MD81	Maks. dla wznoszenia	18 040,9	– 8,83022	– 0,02993	0	– 114,3				
MD81	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	21 047,1	– 12,8373	– 0,07163	0	– 151,8				
MD81	Maks. startowa	18 810,5	– 11,1271	0,092622	0	– 2,101				
MD81	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	22 678,5	– 14,546	– 0,05823	0	– 138,4				
MD82	Ogólna	– 13 488	– 10	0,025	0	0	16 750	0		
MD82	Maks. dla wznoszenia	16 810,1	– 5,36467	0,048334	0	– 60,8				
MD82	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	22 606,4	– 13,9975	– 0,09177	0	– 168,1				
MD82	Maks. startowa	19 344,5	– 15,5531	0,333164	0	– 1,031				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	24 452	– 16,6869	0,005711	0	– 162,5				
MD83	Ogólna	– 13 845	– 13,33	0,019	0	0	17 500	0		
MD83	Maks. dla wznoszenia	18 075,2	– 7,63873	0,058915	0	– 64,7				
MD83	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	23 181,6	– 13,4908	– 0,09344	0	– 164				
MD83	Maks. startowa	20 080,8	– 11,9047	0,191099	0	– 4,078				
MD83	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	25 460,4	– 15,5681	– 0,05468	0	– 176,1				
MD9025	Ogólna	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9025	Maks. dla wznoszenia	23 881	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	27 078,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	Maks. startowa	23 066	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	28 697,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Ogólna	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9028	Maks. dla wznoszenia	23 421	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	Maks. dla wznoszenia przy wysokiej temperaturze	26 678,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	Maks. startowa	25 656	– 25,3418	0,2419	0	0				

▼M2

ACFTID	Wartość siły ciągu	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	Maksymalna startowa przy wysokiej temperaturze	30 520	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Ogólna	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
MU3001	Maks. dla wznoszenia	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
MU3001	Maks. startowa	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	Maks. dla wznoszenia	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	Maks. startowa	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

▼**M2**

Tabela I-8

Współczynniki dla silnika śmigłowego

ACFT_ID	Wartość siły ciągu	Wydajność śmigła	Zainstalowana praktyczna (netto) moc napędowa (hp)
BEC58P	Maks. dla wznoszenia	0,90	261,3
BEC58P	Maks. startowa	0,90	310,0
CNA172	Maks. dla wznoszenia	0,69	140,0
CNA172	Maks. startowa	0,67	155,0
CNA182	Maks. dla wznoszenia	0,78	189,8
CNA182	Maks. startowa	0,75	222,4
CNA206	Maks. dla wznoszenia	0,77	234,0
CNA206	Maks. startowa	0,70	300,0
CNA20T	Maks. dla wznoszenia	0,77	238,0
CNA20T	Maks. startowa	0,69	310,0
CNA441	Maks. dla wznoszenia	0,90	620,0
CNA441	Maks. startowa	0,90	635,5
CVR580	Maks. dla wznoszenia	0,85	3 344,0
CVR580	Maks. startowa	0,85	3 800,0
DC3	Maks. dla wznoszenia	0,85	1 130,0
DC3	Maks. startowa	0,85	1 302,0
DC6	Maks. dla wznoszenia	0,90	1 750,0
DC6	Maks. startowa	0,90	1 900,0
DHC6	Maks. dla wznoszenia	0,90	557,5

▼**M2**

ACFT_ID	Wartość siły ciągu	Wydajność śmigła	Zainstalowana praktyczna (netto) moc napędowa (hp)
DHC6	Maks. startowa	0,90	587,0
DHC6QP	Maks. dla wznoszenia	0,90	557,5
DHC6QP	Maks. startowa	0,90	587,0
DHC7	Maks. dla wznoszenia	0,90	846,0
DHC7	Maks. startowa	0,90	940,0
HS748A	Maks. dla wznoszenia	0,90	1 805,0
HS748A	Maks. startowa	0,90	2 006,0
L188	Maks. dla wznoszenia	0,90	3 180,0
L188	Maks. startowa	0,90	3 460,0
PA30	Maks. dla wznoszenia	0,80	130,5
PA30	Maks. startowa	0,80	139,5
SD330	Maks. dla wznoszenia	0,90	972,0
SD330	Maks. startowa	0,90	1 080,0
SF340	Maks. dla wznoszenia	0,90	1 587,0
SF340	Maks. startowa	0,90	1 763,0

▼M2

Tabela I-9

Dane parametrów hałas-moc-odległość (dane NPD)

NPD_ID	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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

▼M2

NPD_ID	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy (rubryka „Ustawienie mocy” w tabeli „Statek powietrzny” określa nastaw mocy i konfigurację jednostki)	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

Tabela I-10

Klasy widmowe

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Odejście	2/3-silnikowy turbowentylatorowy o małym stosunku dwuprzepływowości	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o małym/średnim stosunku dwuprzepływowości	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Odejście	4-silnikowy turbowentylatorowy + naddźwiękowy	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Odejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Odejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Odejście	2-silnikowy turbośmigłowy + 1/2-silnikowy tłokowy	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Odejście	2-silnikowy turbośmigłowy + 4-silnikowy tłokowy	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Odejście	2-silnikowy turbośmigłowy	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Odejście	2/4-silnikowy turbośmigłowy	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1

02002L0049 — PL — 02.07.2015 — 002.002 — 990

▼M2

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
113	Odejście	2-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy dyspozycyjny	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8
136	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
201	Podejście	2/3-silnikowy turbowentylatorowy o małym stosunku dwuprzepływowości	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o małym/dużym stosunku dwuprzepływowości	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości + dyspozycyjny	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o małym/średnim stosunku dwuprzepływowości	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Podejście	4-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Podejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Podejście	4-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Podejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Podejście	2-silnikowy turbośmigłowy	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0

▼M2

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
211	Podejście	2-silnikowy turbośmigłowy	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Podejście	2-silnikowy turbośmigłowy	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Podejście	4-silnikowy turbośmigłowy + tłokowy	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Podejście	2/4-silnikowy turbośmigłowy	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Podejście	1/2-silnikowy tłokowy	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Podejście	2-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	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	Odejście	2/3-silnikowy turbowentylatorowy o małym stosunku dwuprzepływowości	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

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o małym/średnim stosunku dwuprzepływowości	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	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	Odejście	4-silnikowy turbowentylatorowy + naddźwiękowy	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	Odejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	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**

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	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	Odejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	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	Odejście	2-silnikowy turbośmigłowy + 1/2-silnikowy tłokowy	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	Odejście	2-silnikowy turbośmigłowy + 4-silnikowy tłokowy	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	Odejście	2-silnikowy turbośmigłowy	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	Odejście	2/4-silnikowy turbośmigłowy	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	Odejście	2-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy dyspozycyjny	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	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	Odejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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	Podejście	2/3-silnikowy turbowentylatorowy o małym stosunku dwuprzepływowości	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o małym/dużym stosunku dwuprzepływowości	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości + dyspozycyjny	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o małym/średnim stosunku dwuprzepływowości	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

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy o dużym stosunku dwuprzepływowości	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	Podejście	4-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy	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	Podejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	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	Podejście	4-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy	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	Podejście	4-silnikowy turbowentylatorowy	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	Podejście	2-silnikowy turbośmigłowy	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	Podejście	2-silnikowy turbośmigłowy	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	Podejście	2-silnikowy turbośmigłowy	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**

Klasa widmowa	Rodzaj operacji	Opis	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	Podejście	4-silnikowy turbośmigłowy + tłokowy	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	Podejście	2/4-silnikowy turbośmigłowy	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	Podejście	1/2-silnikowy tłokowy	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	Podejście	2-silnikowy turboodrzutowy + turbowentylatorowy	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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	Podejście	2-silnikowy turbowentylatorowy dyspozycyjny	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

Sekcja ta zawiera dane uzupełniające dla statków powietrznych w lotnictwie ogólnym.

Dane GASEPF i GASEPV

Tabela I-11

Typy statków powietrznych według GASEPF i GASEPV

ACFTID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	Maksymalna masa startowa brutto (lb)	Maksymalna masa lądowania brutto (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
GASEPF	Statek powietrzny jednosilnikowy wyposażony w śmigło o skoku stałym	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	2 200	2 200	1 160	560	0	GASEPF	Procent	215	109	Prop
GASEPV	Statek powietrzny jednosilnikowy wyposażony w śmigło o skoku zmiennym	Tłokowy	1	Niska	Lotnictwo ogólne	3 000	3 000	1 111	790	0	GASEPV	Procent	215	109	Prop

(powiązane dane spektralne dostępne są w tabeli ANP „Klasy widmowe”)

Tabela I-12

Dane dla profilu lotu przy odejściu i podejściu dla statków powietrznych GASEPF i GASEPV

ACFTID	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna AFE (ft)	TAS (kt)	Maks. ciąg statyczny w %
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	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna AFE (ft)	TAS (kt)	Maks. ciąg statyczny w %
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	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna AFE (ft)	TAS (kt)	Maks. ciąg statyczny w %
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

Tabela I-13

Dane NPD dla statków powietrznych GASEPF i GASEPV

NPD_ID	Wskaźnik metryczny hałasu	Rodzaj operacji	Nastaw mocy – Maks. ciąg statyczny w %	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

▼M2

Dane dotyczące kategorii statku powietrznego

Grupa statków powietrznych	Przykładowe typy statków powietrznych (maks. masa startowa)
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)

Poniższe tabele zawierają dane dotyczące charakterystyki hałasu i osiągów statku powietrznego dla czterech kategorii.

Tabela I-14

Dane zbiorcze dotyczące hałasu dla kategorii statków powietrznych P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID,C,12	THRSET_TYP,C,1	MODEL_TYPE,C,1	SPECT_APP,N,3,0	SPECT_DEP,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,C,12	ACFT_DESCR,C,40	WGT_CAT,C,1	OWNER_CAT,C,1	ENG_TYPE,C,1	NOISE_CAT,C,1	NOISE_ID,C,12	NUMB_ENG,N,1,0	THR_RESTOR,C,1	MX_GW_TKO,N,7,0	MX_GW_LND,N,7,0	MX_DS_STOP,N,5,0	COEFF_TYPE,C,1	THR_STATIC,N,6,0
P1.0	Ultralekkie	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Szybowce	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Śmigłowce o MTOM <= 2 t do holowania szybowców	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Śmigłowce o MTOM <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

▼M2

Tabela I-15

Dane dotyczące profilu lotu przy odejściu i podejściu dla kategorii statków powietrznych P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	WEIGHT,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

Tabela I-16

Dane dotyczące punktów profilu hałasu dla kategorii statków powietrznych P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,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,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,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,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	PT_NUM,N,3,0	DISTANCE,N,10,1	ALTITUDE,N,7,1	SPEED,N,5,1	THR_SET,N,9,2	OP_MODE,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

Tabela I-17

Dane NPD dla kategorii statków powietrznych P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID-,C,12	NOISE_TY-PE,C,1	OP_MO-DE,C,1	THR_SET,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-,C,12	NOISE_TY-PE,C,1	OP_MO-DE,C,1	THR_SET,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

Dane dotyczące charakterystyki hałasu i osiągów śmigłowców – zbiór danych 1

Są to dane dla pięciu kategorii śmigłowców, w oparciu o MTOM śmigłowca:

Tabela I-18

Dane dotyczące śmigłowców – zbiór danych 1 – tabela opisowa

ACFT_ID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
H1.0	Śmigłowce o MTOM <= 1 t	Silnik śmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	H1.0	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	109	Śmigło
H1.1	Śmigłowce o MTOM 1-3 t	Silnik śmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	H1.1	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	109	Śmigło
H1.2	Śmigłowce o MTOM 3-5 t	Silnik śmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	H1.2	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	109	Śmigło
H2.1	Śmigłowce o MTOM 5-10 t	Silnik śmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	H2.1	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	109	Śmigło
H2.2	Śmigłowce o MTOM > 10 t	Silnik śmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	H2.2	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	109	Śmigło

Tabela I-19

Dane dotyczące śmigłowców – zbiór danych 1 – profile odejścia

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ODLEGŁOŚĆ (ft)	WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA (ft)	PRĘDKOŚĆ (kt)	THR_SET (%)	OP_MODE
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	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ODLEGŁOŚĆ (ft)	WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA (ft)	PRĘDKOŚĆ (kt)	THR_SET (%)	OP_MODE
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	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ODLEGŁOŚĆ (ft)	WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA (ft)	PRĘDKOŚĆ (kt)	THR_SET (%)	OP_MODE
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

Tabela I-20

Dane dotyczące śmigłowców – zbiór danych 1 – profile podejścia

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ODLEGŁOŚĆ	WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA	PRĘDKOŚĆ	THR_SET	OP_MODE
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	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ODLEGŁOŚĆ	WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA	PRĘDKOŚĆ	THR_SET	OP_MODE
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	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ODLEGŁOŚĆ	WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA	PRĘDKOŚĆ	THR_SET	OP_MODE
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

Tabela I-21

Dane dotyczące charakterystyki akustycznej śmigłowców – zbiór danych 1

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
H1.0	Silnik śmigłowy	I	215	109	0
H1.1	Silnik śmigłowy	I	215	109	0
H1.2	Silnik śmigłowy	I	215	109	0
H2.1	Silnik śmigłowy	I	215	109	0
H2.2	Silnik śmigłowy	I	215	109	0

Tabela I-22

Dane parametrów hałas-moc-odległość (dane NPD) dla śmigłowców – zbiór danych 1

NOISE_ID	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	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	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	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	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	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

Dane dotyczące charakterystyki hałasu i osiągów śmigłowców – zbiór danych 2

Dane dotyczą trzech kategorii śmigłowców w oparciu o maksymalną masę startową:

1. Śmigłowiec kategorii lekkiej o MTOM < 3 000 kg

2. Śmigłowiec kategorii średniej – 3 000 kg< MTOM < 6 000 kg

3. Śmigłowiec kategorii ciężkiej o MTOM >6 000 kg

Domyślne profile lotu dla podejścia i odejścia podano jako profile punktów stałych. Domyślne profile lotu dla odejścia zakładają wznoszenie do wysokości bezwzględnej lotu 1 000 ft (305 m) dla śmigłowców wszystkich kategorii. Jeżeli część lotu poziomego odbywanego na drogach podejścia lub odejścia miejscowo odbiega od tych wartości, do odwzorowania warunków miejscowych zaleca się przyjęcie profili domyślnych.

▼M2

Tabela I-23

Dane dotyczące śmigłowców – zbiór danych 2 – tabela opisowa

ACFT_ID	Opis	Typ silnika	Liczba silników	Kategoria wagowa	Kategoria właściciela	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Maksymalna długość lądowania (ft)	Maksymalny ciąg statyczny na poziomie morza (lb)	Poziom hałasu – rozdział	NPD_ID	Ustawienie mocy	Klasa widmowa dla ścieżki podejścia	Klasa widmowa dla ścieżki odejścia	Identyfikator kierunkowości poprzecznej
LHEL	Śmigłowce o MTOM <= 1 t	Turbośmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	LHEL	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	112	Śmigło
MHEL	Śmigłowce o MTOM 1-3 t	Turbośmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	MHEL	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	112	Śmigło
THEL	Śmigłowce o MTOM 3-5 t	Turbośmigłowy	0	0	Śmigłowiec	0	0	0	100	0	THEL	SHP (maks. ciąg statyczny w %)	215	112	Śmigło

Tabela I-24

Dane dotyczące śmigłowców – zbiór danych 2 – profile odejścia

ACFT_ID	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna (ft)	TAS (kt)	Skorygowany ciąg praktyczny (%)	OP MODE
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	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna (ft)	TAS (kt)	Skorygowany ciąg praktyczny (%)	OP MODE
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

Tabela I-25

Dane dotyczące śmigłowców – zbiór danych 2 – profile podejścia

ACFT_ID	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna (ft)	TAS (kt)	Skorygowany ciąg praktyczny (%)	OP MODE
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	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna (ft)	TAS (kt)	Skorygowany ciąg praktyczny (%)	OP MODE
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	Rodzaj operacji	Profile_ID (Identyfikator profilu)	Długość pokonywanego dystansu	Punkt nr	Odległość (ft)	Wysokość bezwzględna (ft)	TAS (kt)	Skorygowany ciąg praktyczny (%)	OP MODE
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

Tabela I-26

Dane dotyczące charakterystyki akustycznej śmigłowców – zbiór danych 2

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
LHEL	P	I	215	109	0
MHEL	P	I	215	109	0
THEL	P	I	215	109	0

Tabela I-27

Dane parametrów hałas-moc-odległość (dane NPD) dla trzech kategorii śmigłowców

Identyfikator NPD	Deskryptor hałasu	Nastaw mocy	Tryb pracy	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

Identyfikator NPD	Deskryptor hałasu	Nastaw mocy	Tryb pracy	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

▼B

ZAŁĄCZNIK III

METODY OCENY SZKODLIWYCH SKUTKÓW

określone w art. 6 ust. 3

▼M1

Współczynniki dawka-skutek, które będą wprowadzone w przyszłości zmianami do niniejszego załącznika zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3, będą dotyczyć w szczególności:

▼B

— stosunku między dokuczliwością a L_{den} dla hałasu z ruchu kołowego, szynowego i lotniczego, a także hałasu przemysłowego,

— stosunku między zakłóceniem snu a L_{night} dla hałasu z ruchu kołowego, szynowego i lotniczego, a także hałasu przemysłowego.

W razie potrzeby dopuszczalne będzie przedstawienie szczególnych współczynników dawka–skutek dla:

— lokali mieszkalnych posiadających specjalną izolację dźwiękową, określonych w załączniku VI,

— lokali mieszkalnych ze cichą elewacją, określonych w załączniku VI,

— różnych klimatów/różnych kultur,

— szczególnie narażonych grup ludności,

— tonowego hałasu przemysłowego,

— impulsowego hałasu przemysłowego i innych szczególnych przypadków.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

MINIMALNE WYMAGANIA ODNOŚNIE DO SPORZĄDZANIA STRATEGICZNYCH MAP HAŁASU

określone w art. 7

1. Strategiczna mapa hałasu stanowi prezentację danych w jednym z następujących aspektów:

   — obecna, poprzednia lub przewidywana sytuacja hałasu w kategoriach wskaźnika hałasu,

   — przekroczenie wartości progowej,

   — przybliżona liczba lokali mieszkalnych, szkół i szpitali, które na danym obszarze są poddane działaniu konkretnych wartości wskaźnika hałasu,

   — przybliżona liczba osób przebywających na danym obszarze, poddanych działaniu hałasu.

2. Strategiczne mapy hałasu można udostępniać społeczeństwu w postaci:

   — wykresów,

   — danych liczbowych w tabelach,

   — danych liczbowych w formie elektronicznej.

3. W strategicznych mapach hałasu dla aglomeracji uwzględnia się szczególnie hałas z:

   — ruchu kołowego,

   — ruchu szynowego,

   — lotnisk,

   — miejsc prowadzenia działalności przemysłowej, w tym także portów.

4. Sporządzanie strategicznych map hałasu służy następującym celom:

   — pozyskiwaniu danych do przekazania Komisji zgodnie z art. 10 ust. 2 i w załączniku VI,

   — jako źródło informacji dla obywateli zgodnie z art. 9,

   — jako podstawę planu działań zgodnie z art. 8.

   Dla każdego z wyżej wymienionych zastosowań sporządza się innego rodzaju strategiczne mapy hałasu.

5. Minimalne wymagania dla strategicznych map hałasu w zakresie danych przeznaczonych do przekazania Komisji są określone w pkt 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 i 2.7 załącznika VI.

6. Dla potrzeb informowania obywateli zgodnie z art. 9 i sporządzania planów działań zgodnie z art. 8 podaje się dodatkowe i bardziej szczegółowe dane, takie jak:

   — prezentacja graficzna,

   — mapa przedstawiająca przekroczenie wartości progowej,

   — mapy różnic, przedstawiające porównanie sytuacji obecnej z wariantami możliwych sytuacji w przyszłości,

   — mapy przedstawiające wartość wskaźnika hałasu na wysokości innej niż 4 m, tam gdzie jest to właściwe.

   Państwa Członkowskie mogą ustanowić zasady dotyczące typów i formatów map hałasu, o których mowa.

▼B

7. Strategiczne mapy hałasu na potrzeby lokalne lub krajowe sporządza się dla wysokości oceny 4 m i dla zakresu L_{den} i L_{night} 5 dB zgodnie z definicją podaną w załączniku VI.

8. Dla aglomeracji obowiązuje sporządzanie odrębnych strategicznych map hałasu dla hałasu z ruchu kołowego, szynowego i lotniczego i hałasu przemysłowego. Dopuszcza się dołączanie map dla innych źródeł.

9. Komisja może opracować wytyczne, zawierające dalsze wskazówki odnośnie do map hałasu, sporządzania map hałasu i oprogramowania do sporządzania map hałasu, zgodnie z art. 13 ust. 2.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMAGANIA ODNOŚNIE DO PLANÓW DZIAŁAŃ

określone w art. 8

1. Plan działań musi zawierać co najmniej następujące elementy:

   — opis danej aglomeracji, jej głównych dróg, głównych linii kolejowych lub głównych lotnisk i innych uwzględnionych źródeł hałasu,

   — odpowiedzialne władze,

   — kontekst prawny,

   — wszystkie obowiązujące wartości graniczne zgodnie z art. 5,

   — podsumowanie wyników sporządzania map hałasu,

   — szacunkowa liczba osób poddanych działaniu hałasu, określenie problemów i sytuacji wymagających poprawy,

   — historię społecznych konsultacji organizowanych zgodnie z art. 8 ust. 7,

   — wszelkie obowiązujące już środki zmniejszania hałasu i wszelkie przygotowywane przedsięwzięcia,

   — działania, jakie właściwe władze zamierzają podjąć w ciągu najbliższych pięciu lat, łącznie ze środkami zachowania obszarów ciszy,

   — długofalową strategię,

   — dane finansowe (o ile są dostępne): budżety, ocena efektywności kosztowej, ocena relacji koszt/korzyść,

   — przewidywane przepisy, służące ocenie wdrożenia i wyników planu działań.

2. Działania, jakie właściwe władze zamierzają podjąć w dziedzinach podlegających ich kompetencji, mogą obejmować na przykład:

   — planowanie komunikacji,

   — planowanie przestrzenne,

   — środki techniczne u źródeł hałasu,

   — wybór cichszych źródeł,

   — zmniejszenie przekazywania dźwięku,

   — środki lub bodźce natury prawnej lub ekonomicznej.

3. Plan działań powinien zawierać szacunki dotyczące zmniejszenia liczby dotkniętych osób (cierpiących z powodu dokuczliwości, zakłócenia snu i innych skutków).

4. Komisja może opracować wytyczne, zawierające dalsze wskazówki odnośnie do planów działań zgodnie z art. 13 ust. 2.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

DANE PRZEKAZYWANE KOMISJI

określone w art. 10

Komisji przekazuje się następujące dane:

1. **Dla aglomeracji:**

1.1. Zwięzły opis aglomeracji: położenie, wielkość, liczba mieszkańców.

1.2. Odpowiedzialne władze.

1.3. Realizowane w przeszłości programy kontroli hałasu i aktualnie obowiązujące środki dotyczące hałasu.

1.4. Zastosowana metoda obliczeń lub pomiarów.

1.5. Szacunkowa liczba osób (w setkach) zajmujących lokale mieszkalne poddane działaniu każdego z następujących pasm wartości L_{den} mierzonej w dB 4 m nad ziemią na najbardziej narażonej elewacji: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, osobno dla hałasu z ruchu kołowego, szynowego, lotniczego i ze źródeł przemysłowych. Liczby te zaokrągla się do najbliższych stu (tj. 5 200 = między 5 150 a 5 249; 100 = między 50 a 149; 0 = mniej niż 50).

Ponadto należy podać, tam gdzie jest to właściwe i gdzie odnośne dane są dostępne, ile osób mieszczących się w wymienionych wyżej kategoriach mieszka w lokalach, które mają:

— specjalną izolację przeciw danemu rodzajowi hałasu, tj. specjalną izolację budynku przeciw jednemu lub kilku rodzajom hałasu w środowisku, w połączeniu z takimi instalacjami wentylacyjnymi lub klimatyzacyjnymi, które pozwalają utrzymać wysokie wartości izolacji od hałasu w środowisku,

— cichą elewację, tj. elewację lokalu mieszkalnego, na której wartość L_{den} na poziomie cztery metry nad ziemią i dwa metry przed elewacją, ustalona dla hałasu z konkretnego źródła, jest niższa o ponad 20 dB niż na elewacji o najwyższej wartości L_{den}.

Należy również wskazać wpływ głównych dróg, głównych linii kolejowych i głównych lotnisk, określonych w art. 3, na powyższy stan.

1.6. Szacunkowa łączna liczba osób (w setkach) zajmujących lokale mieszkalne poddane działaniu każdego z następujących pasm wartości L_{night} mierzonej w dB 4 m nad ziemią na najbardziej narażonej elewacji: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, osobno dla hałasu z ruchu kołowego, szynowego i lotniczego, a także ze źródeł przemysłowych. Przed terminem, ustalonym w art. 11 ust. 1, dopuszcza się szacunkowe określanie tych danych dla pasma wartości 45-49.

Ponadto należy podać, tam gdzie jest to właściwe i gdzie odnośne dane są dostępne, ile osób mieszczących się w wymienionych wyżej kategoriach mieszka w lokalach, które mają:

— specjalną izolację przeciw danemu rodzajowi hałasu, określoną w pkt 1.5,

— cichą elewację, określoną w pkt 1.5.

Wymagane jest także wskazanie wpływu głównych dróg, głównych linii kolejowych i głównych lotnisk na powyższy stan.

▼B

1.7. W przypadku graficznej prezentacji na strategicznych mapach muszą być zaznaczone co najmniej kontury 60, 65, 70 i 75 dB.

1.8. Streszczenie planu działań obejmujące wszystkie ważne aspekty określone w załączniku V, o objętości nieprzekraczającej dziesięciu stron.

2. **Dla głównych dróg, głównych linii kolejowych i głównych lotnisk**

2.1. Ogólny opis dróg, linii kolejowych lub lotnisk: umiejscowienie, wielkość i dane dotyczące ruchu.

2.2. Charakterystyka ich otoczenia: aglomeracje, wsie, tereny wiejskie lub inne; dane dotyczące wykorzystania terenu, inne główne źródła hałasu.

2.3. Realizowane w przeszłości programy kontroli hałasu i aktualnie obowiązujące środki dotyczące hałasu.

2.4. Zastosowana metoda obliczeń lub pomiarów.

2.5. Szacunkowa liczba osób (w setkach) mieszkających poza aglomeracją, zajmujących lokale mieszkalne poddane działaniu każdego z następujących pasm wartości L_{den} mierzonej w dB 4 m nad ziemią na najbardziej narażonej elewacji: 54-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Ponadto należy podać, tam gdzie jest to właściwe i gdzie odnośne dane są dostępne, ile osób mieszczących się w wymienionych wyżej kategoriach mieszka w lokalach, które mają:

— specjalną izolację przeciw danemu rodzajowi hałasu, określoną w pkt 1.5,

— cichą elewację, określoną w pkt 1.5.

2.6. Szacowana liczba osób (w setkach) mieszkających poza aglomeracją, zajmujących lokale mieszkalne poddane działaniu każdego z następujących pasm wartości L_{night},mierzonej w dB 4 m nad ziemią na najbardziej narażonej elewacji: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Przed terminem ustanowionym w art. 11 ust. 1 dopuszcza się szacunkowe określanie tych danych dla pasma wartości 45-49.

Ponadto należy podać, tam gdzie jest to właściwe i gdzie odnośne dane są dostępne, ile osób w mieszczących się w wymienionych wyżej kategoriach mieszka w lokalach, które mają:

— specjalną izolację przeciw danemu rodzajowi hałasu, określoną w pkt 1.5,

— cichą elewację, określoną w pkt 1.5.

2.7. Łączny obszar (w km^2) poddany działaniu L_{den} o wartości, odpowiednio, powyżej 55, 65 i 75 dB. Wymagane jest również podanie szacowanej łącznej liczby lokali mieszkalnych (w setkach) i szacowanej liczby osób (w setkach) zamieszkujących każdy z tych obszarów. Powyższe dane muszą uwzględniać aglomeracje.

Wymagane jest naniesienie konturów 55 i 65 dB na mapie lub mapach, zawierających informacje o położeniu wsi, miast i aglomeracji w obrębie tych konturów.

2.8. Streszczenie planu działań obejmujące wszystkie ważne aspekty określone w załączniku V, o objętości nieprzekraczającej dziesięciu stron.

3. **Wytyczne**

Komisja może opracować wytyczne zawierające dalsze wskazówki odnośnie do dostarczania informacji, zgodnie z art. 13 ust. 2.