Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►B RICHTLIJN 2002/49/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 25 juni 2002

inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

(PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EG) nr. 1137/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Richtlijn (EU) 2015/996 van de Commissie van 19 mei 2015	L 168	1	1.7.2015
►M3	Verordening (EU) 2019/1010 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019	L 170	115	25.6.2019
►M4	Verordening (EU) 2019/1243 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019	L 198	241	25.7.2019
►M5	Richtlijn (EU) 2020/367 van de Commissie van 4 maart 2020	L 67	132	5.3.2020

Gerectificeerd bij:

►C1 Rectificatie PB L 5 van 10.1.2018, blz. 35 (2015/996)

►C2 Rectificatie PB L 191 van 16.6.2020, blz. 5 (2020/367)

▼B

RICHTLIJN 2002/49/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 25 juni 2002

inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

Artikel 1

Doelstellingen

1. Het doel van deze richtlijn is een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Daartoe worden de volgende maatregelen toegepast:

a) vaststelling van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten volgens bepalingsmethoden die voor de lidstaten gemeenschappelijk zijn;

b) voorlichting van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan;

c) aanneming van actieplannen door de lidstaten op basis van de resultaten van de geluidsbelastingkaarten, teneinde omgevingslawaai zo nodig te voorkomen en te beperken, in het bijzonder daar waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens, en de milieukwaliteit uit het oogpunt van omgevingslawaai te handhaven waar zij goed is.

2. Deze richtlijn heeft ook ten doel een grondslag te bieden voor het ontwikkelen van Gemeenschapsmaatregelen om lawaai van de belangrijkste bronnen te verminderen, in het bijzonder weg- en spoorwegvoertuigen en -infrastructuur, vliegtuigen, materieel voor gebruik buitenshuis en in de industrie en verplaatsbare machines. Daartoe dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad uiterlijk 18 juli 2006 passende wetgevingsvoorstellen in. De resultaten van het in artikel 10, lid 1, bedoelde verslag worden in de voorstellen verdisconteerd.

Artikel 2

Werkingssfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in het bijzonder in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op lawaai dat door de eraan blootgestelde persoon zelf wordt veroorzaakt, lawaai van huishoudelijke activiteiten, door buren veroorzaakt lawaai, lawaai op de arbeidsplaats, lawaai binnen vervoermiddelen en lawaai door militaire activiteiten in militaire terreinen.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

▼B

a) omgevingslawaai: ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt, inclusief lawaai dat wordt voortgebracht door vervoermiddelen, wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten als beschreven in bijlage I van Richtlijn 96/61/EG van de Raad van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging ([1]);

b) schadelijke effecten: negatieve effecten op de gezondheid van de mens;

c) hinder: mate van geluidshinder voor de gemeenschap als bepaald met veldonderzoek;

d) geluidsbelastingsindicator: natuurkundige grootheid voor de beschrijving van het omgevingslawaai, die een verband met een schadelijk gevolg heeft;

e) bepaling: methode voor de berekening, voorspelling, raming of meting van de waarde van een geluidsbelastingsindicator of de daarmee verband houdende schadelijke gevolgen;

f) L_{den} (dag-avond-nacht-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingsindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

g) L_{day} (dag-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingsindicator voor hinder tijdens de dagperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

h) $L_{evening}$ (avond-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingsindicator voor hinder tijdens de avondperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

i) L_{night} (nacht-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingsindicator voor slaapverstoringen, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

j) dosis/effectrelatie: relatie tussen de waarde van een geluidsbelastingsindicator en een schadelijk effect;

k) agglomeratie: deel van het grondgebied van een lidstaat, als afgebakend door deze lidstaat, met een bevolking van meer dan 100 000 personen en een zodanige bevolkingsdichtheid dat de lidstaat het als een stedelijk gebied beschouwt;

l) stil gebied in een agglomeratie: gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, bijvoorbeeld een gebied dat niet is blootgesteld aan lawaai met een waarde van L_{den} of een andere passende geluidsbelastingsindicator die groter is dan een door de lidstaat vastgelegde waarde;

m) stil gebied op het platteland: gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, dat niet blootstaat aan lawaai van verkeer, industrie of recreatie;

n) belangrijke weg: regionale, nationale of internationale weg, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren;

([1]) PB L 257 van 10.10.1996, blz. 26.

▼B

o) belangrijke spoorweg: spoorweg, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 30 000 treinen passeren;

p) belangrijke luchthaven: burgerluchthaven, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50 000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden (zowel opstijgen en landen zijn bewegingen), met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen;

q) geluidsbelastingkaart: weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingsindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde personen in een bepaald gebied, aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingsindicator;

r) strategische geluidsbelastingkaart: een kaart die bedoeld is voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaaibronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied;

s) grenswaarde: waarde van L_{den} of L_{night}, en waar passend L_{day} en $L_{evening}$, als bepaald door de lidstaat, bij overschrijding waarvan de bevoegde instanties beperkingsmaatregelen in overweging nemen of opleggen; de grenswaarden kunnen verschillend zijn voor verschillende typen lawaai (lawaai door weg-, spoorweg- of luchtverkeer, industrielawaai enz.), verschillende omgevingen en verschillende gevoeligheden van bevolkingsgroepen voor lawaai; zij kunnen ook verschillend zijn voor bestaande en nieuwe situaties (bij verandering van de situatie wat de geluidsbron of het omgevingsgebruik betreft);

t) actieplannen: plannen bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering;

u) akoestische planning: beheersing van toekomstige geluidshinder door geplande maatregelen, zoals ruimtelijke ordening, ontwikkeling van verkeerssystemen, verkeersplanning, vermindering van geluidshinder door isolatiemaatregelen en lawaaibeheersing aan de bron;

v) het publiek: één of meer natuurlijke of rechtspersonen en, overeenkomstig de nationale wetgeving of praktijk, verenigingen, organisaties of groeperingen van die personen;

▼M3

w) gegevensarchief: een door het Europees Milieuagentschap beheerd informatiesysteem, dat informatie en gegevens over omgevingslawaai bevat die door de door de lidstaten gecontroleerde nationale gegevensverstrekkings- en uitwisselingsknooppunten beschikbaar zijn gemaakt.

▼B

Artikel 4

Uitvoering en verantwoordelijkheden

1. De lidstaten wijzen op het geschikte niveau de bevoegde autoriteiten en instanties aan die voor de uitvoering van deze richtlijn verantwoordelijk zijn, met inbegrip van de autoriteiten die belast worden met:

a) het opmaken en, in voorkomend geval, goedkeuren van geluidsbelastingkaarten en actieplannen voor agglomeraties, belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens,

▼B

b) het verzamelen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen.

2. De lidstaten stellen de Commissie en het publiek de in lid 1 bedoelde informatie uiterlijk 18 juli 2005 beschikbaar.

Artikel 5

Geluidsbelastingsindicatoren en hun toepassing

1. De lidstaten hanteren de geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} als omschreven in bijlage Ivoor de opstelling en herziening van strategische geluidsbelastingkaarten overeenkomstig artikel 7.

Zolang het gebruik van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor de bepaling van L_{den} en L_{night} niet verplicht is gesteld, kunnen de lidstaten daartoe nationale geluidsbelastingsindicatoren en daarmee verband houdende gegevens hanteren, die in de bovengenoemde indicatoren dienen te worden omgezet. De geluidsgegevens mogen niet meer dan drie jaar oud zijn.

2. De lidstaten kunnen aanvullende geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3.

3. Voor akoestische planning en geluidszonering kunnen de lidstaten andere geluidsbelastingsindicatoren gebruiken dan L_{den} en L_{night}.

4. Uiterlijk 18 juli 2005 verstrekken de lidstaten de Commissie informatie over relevante op hun grondgebied geldende of geplande grenswaarden, uitgedrukt in L_{den} en L_{night}, en eventueel L_{day} en $L_{evening}$ voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai rond luchthavens en industrielawaai met een toelichting over de implementatie van de grenswaarden.

Artikel 6

Bepalingsmethoden

1. De waarden van L_{den} en L_{night} worden bepaald met de in bijlage II omschreven bepalingsmethoden.

▼M4

2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II teneinde gemeenschappelijke methoden aan te nemen voor het bepalen van Lden en Lnight.

▼B

3. De gezondheidseffecten worden bepaald aan de hand van de in bijlage III bedoelde dosis/effectrelaties.

▼M4

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde gemeenschappelijke methoden aan te nemen voor het bepalen van schadelijke effecten.

▼B

Artikel 7

Strategische geluidsbelastingkaarten

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat uiterlijk op 30 juni 2007 voor alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners en alle belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren en belangrijke luchthavens, strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar door de bevoegde autoriteiten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd.

Uiterlijk op 30 juni 2005, en vervolgens om de vijf jaar, delen de lidstaten de Commissie mede welke de belangrijke wegen zijn waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, welke de belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren, welke de belangrijke luchthavens en welke de agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners op hun grondgebied zijn.

2. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat uiterlijk op 30 juni 2012, en vervolgens om de vijf jaar, voor alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties, alle belangrijke wegen en alle belangrijke spoorwegen, strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar door de bevoegde autoriteiten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd.

Uiterlijk op 31 december 2008 doen de lidstaten de Commissie mededeling van alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties, van alle belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

3. De strategische geluidsbelastingkaarten voldoen aan de minimumeisen van bijlage IV.

4. Aan elkaar grenzende lidstaten werken voor het opstellen van de strategische geluidsbelastingkaarten voor hun grensstreken samen.

5. De strategische geluidsbelastingkaarten worden ten minste om de vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van hun opstelling, opnieuw bezien en zo nodig aangepast.

Artikel 8

Actieplannen

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de bevoegde autoriteiten uiterlijk 18 juli 2008 actieplannen bestemd voor de beheersing, op hun grondgebied, van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering, hebben uitgewerkt voor:

a) plaatsen nabij belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren en belangrijke luchthavens;

b) agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners. Deze plannen hebben tot doel stille gebieden in agglomeraties tegen een toename van geluidshinder te beschermen.

De bevoegde autoriteiten bepalen zelf welke maatregelen deze plannen bevatten, maar die maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.

▼B

2. De lidstaten dragen er zorg voor dat de bevoegde autoriteiten uiterlijk 18 juli 2013 actieplannen hebben opgesteld, in het bijzonder gericht op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria voor de op hun grondgebied gelegen agglomeraties, belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

3. De lidstaten doen de Commissie mededeling van de in de leden 1 en 2 bedoelde andere relevante criteria.

4. De actieplannen voldoen aan de minimumeisen van bijlage V.

▼M3

5. De actieplannen worden in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de bestaande geluidshindersituatie en daarnaast ten minste om de vijf jaar na de datum van goedkeuring van die plannen getoetst, en zo nodig herzien.

De toetsing en herzieningen, die ingevolge de eerste alinea in 2023 moeten plaatsvinden, worden uitgesteld naar uiterlijk 18 juli 2024.

▼B

6. Aan elkaar grenzende lidstaten werken samen voor het opstellen van de actieplannen voor grensregio's.

7. De lidstaten dragen er zorg voor dat het publiek wordt geraadpleegd over voorstellen voor actieplannen, dat het vroegtijdig reële mogelijkheden krijgt voor inspraak in de opstelling en toetsing van de actieplannen, dat de resultaten van die inspraak in aanmerking worden genomen en dat het publiek over de genomen besluiten wordt geïnformeerd. Er worden redelijke termijnen gegeven waarbinnen voor elke inspraakronde voldoende tijd is.

Indien de verplichting om een inspraakprocedure te volgen zowel uit deze richtlijn als uit andere Gemeenschapswetgeving voortvloeit, kunnen de lidstaten in gecombineerde procedures voorzien om dubbel werk te voorkomen.

Artikel 9

Informatie voor het publiek

▼M3

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de door hen opgestelde en eventueel goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten en de door hen opgestelde actieplannen aan het publiek beschikbaar worden gesteld en onder het publiek worden verspreid in overeenstemming met desbetreffende wetgevingshandelingen van de Unie, in het bijzonder Richtlijnen 2003/4/EG ([1]) en 2007/2/EG ([2]) van het Europees Parlement en de Raad, en overeenkomstig de bijlagen IV en V bij deze richtlijn, mede door middel van de beschikbare informatietechnologieën.

▼B

2. De informatie is duidelijk, begrijpelijk en toegankelijk. De belangrijkste punten worden in een overzicht weergegeven.

([1]) Richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie en tot intrekking van Richtlijn 90/313/EEG van de Raad (PB L 41 van 14.2.2003, blz. 26).

([2]) Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2007 tot oprichting van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in de Gemeenschap (Inspire) (PB L 108 van 25.4.2007, blz. 1).

▼B

Artikel 10

Verzameling en bekendmaking van gegevens door de lidstaten en de Commissie

1. Uiterlijk 18 januari 2004 legt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad een verslag over van de bestaande Gemeenschapsmaatregelen op het gebied van bronnen van omgevingslawaai.

▼M3

2. Lidstaten zorgen ervoor dat de in de strategische geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens en de samenvattingen van de actieplannen, als nader omschreven in bijlage VI, binnen zes maanden na de in artikel 7 respectievelijk artikel 8 genoemde datums aan de Commissie worden toegezonden. De lidstaten verstrekken daartoe uitsluitend op elektronische wijze informatie aan een verplicht gegevensarchief, dat door de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen moet worden opgezet. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Indien een lidstaat informatie wenst te actualiseren, beschrijft hij, op het moment dat hij de actualiseerde informatie aanlevert voor opname in het gegevensarchief, de verschillen tussen de geactualiseerde en de oorspronkelijke informatie en de redenen voor de actualisering.

▼B

3. De Commissie vormt een gegevensbank met de informatie van de strategische geluidsbelastingkaarten om de opstelling van het in artikel 11 bedoelde verslag en andere technische en informatieve werkzaamheden te vergemakkelijken.

4. De Commissie publiceert om de vijf jaar een samenvattend verslag over de in de strategische geluidsbelastingkaarten en de actieplannen vervatte informatie. Het eerste verslag wordt uiterlijk op 18 juli 2009 ingediend.

Artikel 11

Evaluatie en verslagen

1. De Commissie dient uiterlijk 18 juli 2009 verslag over de uitvoering van deze richtlijn in bij het Europees Parlement en de Raad.

2. Het verslag beoordeelt in het bijzonder of er behoefte bestaat aan verdere communautaire maatregelen met betrekking tot omgevingslawaai, eventueel met voorstellen voor uitvoeringsstrategieën ten aanzien van aspecten als:

a) doelstellingen op lange en middellange termijn voor de vermindering van het aantal personen dat schade ondervindt van omgevingslawaai, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met klimaat- en cultuurverschillen;

b) extra maatregelen ter vermindering van het omgevingslawaai van specifieke bronnen, in het bijzonder materieel voor gebruik buitenshuis, verkeersmiddelen en -infrastructuur en bepaalde categorieën van industriële activiteiten, op basis van de reeds uitgevoerde of in behandeling zijnde maatregelen;

c) de bescherming van stille gebieden op het platteland.

▼B

3. Het verslag omvat een evaluatie van de kwaliteit van het akoestische milieu in de Gemeenschap op basis van de in artikel 10 bedoelde gegevens, de wetenschappelijke en technische vooruitgang en andere relevante informatie. De vermindering van de schadelijke effecten en de kosten-batenverhouding vormen de voornaamste selectiecriteria voor de voorgestelde strategieën en maatregelen.

4. Zodra de Commissie de eerste reeks strategische geluidsbelastingkaarten heeft ontvangen, heroverweegt zij:

— de mogelijkheid in bijlage I, punt 1, de meethoogte in zones met huizen van één verdieping op 1,5 m te stellen,

— de ondergrens voor het geraamde aantal mensen dat is blootgesteld aan L_{den}- en L_{night}-waarden in verschillende geluidsniveaugebieden in bijlage VI.

5. Het verslag wordt om de vijf jaar of zo nodig vaker geactualiseerd. Het omvat een evaluatie van de uitvoering van deze richtlijn.

6. Het verslag gaat zo nodig vergezeld van voorstellen om deze richtlijn te wijzigen.

▼M4

Artikel 12

Aanpassing aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I, punt 3, en de bijlagen II en III teneinde deze aan te passen aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang.

Artikel 12 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 6, leden 2 en 3, en artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 26 juli 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 6, leden 2 en 3, en artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([1]).

([1]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

▼M4

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 6, leden 2 en 3, en artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

▼B

Artikel 13

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is opgericht bij artikel 18 van Richtlijn 2000/14/EG.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt bepaald op drie maanden.

▼M4

_____

▼B

Artikel 14

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 18 juli 2004 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 15

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 16

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼B

BIJLAGE I

GELUIDSBELASTINGSINDICATOREN

(bedoeld in artikel 5)

1. **Definitie van het dag-avond-nacht-niveau L_{den}**

Het dag-avond-nacht-niveau L_{den} in decibels (dB), is gedefinieerd door de volgende formule:

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

waarin

— L_{day} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, vastgesteld over alle dagperioden van een jaar;

— $L_{evening}$ het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, vastgesteld over alle avondperioden van een jaar;

— L_{night} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, vastgesteld over alle nachtperioden van een jaar;

waarbij

— de dag twaalf uren telt, de avond vier uren en de nacht acht uren; de lidstaten mogen de avondperiode met één of twee uur inkorten en de dag- en/of nachtperiode dienovereenkomstig verlengen, op voorwaarde dat dit voor alle bronnen geldt en zij de Commissie informatie verstrekken over de systematische afwijking van de standaardwaarde;

— het begin van de dag (en derhalve het begin van de avond en de nacht) door de lidstaten wordt gekozen (die keuze moet identiek zijn voor lawaai van alle geluidsbronnen); de standaardwaarden zijn 7.00-19.00 uur, 19.00-23.00 uur en 23.00-7.00 uur plaatselijke tijd;

— een jaar een voor de geluidsemissie relevant en voor de meteorologische omstandigheden gemiddeld jaar is;

en waarin

— alleen het invallende geluid wordt beschouwd, wat inhoudt dat het door de gevel van de betrokken woning gereflecteerde geluid niet in aanmerking wordt genomen (in de regel betekent dit bij metingen een correctie van 3 dB).

De hoogte van het waarneempunt voor de bepaling van L_{den} hangt af van de toepassing:

— bij berekeningen met het oog op de opstelling van strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de blootstelling aan lawaai in of nabij gebouwen liggen de waarneempunten op een hoogte van 4,0 ± 0,2 m (3,8-4,2 m) boven de grond vóór de meest blootgestelde gevel; de meest blootgestelde gevel is die welke gericht is naar de betrokken geluidsbron en er het dichtst bij is; voor andere doeleinden mogen andere keuzen worden gemaakt;

— bij metingen met het oog op de opstelling van strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de blootstelling aan lawaai in of nabij gebouwen mogen andere hoogten worden gekozen, maar die mogen nooit minder dan 1,5 m boven de grond zijn, en de resultaten moeten worden herleid tot een hoogte van 4 m;

▼B

— voor andere doeleinden, zoals akoestische planning en geluidszonering mogen andere hoogten worden gekozen, maar die mogen nooit minder dan 1,5 m boven de grond zijn. Voorbeelden zijn:

  — plattelandsgebieden met huizen van één verdieping;

  — de uitwerking van lokale maatregelen ter vermindering van de geluidshinder voor specifieke woningen;

  — gedetailleerde geluidsbelastingkaarten voor een beperkte zone, waarop de blootstelling aan lawaai van afzonderlijke woningen wordt getoond.

2. **Definitie van de nachtgeluidsbelastingsindicator**

De nachtgeluidsbelastingsindicator L_{night} is het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, bepaald over alle nachtperioden van een jaar,

waarin:

— de nacht acht uren omvat, als gedefinieerd onder punt 1 van deze bijlage;

— een jaar een voor de geluidsemissie relevant en voor de meteorologische omstandigheden gemiddeld jaar is, als gedefinieerd in punt 1;

— het invallend geluid wordt beschouwd, als beschreven in punt 1;

— het waarneempunt hetzelfde is als voor L_{den}.

3. **Aanvullende geluidsbelastingsindicatoren**

In sommige gevallen kan het nuttig zijn naast L_{den} en L_{night} en eventueel L_{day} en $L_{evening}$, speciale geluidsbelastingsindicatoren en bijbehorende grenswaarden te gebruiken. Enkele voorbeelden:

— de beschouwde geluidsbron is slechts in werking gedurende een beperkt deel van de tijd (bijvoorbeeld minder dan 20 % van de tijd in het totale aantal dagen van een jaar, het totale aantal avonden van een jaar of het totale aantal nachten van een jaar);

— in één of meer perioden, is het gemiddelde, aantal gebeurtenissen zeer gering (bijvoorbeeld minder dan één geluidspiek per uur, waarbij een geluidspiek kan worden gedefinieerd als lawaai dat minder dan vijf minuten aanhoudt; een voorbeeld hiervan is het lawaai van passerende treinen of vliegtuigen);

— de lagefrequentiecomponent van het lawaai is sterk;

— L_{Amax} of SEL (geluidblootstellingsniveau van een geluidgebeurtenis) voor bescherming tegen geluidspieken in de nachtperiode;

— extra bescherming in het weekend of een specifieke periode van het jaar;

— extra bescherming tijdens de dagperiode;

— extra bescherming tijdens de avondperiode;

— combinatie van lawaai uit verschillende bronnen;

— relatief stille zones op het platteland;

— het geluid heeft een sterk tonaal karakter;

— het geluid heeft een impulskarakter.

▼M2

BIJLAGE II

BEPALINGSMETHODEN VOOR DE GELUIDSBELASTINGSINDICATOREN

(als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2002/49/EG)

1. INLEIDING

De waarden van L_{den} en L_{night} worden op de waarneempunten bepaald door berekening volgens de methode zoals uiteengezet in hoofdstuk 2 en de gegevens beschreven in hoofdstuk 3. Metingen kunnen volgens hoofdstuk 4 worden verricht.

2. GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGSMETHODEN VOOR GELUIDSBELASTING

2.1. **Algemene bepalingen — wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai**

2.1.1. *Indicatoren, frequentiebereik en banddefinities*

Berekeningen van geluidsbelasting worden in het frequentiegebied van 63 Hz tot ►C1 8 kHz octaafbanden ◄ bepaald. De resultaten van de frequentieband worden op het overeenkomstige frequentie-interval verstrekt.

Berekeningen worden voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai in octaafbanden uitgevoerd, met uitzondering van het geluidsvermogen van de bron van spoorweglawaai, dat van tertsbanden gebruikmaakt. Voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai wordt, op basis van de resultaten van deze octaafband, het A-gewogen gemiddelde geluidsdrukniveau over lange termijn voor de dag, de avond en nachtperiode, als vastgesteld in bijlage I en bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2002/49/EG, berekend door optelling over alle frequenties:

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

waarbij

A_i *de A-gewogen correctie volgens IEC 61672-1 aanduidt*,

i = frequentieband-index,

en T de tijdsperiode is die overeenkomt met dag, avond of nacht.

Geluidsparameters:

L_p	Niveau van momentane geluidsdruk	[dB] (re. 2 10^{-5} Pa)
$L_{Aeq,LT}$	Globaal langdurig geluidsniveau L_{Aeq} *als gevolg van alle bronnen en* ►C1 *spiegelbronnen* ◄ *op punt R*	[dB] (re. 2 10^{-5} Pa)
L_W	*In situ* geluidsvermogensniveau van een puntbron ►C1 (bewegende of stilstaande) ◄	[dB] (re. 10^{-12} W)
$L_{W,i,dir}$	►C1 Richtingsafhankelijk ◄ *in situ* geluidsvermogensniveau voor de *i*-de-frequentieband	[dB] (re. 10^{-12} W)
$L_{W'}$	Gemiddelde *in situ* geluidsvermogensniveau per meter ►C1 bronlijn ◄	[dB/m] (re. 10^{-12} W)

▼M2

Andere fysische parameters:

p	Effectieve waarde van de momentane geluidsdruk	[Pa]
p_0	Referentiegeluidsdruk = $2 \cdot 10^{-5}$ Pa	[Pa]
W_0	Referentiegeluidsvermogen = 10^{-12} W	[Watt]

2.1.2. *Kwaliteitskader*

Nauwkeurigheid van invoerwaarden

Alle invoerwaarden die het emissieniveau van een bron beïnvloeden, worden bepaald met ten minste de nauwkeurigheid die overeenkomt met een onzekerheid van ± 2dB(A) in het emissieniveau van de bron (waarbij alle andere parameters ongewijzigd blijven).

Gebruik van standaardwaarden

Bij de toepassing van de methode geven de invoergegevens het werkelijke verbruik weer. In principe wordt geen gebruik gemaakt van standaardinvoerwaarden of veronderstellingen. Standaardinvoerwaarden en veronderstellingen worden geaccepteerd indien de verzameling van werkelijke gegevens met onevenredig hoge kosten gepaard gaat.

De kwaliteit van de software die voor de berekeningen wordt gebruikt

Voor de software die voor de berekeningen wordt gebruikt, moet worden bewezen dat aan de hierbij beschreven methoden is voldaan, en wel door middel van certificering van resultaten tegen testcases.

2.2. **Wegverkeerslawaai**

2.2.1. *Bronbeschrijving*

Indeling van voertuigen

De bron van wegverkeerslawaai wordt vastgesteld door de geluidsemissies van alle individuele voertuigen van de verkeersstroom te combineren. Deze voertuigen worden ingedeeld in vijf verschillende categorieën met betrekking tot de kenmerken van hun geluidsemissie:

Categorie 1: Lichte motorvoertuigen

Categorie 2: Middelzware voertuigen

Categorie 3: Zware voertuigen

Categorie 4: Gemotoriseerde tweewielers

Categorie 5: Open categorie

In het geval van gemotoriseerde tweewielers worden twee afzonderlijke subcategorieën gedefinieerd voor bromfietsen en krachtigere motorfietsen, omdat zij in zeer verschillende rij-modi functioneren en hun aantallen meestal sterk uiteenlopen.

Gebruik van de eerste vier categorieën is verplicht, terwijl de vijfde categorie facultatief is. Er wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat in de toekomst nieuwe voertuigen worden ontwikkeld waarvan de geluidsemissies dusdanig anders zijn dat een extra categorie moet worden

▼M2

vastgesteld. Deze categorie kan betrekking hebben op, bijvoorbeeld, elektrische of hybride voertuigen of andere voertuigen die in de toekomst worden ontwikkeld en die wezenlijk verschillen van de voertuigen in de categorieën 1 t/m 4.

De bijzonderheden van de verschillende voertuigcategorieën worden in tabel [2.2.a] vermeld.

Tabel [2.2.a]

Voertuigklassen

Categorie	Naam	Beschrijving		Voertuigcategorie in EG Goedkeuring van volledige voertuigen ([1])
1	Lichte motorvoertuigen	Personenauto's, bestelwagens ≤ 3,5 ton, SUV's ([2]), MPV's ([3]), waaronder aanhangers en caravans		M1 en N1
2	Middelzware voertuigen	Middelzware voertuigen, bestelwagens > 3,5 ton, bussen, campers enz., met twee assen en dubbele banden op de achteras		M2, M3 en N2, N3
3	Zware voertuigen	Zware bedrijfsvoertuigen, touringcars, bussen, met drie of meer assen		M2 en N2 met aanhangwagen, M3 en N3
4	Gemotoriseerde tweewielers	4a	Bromfietsen met twee, drie of vier wielen	L1, L2, L6
		4b	Motorfietsen met of zonder zijspan, driewielers en vierwielers	L3, L4, L5, L7
5	Open categorie	Vast te stellen volgens toekomstige behoeften		N.v.t.

([1]) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007).
([2]) Sport Utility Vehicles.
([3]) Multifunctionele voertuigen.

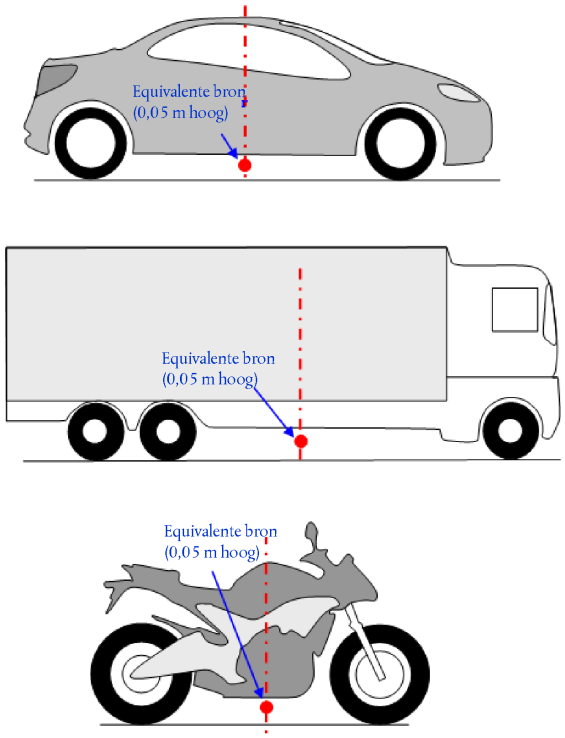
Aantal en plaats van equivalente geluidsbronnen

Deze methode geeft elk voertuig (categorie 1, 2, 3, 4 en 5) weer met één enkele puntbron die gelijkmatig naar de 2-π halfruimte boven het wegdek afstraalt. ►C1 De eerste reflectie op het wegdek wordt impliciet behandeld. ◄ Zoals afgebeeld in figuur [2.2.a] wordt deze puntbron 0,05 m boven het wegdek geplaatst.

▼M2

Figuur [2.2.a]

Locatie van equivalente puntbron op lichte voertuigen (categorie 1), zware voertuigen (categorieën 2 en 3) en tweewielers (categorie 4)



De verkeersstroom wordt door een ►C1 bronlijn ◄ weergegeven. Bij het modelleren van een weg met meerdere rijbanen, wordt elke rijbaan idealiter door een ►C1 bronlijn ◄ in het midden van elke rijbaan weergegeven. Het is echter ook aanvaardbaar om één ►C1 bronlijn ◄ in het midden van een tweebaansweg of één ►C1 bronlijn ◄ per rijbaan in de buitenste baan van meerbaanswegen te modelleren.

Geluidsvermogensemissie

Algemene overwegingen

Het geluidsvermogen van de bron wordt in het „half-vrije veld" gedefinieerd, aldus omvat het geluidsvermogen het effect van de ►C1 reflectie ◄ van de grond onmiddellijk onder de gemodelleerde bron waar zich geen verstorende objecten in de onmiddellijke omgeving bevinden, met uitzondering van de ►C1 reflectie ◄ op het wegdek niet onmiddellijk onder de gemodelleerde bron.

Verkeersstroom

►C1 De geluidsemissie van een verkeersstroom wordt weergegeven door een bronlijn die wordt gekenmerkt door haar richtingsafhankelijke geluidsvermogen per meter per frequentie. ◄ Dit komt overeen met de som van de geluidsemissie van de individuele voertuigen in de verkeersstroom, rekening houdend met de tijd die de voertuigen in het beschouwde wegvak zijn. De uitvoering van het individuele voertuig in de stroom vereist de toepassing van een verkeersstroommodel.

▼M2

Als een constante verkeersstroom van Q_m voertuigen van categorie m per uur wordt verondersteld, met een gemiddelde snelheid v_m (in km/h), wordt het ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ per meter in de frequentieband i van de ►C1 bronlijn ◄ $L_{W',eq,line,i,m}$ bepaald door:

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

waarbij $L_{W,i,m}$ het ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ van een enkel voertuig is. $L_{W',m}$ wordt uitgedrukt in dB (re. 10^{-12} W/m). ►C1 Deze geluidsvermogensniveaus worden berekend voor elke octaafband i van 63 Hz tot 8 kHz. ◄

De verkeersstroomgegevens Q_m worden als jaargemiddelde per uur, per tijdsperiode (dag-avond-nacht), per voertuigklasse en per ►C1 bronlijn ◄ uitgedrukt. Voor alle categorieën worden verkeersstroom-invoergegevens afkomstig van verkeerstelling of verkeersmodellen gebruikt.

De snelheid v_m is een representatieve snelheid per voertuigcategorie: in de meeste gevallen is dat de wettelijke maximumsnelheid voor het wegvak of, als dit lager is, de wettelijke maximumsnelheid voor de voertuigcategorie. Indien plaatselijke meetgegevens niet beschikbaar zijn, wordt de wettelijke maximumsnelheid voor de voertuigcategorie gebruikt.

Individueel voertuig

Aangenomen wordt dat in de verkeersstroom alle voertuigen van categorie m op dezelfde snelheid rijden, d.w.z. v_m, de gemiddelde snelheid van de stroom voertuigen van de categorie.

Een wegvoertuig wordt gemodelleerd door een aantal wiskundige vergelijkingen die de twee belangrijkste bronnen van lawaai weergeven:

1. rolgeluid als gevolg van de wisselwerking tussen band en wegoppervlak;

2. aandrijfgeluid veroorzaakt door de aandrijflijn (motor, uitlaat enz.) van het voertuig.

Aerodynamisch geluid wordt in de bron van het rolgeluid opgenomen.

Voor lichte, middelzware en zware voertuigen (categorieën 1, 2 en 3) komt het totale geluidsvermogen overeen met de energetische som van het rolgeluid en het aandrijfgeluid. Het totale geluidsvermogensniveau van de ►C1 bronlijnen ◄ m = 1, 2 of 3 wordt dus gedefinieerd door:

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

waarbij $L_{WR,i,m}$ het geluidsvermogensniveau voor rolgeluid en $L_{WP,i,m}$ het geluidsvermogensniveau voor aandrijfgeluid is. Dit geldt voor alle snelheidsbereiken. Voor snelheden minder dan 20 km/h heeft het hetzelfde geluidsvermogensniveau als door de formule voor v_m = 20 km/h wordt bepaald.

Voor tweewielers (categorie 4) wordt alleen aandrijfgeluid aangemerkt voor de bron:

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

Dit geldt voor alle snelheidsbereiken. Voor snelheden minder dan 20 km/h heeft het hetzelfde geluidsvermogensniveau als door de formule voor v_m = 20 km/h wordt bepaald.

2.2.2. *Referentieomstandigheden*

De bronvergelijkingen en -coëfficiënten gelden voor de volgende referentieomstandigheden:

▼M2

— een constante voertuigsnelheid,

— een vlakke weg,

— een luchttemperatuur van τ_{ref} = 20 °C,

— een virtueel referentiewegdek, bestaand uit gemiddeld dicht asfaltbeton 0/11 en steenmastiekasfalt 0/11, tussen 2 en 7 jaar oud en in een representatieve onderhoudstoestand,

— een droog wegdek,

— geen spijkerbanden.

2.2.3. *Rolgeluid*

Algemene vergelijking

Het geluidsvermogensniveau van rolgeluid in de frequentieband i voor een voertuig van categorie m = 1, 2 of 3 wordt gedefinieerd als:

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

De coëfficiënten $A_{R,i,m}$ en $B_{R,i,m}$ worden voor elke voertuigcategorie in octaafbanden en voor een referentiesnelheid v_{ref} = 70 km/h gegeven. $\Delta L_{WR,i,m}$ stemt overeen met de som van de correctiecoëfficiënten die worden toegepast op de rolgeluidemissie voor specifieke weg- of voertuigomstandigheden die van de referentieomstandigheden afwijken:

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

$\Delta L_{WR,road,i,m}$ verdisconteert het effect op het rolgeluid van een wegdek met akoestische eigenschappen die verschillen van die van het virtuele referentiewegdek zoals gedefinieerd in hoofdstuk 2.2.2. Dit omvat zowel het effect op voortplanting als op opwekking.

$\Delta L_{studded\ tyres,i,m}$ is een correctiecoëfficiënt die het hogere rolgeluid verdisconteert van lichte voertuigen die met spijkerbanden zijn uitgerust.

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ verdisconteert het effect op het rolgeluid van een kruising met ►C1 verkeerslichten ◄ of een rotonde. Het integreert het effect van de snelheidsvariatie op de geluidsbelasting.

$\Delta L_{W,temp}$ is een correctieterm voor een gemiddelde temperatuur τ die verschilt van de referentietemperatuur τ_{ref} = 20 °C.

Correctie voor spijkerbanden

In situaties waarin een aanzienlijk aantal lichte voertuigen in de verkeersstroom gedurende verscheidene maanden per jaar spijkerbanden gebruiken, moet rekening worden gehouden met het veroorzaakte effect op het rolgeluid. Voor elk voertuig van categorie m = 1 dat met spijkerbanden is uitgerust, wordt een snelheidsafhankelijke stijging van de rolgeluidemissie beoordeeld door:

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

waarbij coëfficiënten a_i en b_i voor elke octaafband worden gegeven.

▼M2

De stijging van rolgeluidemissie wordt alleen toegeschreven volgens het aandeel van lichte voertuigen met spijkerbanden en gedurende een beperkte periode T_s (in maanden) in het jaar. Als $Q_{stud,ratio}$ de gemiddelde verhouding is van het totale volume van lichte met spijkerbanden uitgeruste voertuigen per uur tijdens de periode T_s (in maanden), dan wordt het jaarlijkse gemiddelde aandeel van met spijkerbanden uitgeruste voertuigen p_s uitgedrukt door:

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

De daaruit voortvloeiende correctie die vanwege het gebruik van spijkerbanden op het emissievermogen van rolgeluid moet worden toegepast voor voertuigen van categorie $m = 1$ in frequentieband i is:

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

Voor voertuigen van alle andere categorieën wordt geen correctie toegepast:

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

Effect van luchttemperatuur op rolgeluidcorrectie

De luchttemperatuur heeft invloed op de rolgeluidsemissie; het niveau van het rolgeluidsvermogen neemt af wanneer de luchttemperatuur toeneemt. Dit effect wordt in de wegdekcorrectie ingevoerd. Wegdekcorrecties worden gewoonlijk op een luchttemperatuur van $\tau_{ref} = 20$ °C beoordeeld. In het geval van een verschillende jaarlijkse gemiddelde luchttemperatuur ° C, wordt het wegdekgeluid gecorrigeerd door:

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

De correctieterm is positief (d.w.z. lawaai neemt toe) voor temperaturen lager dan 20 °C en negatief (d.w.z. lawaai neemt af) voor hogere temperaturen. De coëfficiënt K is afhankelijk van het wegdek en de kenmerken van de band en vertoont in het algemeen enige afhankelijkheid van frequentie. Een algemene coëfficiënt $K_{m=1} = 0{,}08$ dB/°C voor lichte voertuigen (categorie 1) en $K_{m=2} = K_{m=3} = 0{,}04$ dB/°C voor zware voertuigen (categorieën 2 en 3) wordt voor alle wegdekken toegepast. De correctiecoëfficiënt wordt in dezelfde mate op alle octaafbanden van 63 tot 8 000 Hz toegepast.

2.2.4. *Aandrijfgeluid*

Algemene vergelijking

De aandrijfgeluidsemissie omvat alle bijdragen van de motor, uitlaat, versnellingen, luchtinlaat enz. Het vermogensniveau van het aandrijfgeluid in de frequentieband i voor een voertuig van categorie m wordt gedefinieerd als:

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

De coëfficiënten $A_{P,i,m}$ en $B_{P,i,m}$ worden voor elke voertuigcategorie in octaafbanden en voor een referentiesnelheid $v_{ref} = 70$ km/h opgegeven.

$\Delta L_{WP,i,m}$ stemt overeen met de som van de correctiecoëfficiënten die worden toegepast op de aandrijfgeluidsemissie voor specifieke rijomstandigheden of regionale omstandigheden die van de referentieomstandigheden afwijken:

▼**M2**

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

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ verdisconteert het effect van het wegdek op het aandrijfgeluid via absorptie. De berekening wordt volgens hoofdstuk 2.2.6 verricht.

$\Delta L_{WP,acc,i,\ m}$ en $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ veroorzaken het effect van weghellingen en van versnelling en vertraging van voertuigen op kruispunten. Zij worden in overeenstemming met respectievelijk hoofdstukken 2.2.4 en 2.2.5 berekend.

Effect van weghellingen

De weghelling heeft twee gevolgen voor de geluidsemissie van het voertuig. Ten eerste heeft zij invloed op de voertuigsnelheid en dus op de rol- en aandrijfgeluidsemissies van het voertuig. Ten tweede heeft zij invloed op zowel de motorbelasting en het motortoerental via de keuze van versnelling en dus op de aandrijfgeluidsemissie van het voertuig. Alleen het effect op het aandrijfgeluid wordt in deze sectie in aanmerking genomen, waarbij van een constante snelheid wordt uitgegaan.

Het effect van de weghelling op het aandrijvingsgeluid wordt in aanmerking genomen met een correctieterm $\Delta L_{WP,grad,m}$ die een functie is van de helling s (in %), de voertuigsnelheid v_m (in km/h) en de voertuigklasse m. In het geval van tweerichtingsverkeer moet de stroom in twee componenten worden verdeeld en de helft voor opwaarts en de andere helft voor afwaarts worden gecorrigeerd. De correctieterm wordt aan alle octaafbanden in gelijke mate toegeschreven:

Voor $m = 1$

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

Voor $m = 2$

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

Voor $m = 3$

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

Voor $m = 4$

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

De correctie $\Delta L_{WP,grad,m}$ houdt impliciet rekening met het effect van de helling op de snelheid.

▼M2

2.2.5. *Effect van de versnelling en vertraging van voertuigen*

Vóór en na kruispunten met ►C1 verkeerslichten ◄ en rotondes wordt een correctie toegepast voor het effect van versnelling en vertraging zoals hieronder beschreven.

De correctietermen voor rolgeluid, $\Delta L_{WR,acc,m,k}$, en voor aandrijfgeluid, $\Delta L_{WP,acc,m,k}$, zijn lineaire functies van de afstand x (in m) van de puntbron tot het dichtstbijzijnde snijpunt van de respectieve ►C1 bronlijn ◄ met een andere ►C1 bronlijn ◄. De correctietermen worden in gelijke mate aan alle octaafbanden toegeschreven:

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

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

De coëfficiënten $C_{R,m,k}$ en $C_{P,m,k}$ hangen af van de aard van het kruispunt k (k = 1 voor een kruispunt met verkeerslichten, k = 2 voor een rotonde) en worden voor elke voertuigcategorie vermeld. De correctie omvat het effect van snelheidsverandering bij het naderen of wegrijden van een kruispunt of rotonde.

Opgemerkt wordt dat op een afstand $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. *Effect van het type wegdek*

Algemene beginselen

Voor een wegdek met akoestische eigenschappen die van die van het referentiewegdek verschillen, wordt een spectrale correctieterm voor zowel rolgeluid als aandrijfgeluid toegepast.

De wegdekcorrectieterm voor de rolgeluidsemissie wordt verkregen door:

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

waarbij

$\alpha_{i,m}$ de spectrale correctie in dB op referentiesnelheid v_{ref} voor categorie m (1, 2 of 3) en spectrale band i is.

β_m het effect van de snelheid op de vermindering van het rolgeluid voor categorie m (1, 2 of 3) is, en voor alle frequenties gelijk is.

De wegdekcorrectieterm voor de aandrijfgeluidsemissie wordt verkregen door:

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

Absorberende wegdekken verminderen het aandrijfgeluid, terwijl niet-absorberende oppervlakken het niet vergroten.

Leeftijdseffect op de eigenschappen van het wegdekgeluid

De geluidskenmerken van wegdekken variëren naar gelang van de leeftijd en het onderhoudsniveau, en worden na verloop van tijd luider. In deze methode worden die wegdekparameters afgeleid die representatief zijn voor de akoestische prestaties van het type wegdek, evenredig verdeeld over de representatieve levensduur en uitgaande van goed onderhoud.

▼M2

2.3. **Spoorweglawaai**

2.3.1. *Bronbeschrijving*

Indeling van voertuigen

Definitie van voertuig en trein

Ten behoeve van deze berekeningsmethode voor geluidsbelasting wordt een voertuig gedefinieerd als een afzonderlijk deel van een trein (doorgaans een locomotief, zelf-aangedreven rijtuig, getrokken rijtuig of goederenwagon) die onafhankelijk kan worden verplaatst en van de rest van de trein kan worden losgemaakt. Sommige specifieke omstandigheden kunnen optreden voor delen van een trein die deel uitmaken van een niet-afkoppelbare set, bv. die samen één draaistel delen. Ten behoeve van deze berekeningsmethode worden al deze delen in één voertuig samengebracht.

Ten behoeve van deze berekeningsmethode bestaat een trein uit een reeks gekoppelde voertuigen.

Tabel [2.3.a] definieert een gemeenschappelijke taal voor de beschrijving van de voertuigtypen die in de brondatabank zijn opgenomen. Zij geeft de relevante descriptoren die moeten worden gebruikt om de voertuigen in hun geheel te classificeren. ►C1 Deze descriptoren stemmen overeen met de eigenschappen van het voertuig die invloed hebben op het akoestische richtingsafhankelijke geluidsvermogen per meter lengte van de equivalente gemodelleerde bronlijn. ◄

Het aantal voertuigen per type wordt vastgesteld op elk van de baanvakken voor elk van de tijdsperioden die in de berekening van geluidsbelasting worden gebruikt. Het wordt uitgedrukt als een gemiddeld aantal voertuigen per uur, dat wordt verkregen door het totaal aantal voertuigen in een bepaalde periode te delen door de duur van deze periode in uren (bv. 24 voertuigen in vier uur betekent 6 voertuigen per uur). Alle voertuigtypen die op elk baanvak rijden, worden gebruikt.

Tabel [2.3.a]

Indeling en descriptoren voor spoorvoertuigen

Cijfer	**1**	**2**	**3**	**4**
Descriptor	**Voertuigtype**	**Aantal assen per voertuig**	**Type rem**	**Wielmaatregel**
Verklaring van de descriptor	Een letter die het type beschrijft	Het werkelijke aantal assen	Een letter die het type rem beschrijft	Een letter die het type lawaaivermin-deringsmaatregel beschrijft
Mogelijke descriptoren	**h** hogesnelheids-voertuig (> 200 km/h)	**1**	**c** gietijzeren blok	**n** geen maatregel
	m zelf-aangedre-ven reizigersrij-tuigen	**2**	**k** blok van com-posietmetaal of sintermetaal	**d** vdempers

▼M2

Cijfer	1	2	3	4
Descriptor	**Voertuigtype**	**Aantal assen per voertuig**	**Type rem**	**Wielmaatregel**
Verklaring van de descriptor	Een letter die het type beschrijft	Het werkelijke aantal assen	Een letter die het type rem beschrijft	Een letter die het type lawaaivermin-deringsmaatregel beschrijft
	p vgetrokken reizi-gersrijtuigen	**3**	**n** niet op het loopvlak rem-mend, zoals schijf, trom-mel, magne-tisch	**s** schermen
	c stadstram of lichte metro zelf-aangedre-ven en niet-zelf-aangedre-ven rijtuig	**4**		**o** overige
	d diesellocomo-tief	enz.		
	e elektrische lo-comotief			
	a algemeen vrachtvoertuig			
	o andere (d.w.z. onderhouds-voertuigen enz.)			

▼C1

Classificatie van sporen en bovenbouw

▼M2

De bestaande sporen kunnen verschillen omdat verscheidene elementen aan hun akoestische eigenschappen bijdragen en karakteriseren. De railtypen die in deze methode worden gebruikt, staan vermeld in de onderstaande tabel [2.3.b]. Sommige elementen hebben een grote invloed op de akoestische eigenschappen, terwijl andere slechts een bijkomend effect hebben. ►C1 In het algemeen zijn de meest relevante elementen die de emissie van het spoorweglawaai beïnvloeden: ruwheid van de railkop, stijfheid van de onderlegplaatjes, spoorbed, voegen en boogstraal. Als alternatief kunnen de algemene eigenschappen van het spoor worden gedefinieerd en in dit geval zijn de ruwheid van de railkop en de mate van afstandsdemping volgens ISO 3095 de meest essentiële akoestische parameters, plus de boogstraal. ◄

Een baanvak wordt gedefinieerd als een deel van een enkel spoor, op een spoorlijn, station of depot, waarop de fysieke kenmerken en basiscomponenten van het spoor niet veranderen.

Tabel [2.3.b] definieert een gemeenschappelijke taal voor de beschrijving van de voertuigtypen die in de brondatabank zijn opgenomen.

▼M2

Tabel [2.3.b]

▼C1

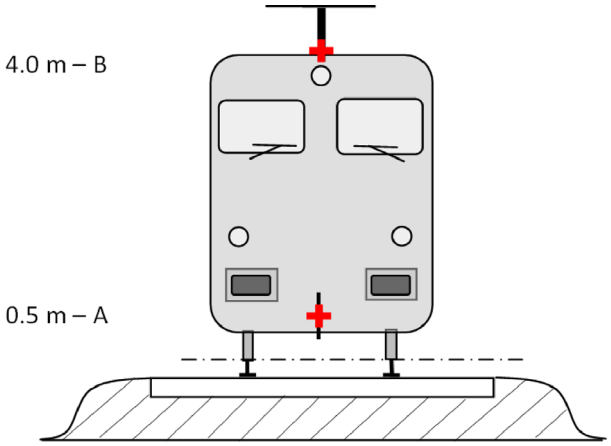
Cijfer	1	2	3	4	5	6
Descriptor	**Spoorbed**	**Ruwheid van de railkop**	**Type onderlegplaat**	**Aanvullende maatregelen**	**Voegen**	**Boogstraal**
Verklaring van de descriptor	Type spoorbed	Indicator voor ruwheid	Geeft een indicatie van de „akoestische” stijfheid weer	Een letter die de akoestische inrichting beschrijft	Aanwezigheid van voegen en onderlinge afstand	Geef de boogstraal aan in m
Toegestane codes	**B** Ballast	**E** Goed onderhouden en zeer glad	**S** Zacht (150-250 MN/m)	**N** Geen	**N** Geen	**N** Recht spoor
	S Betonplatenspoor	**M** Normaal onderhouden	**M** Gemiddeld (250 tot 800 MN/m)	**D** Raildemper	**S** Enkele voeg of wissel	**L** Laag (1 000-500 m)
	L Brug volgestort met ballast	**N** Niet goed onderhouden	**H** Stijf (800-1 000 MN/m)	**B** Minischerm	**D** Twee voegen of wissels per 100 m	**M** Gemiddeld (Minder dan 500 m en meer dan 300 m)
	N Brug zonder ballast	**B** Niet onderhouden en slechte conditie		**A** Absorberende plaat op betonplatenspoor	**M** Meer dan twee voegen of wissels per 100 m	**H** Hoog (Minder dan 300 m)
	T Ingegoten spoor			**E** Ingegoten spoorstaaf		
	O Overige			**O** Overige		

▼M2

Aantal en plaats van de equivalente geluidsbronnen

Figuur [2.3.a]

Plaats van equivalente geluidsbronnen



De verschillende equivalente ►C1 geluidsbronlijnen ◄ worden op verschillende hoogten en in het midden van het spoor geplaatst. Alle hoogten worden gerekend vanaf de raaklijn van de twee bovenste oppervlakken van de twee spoorstaven.

De equivalente bronnen omvatten verschillende fysieke bronnen (index p). Deze fysieke bronnen zijn onderverdeeld in verschillende categorieën, afhankelijk van het generatiemechanisme, en omvatten: ►C1 1) rolgeluid (waaronder niet alleen trillingen van rails en spoorbedding en wielen, maar ook, waar aanwezig, geluid van de wagenbovenbouw van de vrachtvoertuigen), 2) tractiegeluid, 3) aerodynamisch geluid, 4) stootgeluid (van overgangen, wissels en knooppunten), 5) booggeluid en 6) geluid door overige bronnen zoals bruggen en viaducten. ◄

▼C1

1. De wiel- en railkopruwheid genereren langs drie transmissiepaden naar de afstralende oppervlakken (spoorstaven, wielen en bovenbouw) het rolgeluid. Dit wordt toegewezen aan h = 0,5 m (afstralende oppervlakken A) om de bijdrage van het spoor weer te geven, waaronder de invloed van het oppervlak van de spoorstaven, vooral betonplatenspoor (in overeenstemming met het voortplantende deel), om de bijdrage van de wielen weer te geven, en om de bijdrage van de wagenbovenbouw van het voertuig aan het geluid weer te geven (in goederentreinen).

▼M2

2. De equivalente bronhoogten voor tractiegeluid variëren tussen 0,5 m (bron A) en 4,0 m (bron B), afhankelijk van de fysieke plaatsing van de component in kwestie. Bronnen zoals tandwieloverbrengingen en elektromotoren bevinden zich vaak op een ashoogte van 0,5 m (bron A). Louvres en koeleruitlaten kunnen zich op verschillende hoogten bevinden. Motoruitlaten voor dieselvoertuigen bevinden zich vaak op een dakhoogte van 4,0 m (bron B). Andere tractiebronnen zoals ventilatoren of dieselmotorblokken kunnen zich op een hoogte van 0,5 m (bron A) of 4,0 m (bron B) bevinden. Indien de exacte bronhoogte zich tussen de modelhoogten bevindt, wordt de geluidsenergie proportioneel over de dichtstbijzijnde aangrenzende bronhoogten verdeeld.

   Om deze reden voorziet de methode twee bronhoogten op 0,5 m (bron A) en 4,0 m (bron B) en wordt het equivalente geluidsvermogen van beide tussen de twee verdeeld, afhankelijk van de specifieke configuratie van de bronnen op het type eenheid.

▼M2

3. Aerodynamische geluidseffecten houden verband met de bron op 0,5 m (mantels en schermen, bron A) en de bron op 4,0 m (alle inrichtingen op het dak en de stroomafnemer, bron B). De keuze van 4,0 m voor de effecten van de stroomafnemer staat bekend als een eenvoudig model, en moet zorgvuldig worden overwogen indien het doel de keuze van een correcte hoogte voor ►C1 3„geluidsschermen ◄ is.

4. ►C1 Stootgeluid ◄ houdt verband met de bron op 0,5 m (bron A).

5. Booggeluid houdt verband met de bronnen op 0,5 m (bron A).

6. Bruggeluid houdt verband met de bron op 0,5 m (bron A).

2.3.2. *Geluidsvermogensemissie*

Algemene vergelijkingen

Individueel voertuig

Het model voor spoorweglawaai, dat analoog is aan wegverkeerslawaai, beschrijft de geluidsvermogensemissie van een specifieke combinatie van voertuigtype en spoortype die aan een aantal eisen voldoet die in de voertuig- en spoorclassificatie zijn beschreven, uitgedrukt in een reeks geluidsvermogens voor elk voertuig ($L_{W,0}$).

Verkeersstroom

De geluidsemissie van een verkeersstroom op elk spoor wordt weergegeven met een set van twee ►C1 bronlijnen ◄ die zijn gekenmerkt door hun ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ per meter per frequentieband. Dit komt overeen met de som van de geluidsemissies als gevolg van de afzonderlijke voertuigen die in de verkeersstroom passeren en houdt, in het specifieke geval van stilstaande voertuigen, rekening met de tijd die de voertuigen in het baanvak in kwestie verblijven.

Het ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ per meter per frequentieband, als gevolg van alle voertuigen die elk baanvak op het spoortype (j) passeren, wordt gedefinieerd:

— voor elke frequentieband (i)

— voor elk gegeven bronhoogte (h) (voor bronnen op 0,5 m h = 1, op 4,0 m h = 2),

en is de energiesom van alle bijdragen van alle voertuigen die op het specifieke j-de baanvak rijden. Deze bijdragen zijn:

— van alle voertuigentypen (t)

— op verschillende snelheden (s)

— onder de specifieke rijcondities (constante snelheid) (c)

— voor elk fysiek brontype (rollen, contact, booggeluid, tractie, aerodynamische en ►C1 overige bronnen ◄, zoals bruggeluid) (p).

Voor de berekening van het ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ per meter (invoer in het voortplantende deel) als gevolg van de gemiddelde mix van verkeer op het j-de baanvak, wordt het volgende gebruikt:

▼M2

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

waarbij

$\boldsymbol{T_{ref}}$ = de referentieperiode waarvoor het gemiddelde verkeer wordt beschouwd

$\boldsymbol{x}$ = het totaal aantal bestaande combinaties van i, t, s, c, p voor elk *j*-de baanvak

$\boldsymbol{t}$ = de index voor voertuigtypen op het *j*-de baanvak

$\boldsymbol{s}$ = de index voor de treinsnelheid: er zijn net zo veel indexen als het aantal verschillende gemiddelde treinsnelheden op het *j*-de baanvak

$\boldsymbol{c}$ = de index voor rijcondities: 1 (voor constante snelheid), 2 (stationair draaien)

▼C1

$\boldsymbol{p}$ = de index voor de fysieke brontypen: 1 (voor rol- en stootgeluid), 2 (booggeluid), 3 (tractiegeluid), 4 (aerodynamisch geluid), 5 (overige bronnen)

$\boldsymbol{L_{W',eq,line,x}}$ = *x*-de richtingsafhankelijke geluidsvermogen per meter voor een bronlijn van één combinatie van *t, s, c, p* op elk *j*-de baanvak

▼M2

Indien wordt uitgegaan van een constante stroom van Q voertuigen per uur, met een gemiddelde snelheid v, dan is er gemiddeld op elk tijdstip een equivalent aantal Q/v voertuigen per lengte-eenheid van het baanvak. De geluidsemissie van de voertuigstroom uitgedrukt in ►C1 richtingsafhankelijk geluidsvermogen ◄ per meter $L_{W',eq,line}$ (uitgedrukt in dB/m (re. 10^{-12} W)) wordt geïntegreerd door:

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

waarbij

— Q het gemiddelde aantal voertuigen per uur op het *j*-de baanvak voor voertuigtype $\boldsymbol{t}$, gemiddelde treinsnelheid $\boldsymbol{s}$ en rijconditie $\boldsymbol{c}$ is,

— $\boldsymbol{v}$ hun snelheid op het *j*-de baanvak voor voertuigtype **t** en gemiddelde treinsnelheid $\boldsymbol{s}$ is,

▼C1

— $L_{W,0,dir}$ het niveau van het richtingsafhankelijke geluidsvermogen is van het specifieke geluid (rol-, stoot-, boog-, rem-, tractie-, aerodynamisch geluid en geluid van andere bronnen) van een enkel voertuig in de richtingen ψ, φ gedefinieerd met betrekking tot de bewegingsrichting van het voertuig (zie figuur [2.3.b]).

▼M2

In het geval van een stationaire bron, net als tijdens stationair draaien, wordt ervan uitgegaan dat het voertuig gedurende een totale tijd T_{idle} op een locatie binnen een baanvak met lengte L blijft. Dat betekent dat met T_{ref} als de referentieperiode voor de beoordeling van geluidsbelasting (bv. 12 uur, 4 uur, 8 uur), het ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ per lengte-eenheid op dat baanvak wordt bepaald door:

▼M2

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

In het algemeen wordt ►C1 richtingsafhankelijk geluidsvermogen ◄ uit elke specifieke bron verkregen als:

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

waarbij

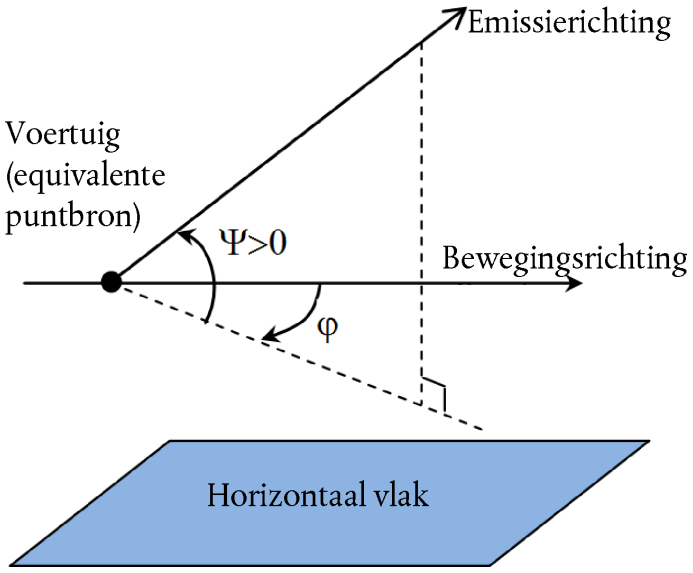
— $\Delta L_{W,dir,vert,i}$ de correctiefunctie is voor verticaal richteffect (dimensieloos) van ψ (figuur [2.3.b])

— $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ de correctiefunctie is voor horizontaal richteffect (dimensieloos) van φ (figuur [2.3.b]).

En waarbij $L_{W,0,dir,i(\psi,\varphi)}$, afgeleid in 1/3-octaafbanden, wordt uitgedrukt in octaafbanden door elke bijbehorende 1/3-octaafband energetisch in de overeenkomstige octaafband toe te voegen.

Figuur [2.3.b]

Geometrische definitie



Ten behoeve van de berekeningen wordt de bronsterkte vervolgens specifiek uitgedrukt in ►C1 richtingsafhankelijk geluidsvermogen ◄ per 1 m spoorlengte $L_{W',tot,dir,i}$ om het richteffect van de bronnen in hun verticale en horizontale richting in aanmerking te nemen door middel van aanvullende correcties.

Verscheidene $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ) worden voor elke combinatie van voertuig-spoor-snelheid-rijconditie beschouwd:

— voor een 1/3-octaafbandfrequentie (***i***),

— voor elk baanvak (***j***),

— bronhoogte (***h***) (voor bronnen op 0,5 m h = 1, op 4,0 m h = 2),

— richteffect (***d***) van de bron.

▼M2

Een reeks $L_{W,0,dir,i}$ (ψ,φ) wordt beschouwd voor elke combinatie van voertuig-spoor-snelheid-rijconditie, elk baanvak, de hoogten die met h = 1 en h = 2 overeenstemmen, en het richteffect.

Rolgeluid

De bijdragen van het voertuig en het spoor aan rolgeluid worden in vier essentiële elementen verdeeld: wielruwheid, railruwheid, voertuigoverdrachtsfunctie naar de wielen en de ►C1 wagenbovenbouw ◄ (voertuigen) en de spooroverdrachtsfunctie. Wiel- en railruwheid geven de oorzaak van de excitatie van de trilling op het contactpunt tussen rail en wiel weer. De overdrachtsfuncties zijn twee empirische of gemodelleerde functies die alle complexe verschijnselen van de generatie van mechanische trilling en geluid op de oppervlakken van de wielen, rails, dwarsliggers en onderbouw van het spoor weergeven. Deze verdeling stemt overeen met het fysieke bewijs dat ruwheid op een rail de trilling van de rail kan exciteren, maar ook de trilling van het wiel zal exciteren en omgekeerd. Het niet opnemen van één van deze vier parameters zou het ontkoppelen van de classificatie van sporen en treinen verhinderen.

Wiel- en railruwheid

Rolgeluid wordt voornamelijk door de rail- en wielruwheid in het golflengtegebied van 5-500 mm geëxciteerd.

Definitie

Het ruwheidsniveau L_r wordt gedefinieerd als tienmaal de logaritme met grondgetal 10 van de kwadratisch gemiddelde waarde r^2 van de ruwheid van het loopvlak van een rail of wiel in de bewegingsrichting (longitudinaal niveau), gemeten in μm over een bepaalde raillengte of de gehele wieldiameter, gedeeld door het kwadraat van de referentiewaarde r_0^2:

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

waarbij

r_0 = 1 μm

r = kwadratisch gemiddelde van het verschil van de verticale verplaatsing van het contactoppervlak naar het gemiddelde niveau

►C1 Het ruwheidsniveau L_r wordt gewoonlijk verkregen als een spectrum van golflengte λ en wordt geconverteerd naar een frequentiespectrum $f = v/\lambda$, waarbij f de middenfrequentie van een bepaalde 1/3-octaafband in Hz, λ de golflengte in m, en v de treinsnelheid in m/s is. ◄ Het ruwheidsspectrum als een functie van frequentie verschuift langs de frequentie-as voor verschillende snelheden. In algemene gevallen dienen na conversie naar het frequentiespectrum door middel van de snelheid, nieuwe waarden voor 1/3-octaafbandspectra te worden verkregen met gemiddelden die tussen twee overeenstemmende 1/3-octaafbanden in het golflengtedomein liggen. Om het frequentiespectrum van de totale effectieve ruwheid te schatten dat met de relevante treinsnelheid overeenkomt, wordt het gemiddelde van de twee overeenkomstige, in het golflengtedomein gedefinieerde, 1/3-octaafbanden energetisch en proportioneel berekend.

De railruwheid (ruwheid van de kant van het spoor) voor het i-de golfgetal wordt gedefinieerd als $L_{r,TR,i}$

▼M2

Overeenkomstig wordt ***de wielruwheid*** (ruwheid van de kant van het voertuig) voor het *i*-de golfgetalband gedefinieerd als $L_{r,VEH,i}$

De totale en effectieve ruwheid voor golfgetal *i* ($L_{R,tot,i}$) wordt gedefinieerd als de energetische som van de ruwheid van de rail en die van het wiel, vermeerderd met het ►C1 A_3 (λ) ◄ contactfilter om de filterende werking van de contactplaats tussen de spoorstaaf en het wiel in aanmerking te nemen, en is in dB:

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

waar het wordt uitgedrukt als een functie van het *i*-de golfgetal dat overeenkomt met de golflengte λ.

Het contactfilter is afhankelijk van het rail- en wieltype en de belasting.

De totale effectieve ruwheid voor het *j*-de baanvak en elk *t*-de voertuigtype op de overeenkomstige snelheid *v*, wordt in de methode gebruikt.

Overdrachtsfunctie van voertuig, spoor en ►C1 wagenbovenbouw ◄

Drie snelheidsonafhankelijke overdrachtsfuncties, $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ en $L_{H,VEH,SUP,i}$, worden gedefinieerd: de eerste voor elk *j*-de baanvak en de twee volgende voor elk *t*-de voertuigtype. Zij relateren de totale effectieve ruwheid aan het geluidsvermogen van respectievelijk het spoor, de wielen en de ►C1 wagenbovenbouw ◄.

De bijdrage van de ►C1 wagenbovenbouw ◄ wordt alleen voor goederenwagons in aanmerking genomen, derhalve alleen voor voertuigtype „a”.

Bijgevolg worden voor rolgeluid de bijdragen van het spoor en van het voertuig volledig beschreven door deze overdrachtsfuncties en de totale effectieve ruwheid. Bij stationair draaien van een trein wordt rolgeluid uitgesloten.

Voor geluidsvermogen per voertuig wordt het rolgeluid op ashoogte berekend, en heeft dit als invoer de totale effectieve ruwheid $L_{R,TOT,i}$ als functie van de voertuigsnelheid *v*, de overdrachtsfuncties van het spoor, het voertuig en de ►C1 wagenbovenbouw ◄ $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ en $L_{H,VEH,SUP,i}$, en het totale aantal assen N_a:

voor $h = 1$:

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

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

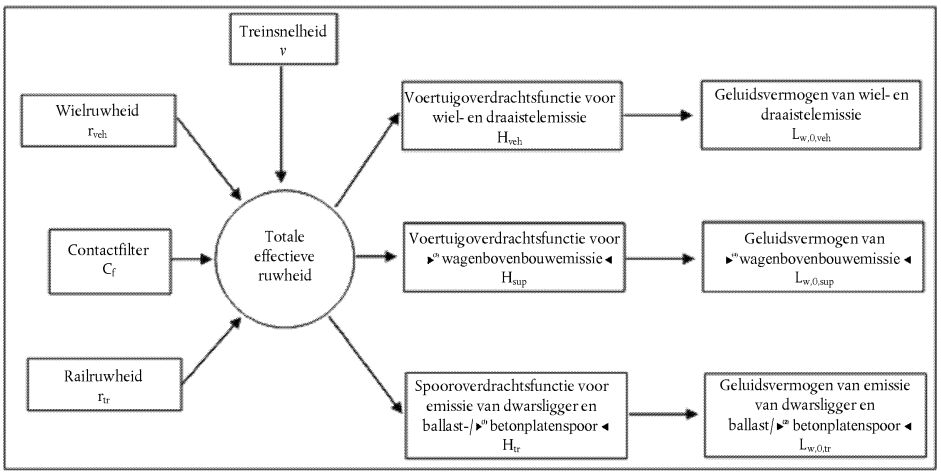
$$L_{W,0,VEHSUP,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.10)$$

waarbij N_a het aantal assen per voertuig voor het *t*-de voertuigtype is.

▼M2

Figuur [2.3.c]

Regeling van het gebruik van de verschillende definities van ruwheid en overdrachtsfunctie



►(1) (2) **C1**

Een minimumsnelheid van 50 km/h (30 km/h alleen voor trams en lichte metro) wordt gebruikt om de totale effectieve ruwheid en derhalve het geluidsvermogen van de voertuigen te bepalen (deze snelheid heeft geen invloed op de berekening van de voertuigstroom) ter compensatie van de potentiële fout door de vereenvoudiging van de definitie van rolgeluid, van remgeluid en van ►**C1** stootgeluid ◄ van overgangen en wissels.

►**C1** Stootgeluid ◄ (overgangen, wissels en knooppunten)

▼C1

Stootgeluid kan worden veroorzaakt door overgangen, wissels en voegen of puntstukken. Het kan variëren in grootte en kan rolgeluid overheersen. Stootgeluid wordt voor sporen met uitzetvoegen in aanmerking genomen. Voor stootgeluid door wissels, overgangen en voegen in baanvakken op een snelheid van minder dan 50 km/h (30 km/h voor trams en lichte metro) wordt modellering vermeden, omdat de minimumsnelheid van 50 km/h (30 km/h voor trams en lichte metro) wordt gebruikt om meer effecten op te nemen in overeenstemming met de beschrijving van het hoofdstuk over rolgeluid. Daarnaast wordt modellering van stootgeluid ook onder rijconditie $c = 2$ (stationair draaien) vermeden.

▼M2

►**C1** Stootgeluid ◄ wordt in de term rolgeluid opgenomen door een aanvullende fictieve contactruwheid (energetisch) toe te voegen aan de totale effectieve ruwheid op elk specifiek *j*-de baanvak waar dit aanwezig is. In dit geval wordt een nieuw $L_{R,TOT\,+\,IMPACT,i}$ in plaats van $L_{R,TOT,i}$ gebruikt en wordt dan:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ is een 1/3-octaafbandspectrum (als een functie van frequentie). Om dit frequentiespectrum te verkrijgen, wordt een spectrum als een functie van golflengte λ gegeven en naar het gewenste spectrum als een functie van frequentie geconverteerd met behulp van de verhouding $\lambda = v/f$, ►**C1** waarbij f de middenfrequentie van de 1/3-octaafband in Hz en v de s-de voertuigsnelheid van het t-de voertuigtype in m/s is. ◄

►**C1** Stootgeluid hangt af van het aantal en de hardheid van de contacten per lengte-eenheid of voegdichtheid, ◄ dus in het geval waar meerdere contacten worden gegeven, wordt de impactruwheid die in de bovenstaande vergelijking wordt gebruikt als volgt berekend:

▼M2

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

waarbij $L_{R,IMPACT\text{-}SINGLE,i}$ de contactruwheid zoals gegeven voor een enkel contact is en n_l de lasdichtheid is.

▼C1

Het standaardniveau van contactruwheid wordt voor een voegdichtheid n_l = 0,01 m^{-1} gegeven, ofwel één voeg per elke 100 m spoor. Situaties met verschillende aantallen voegen worden benaderd door de dichtheid van het aantal voegen n_l aan te passen. Opgemerkt wordt dat bij de modellering van de spoorligging en segmentatie, de dichtheid van het aantal voegen in aanmerking wordt genomen, d.w.z. het kan nodig zijn om een afzonderlijk bronsegment voor een stuk spoor met meer voegen te gebruiken. De $L_{W,0}$ van de bijdragen van het spoor, wiel/draaistel en de wagenbovenbouw wordt door middel van de $L_{R,IMPACT,i}$ voor +/– 50 m vóór en na de voeg verhoogd. In het geval van een reeks voegen wordt de verhoging uitgebreid naar tussen – 50 m vóór de eerste voeg en + 50 m na de laatste voeg.

▼M2

De toepasbaarheid van deze geluidsvermogensspectra wordt normaliter ter plaatse gecontroleerd.

Voor gelaste sporen wordt een standaard n_l van 0,01 gebruikt.

B o o g g e l u i d

Booggeluid is een bijzondere bron die alleen relevant is voor bochten en daarom gelokaliseerd is. Omdat het aanzienlijk kan zijn, is een passende beschrijving vereist. Booggeluid hangt in het algemeen af van kromming, wrijvingscondities, treinsnelheid en rail-wielgeometrie en -dynamiek. Het te gebruiken emissieniveau wordt bepaald voor bochten met een straal van minder dan of gelijk aan 500 m en voor scherpere bochten en extensies van punten met een straal van minder dan 300 m. De geluidsemissie moet kenmerkend zijn voor elk type rijdend materieel, omdat bepaalde wiel- en draaisteltypen aanzienlijk minder booggeluid veroorzaken dan andere.

De toepasbaarheid van deze geluidsvermogensspectra wordt normaliter ter plaatse gecontroleerd, vooral voor trams.

Met een eenvoudige benadering wordt het booggeluid in aanmerking genomen door 8 dB voor R < 300 m en 5 dB voor 300 m < R < 500 m aan de geluidsvermogenspectra van rolgeluid voor alle frequenties toe te voegen. De bijdrage van booggeluid wordt toegepast op baanvakken waar de straal binnen de bovenvermelde bereiken ligt voor een spoorlengte van ten minste 50 m.

T r a c t i e g e l u i d

Hoewel tractiegeluid in het algemeen eigen is aan elke kenmerkende bedrijfsconditie, waaronder constante snelheid, vertragen, versnellen en stationair draaien, zijn de enige twee gemodelleerde condities constante snelheid (dat geldt ook wanneer de trein vertraagt of versnelt) en stationair draaien. De gemodelleerde bronsterkte komt alleen overeen met maximale belasting en dit leidt tot de hoeveelheden $L_{W,0,const,i} = L_{W,0,idling,i}$. Bovendien stemt $L_{W,0,idling,i}$ overeen met de bijdrage van alle fysieke bronnen van een bepaald voertuig die toe te schrijven is aan een bepaalde hoogte, zoals beschreven in 2.3.1.

▼M2

$L_{W,0,idling,i}$ wordt uitgedrukt als een statische geluidsbron bij stationair draaien voor de duur van de stationaire toestand, en wordt gebruikt als een model van een vaste puntbron zoals beschreven in het volgende hoofdstuk over industrielawaai. Dit wordt alleen in aanmerking genomen indien treinen langer dan 0,5 uur stationair draaien.

Deze hoeveelheden kunnen van metingen van alle bronnen bij elke bedrijfsconditie worden verkregen, of de gedeeltelijke bronnen kunnen afzonderlijk worden aangemerkt om hun parameterafhankelijkheid en de relatieve sterkte te bepalen. Dit kan door middel van metingen op een stationair voertuig worden gedaan door assnelheden van de tractie-uitrusting te variëren, in navolging van ISO 3095:2005. Voor zover relevant moeten meerdere tractiegeluidsbronnen worden gekenmerkt die mogelijk niet alle van de treinsnelheid afhankelijk zijn:

— geluid van de aandrijflijn, zoals dieselmotoren (waaronder inlaat, uitlaat en motorblok), tandwieltransmissie, elektrische generatoren, grotendeels afhankelijk van het toerental van de motor (omw./min.), en elektrische bronnen zoals omvormers, die voornamelijk van de lading afhankelijk kunnen zijn;

— geluid van ventilatoren en koelsystemen, afhankelijk van het toerental van de ventilator. In sommige gevallen kunnen ventilatoren rechtstreeks aan de aandrijflijn worden gekoppeld;

— periodieke bronnen zoals compressoren, kleppen en andere met een karakteristieke bedrijfsduur en overeenkomstige bedrijfscycluscorrectie voor de geluidsemissie.

Omdat elk van deze bronnen zich bij elke bedrijfsconditie anders kunnen gedragen, wordt het tractiegeluid dienovereenkomstig gespecificeerd. De bronsterkte wordt verkregen van metingen onder gecontroleerde omstandigheden. In het algemeen vertonen locomotieven meer variatie in belasting, omdat het aantal voertuigen dat wordt getrokken en daardoor het uitgangsvermogen aanzienlijk kan variëren, terwijl de vaste treinsamenstellingen zoals met elektrische motoren aangedreven meervoudige eenheden (EMU's), dieseltreinstellen (DMU's) en hogesnelheidstreinen een beter gedefinieerde belasting hebben.

Er is geen a priori toewijzing van het brongeluidsvermogen aan de bronhoogte, en deze keuze hangt af van de beoordeling van het specifieke geluid en specifieke voertuig. Het wordt gemodelleerd om zich op bron A (h = 1) en bron B (h = 2) te bevinden.

Aerodynamisch geluid

Aerodynamisch geluid is alleen relevant op hoge snelheden van meer dan 200 km/h. Daarom moet eerst worden nagegaan of het voor de toepassingsdoeleinden werkelijk noodzakelijk is. Indien de functies rolgeluid, ruwheid en overdracht bekend zijn, kan het naar hogere snelheden worden geëxtrapoleerd en kan een vergelijking worden gemaakt met bestaande gegevens van hogesnelheidslijnen om na te gaan of aerodynamisch geluid hogere niveaus oplevert. Indien de treinsnelheden op een netwerk hoger dan 200 km/h maar niet meer dan 250 km/h zijn, is het in sommige gevallen niet nodig om aerodynamisch geluid mede op te nemen, afhankelijk van het voertuigontwerp.

De bijdrage van aerodynamisch geluid wordt gegeven als een functie van snelheid:

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

▼M2

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

waarbij

v_0 een snelheid is waarop aerodynamisch geluid dominant is en op 300 km/h is vastgesteld

$L_{W,0,1,i}$ een referentiegeluidsvermogen is dat wordt bepaald op basis van twee of meer meetpunten voor bronnen op een bekende bronhoogte, bijvoorbeeld op het eerste draaistel

$L_{W,0,2,i}$ een referentiegeluidsvermogen is dat wordt bepaald op basis van twee of meer meetpunten voor bronnen op een bekende bronhoogte, bijvoorbeeld de hoogte van de uitsparing van de stroomafnemer

$\alpha_{1,i}$ een coëfficiënt is die wordt bepaald op basis van twee of meer meetpunten voor bronnen op een bekende bronhoogte, bijvoorbeeld op het eerste draaistel

$\alpha_{2,i}$ een coëfficiënt is die wordt bepaald op basis van twee of meer meetpunten voor bronnen op een bekende bronhoogte, bijvoorbeeld de hoogte van de uitsparing van de stroomafnemer.

Richteffect van de bron

Het horizontale richteffect $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ in dB wordt in het horizontale vlak gegeven en kan als standaard worden aangenomen een dipool te zijn voor rolgeluid, ►C1 stootgeluid (voegen enz.) ◄, boog-geluid, remmen, ventilatoren en aerodynamische effecten, en wordt voor elke *i*-de frequentieband als volgt berekend:

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

Het verticale richteffect $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ in dB wordt in het verticale vlak gegeven voor bron A (h = 1), als een functie van de ►C1 middenfrequentie ◄ $f_{c,i}$ van elke *i*-de frequentieband, en voor $-\pi/2 < \psi < \pi/2$ door:

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

Voor bron B (h = 2) voor het aerodynamische effect:

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

$\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$ elders

►C1 Richteffect $\Delta L_{dir,ver,i}$ wordt niet in aanmerking genomen bij bron B (h = 2) voor de overige geluidbronnen ◄, omdat voor deze bronnen in deze positie omni-directionaliteit wordt aangenomen.

2.3.3. *Aanvullende effecten*

▼C1

Correctie voor geluid van kunstwerken (bruggen en viaducten)

▼M2

In het geval dat het baanvak zich op een brug bevindt, is het noodzakelijk om het extra geluid dat wordt geproduceerd door de trilling van de brug als gevolg van de excitatie die door de aanwezigheid van de trein wordt veroorzaakt, in aanmerking te nemen. Omdat het niet eenvoudig is om de emissie van de brug als een aanvullende bron te modelleren, gezien de complexe vormen van bruggen, wordt een toename van het rolgeluid gebruikt om het geluid van de brug in aanmerking te nemen. De toename wordt uitsluitend gemodelleerd door een

▼M2

vaste toename van het geluidsvermogen voor elke derde-octaafband toe te voegen. Het geluidsvermogen van alleen het rolgeluid wordt gewijzigd wanneer de correctie in aanmerking wordt genomen, waarbij de nieuwe $L_{W,0,rolling\text{-}and\text{-}bridge,i}$ in plaats van $L_{W,0,rolling\text{-}only,i}$ wordt gebruikt:

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

waarbij C_{bridge} een constante is die afhankelijk is van het type brug, en $L_{W,0,rolling\text{-}only,i}$ het rolgeluidsvermogen op de gegeven brug is dat alleen van de eigenschappen van het voertuig en spoor afhankelijk is.

Correctie voor andere spoorgerelateerde geluidsbronnen

Diverse bronnen zoals opslagplaatsen, laad- en losplaatsen, stations, bellen, stationsluidsprekers enz., kunnen aanwezig zijn en houden verband met het spoorgeluid. Deze bronnen worden als bronnen van industrielawaai (vaste geluidsbronnen) behandeld en, indien van toepassing, overeenkomstig het volgende hoofdstuk over industrielawaai gemodelleerd.

2.4. **Industrielawaai**

2.4.1. *Bronbeschrijving*

Classificatie van brontypen (punt, lijn, diffuus)

De afmetingen van de industriebronnen zijn zeer uiteenlopend. Ze kunnen zowel grote industriële fabrieken als kleine geconcentreerde bronnen zijn, zoals klein gereedschap of fabrieksmachines. Daarom moet voor de specifieke ter beoordeling voorliggende bron een relevante modelleringstechniek worden gebruikt. Afhankelijk van de omvang en de wijze waarop verschillende individuele bronnen zich over een gebied uitstrekken, waarbij elke bron tot hetzelfde industrieterrein behoort, kunnen deze als puntbronnen, ►C1 bronlijnen ◄ of diffuse bronnen worden gemodelleerd. In de praktijk worden de berekeningen van het geluidseffect altijd op puntbronnen gebaseerd, maar verschillende puntbronnen kunnen worden gebruikt om een bijzonder complexe bron weer te geven, die zich hoofdzakelijk over een lijn of gebied uitstrekt.

Aantal en plaats van equivalente geluidsbronnen

De werkelijke geluidsbronnen worden gemodelleerd door middel van equivalente geluidsbronnen die door een of meer puntbronnen worden weergegeven zodat het totale geluidsvermogen van de werkelijke bron overeenkomt met de som van de individuele geluidsvermogens die toe te schrijven zijn aan de verschillende puntbronnen.

De algemene regels die bij de bepaling van het aantal te gebruiken puntbronnen worden toegepast, zijn:

— lijn- of oppervlaktebronnen waar de grootste afmeting minder dan de helft van de afstand tussen de bron en het waarneempunt is, kunnen als individuele puntbronnen worden gemodelleerd;

— bronnen waar de grootste afmeting meer dan de helft van de afstand tussen de bron en het waarneempunt is, moeten als een reeks incoherente puntbronnen in een lijn of als een reeks incoherente puntbronnen over een gebied worden gemodelleerd, zodanig dat voor elk van deze bronnen aan de voorwaarde van de halve afstand wordt voldaan. De verdeling over een gebied kan een verticale verdeling van puntbronnen omvatten;

▼C1

— voor bronnen waarvan de grootste hoogteafmetingen meer dan 2 m bedragen of die vlakbij de grond zijn, moet bijzondere aandacht aan de hoogte van de bron worden besteed. Verdubbeling van het aantal

▼C1

bronnen, door ze alleen in de z-component te herverdelen, leidt niet noodzakelijkerwijs tot aanzienlijk betere resultaten voor deze bron;

— voor elke bron geldt dat een verdubbeling van het aantal bronnen over het brongebied (in alle dimensies) niet noodzakelijkerwijs tot aanzienlijk betere resultaten leidt.

▼M2

Een vaste positie van de equivalente geluidsbronnen is niet mogelijk, gezien het grote aantal configuraties dat een industrieterrein kan hebben. Goede praktijken zijn normaliter van toepassing.

Geluidsvermogensemissie

Algemeen

De volgende informatie omvat de volledige reeks invoergegevens voor berekeningen van geluidsvoortplanting met de methoden die voor geluidskartering wordt gebruikt:

— uitgestraald geluidsvermogensspectrum in octaafbanden,

— bedrijfstijden (overdag, 's avonds, 's nachts, op basis van jaarlijks gemiddelde),

— locatie (coördinaten x, y) en hoogte (z) van de geluidsbron,

— soort bron (punt, lijn, diffuus),

— afmetingen en oriëntatie,

— bedrijfscondities van de bron,

— richteffect van de bron.

Het geluidsvermogen van de puntbron, ►C1 bronlijn ◄ en diffuse bron moet worden gedefinieerd als:

— voor een puntbron, geluidsvermogen L_W en richteffect als een functie van de drie orthogonale coördinaten (x, y, z),

— twee soorten ►C1 bronlijnen ◄ kunnen worden gedefinieerd:

▼C1

— bronlijnen die transportbanden, pijpleidingen enz., weergeven, geluidsvermogen per meter lengte $L_{W'}$ en richteffect als een functie van de twee orthogonale coördinaten op de as van de bronlijn

▼M2

►C1 — bronlijnen die rijdende voertuigen weergeven, elk gekoppeld aan geluidsvermogen L_W en richteffect als een functie van de twee orthogonale coördinaten op de as van de bronlijn en geluidsvermogen per meter $L_{W'}$ afgeleid aan de hand van de snelheid en het aantal voertuigen die overdag, 's avonds en 's nachts op die lijn rijden. ◄ De correctie voor de bedrijfsuren die moeten worden toegevoegd aan het geluidsbronvermogen om het gecorrigeerde geluidsvermogen te bepalen dat voor berekeningen over elke tijdsperiode, C_W in dB wordt gebruikt, wordt als volgt berekend:

▼M2

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

waarbij:

V de snelheid van het voertuig [km/h] is;

n het aantal passages van de voertuigen per periode [–] is;

l de totale lengte van de bron [m] is;

— Voor een diffuse bron, geluidsvermogen per vierkante meter $L_{W/m2}$, en geen richteffect (kan horizontaal of verticaal zijn).

De invoer van de bedrijfsuren is essentieel voor de berekening van geluidsniveaus. De bedrijfsuren worden voor de dag-, avond- en nachtperiode gegeven en, indien de voortplanting afwijkende meteorologische categorieën gebruikt die tijdens elke dag-, nacht- en avondperiode zijn gedefinieerd, wordt een verfijnde verdeling van de bedrijfsuren gegeven in deelperioden die congrueren met de verdeling van meteorologische categorieën. Deze informatie berust op een jaarlijks gemiddelde.

De correctie voor de bedrijfsuren, die aan het brongeluidsvermogen wordt toegevoegd om het gecorrigeerde geluidsvermogen te bepalen dat voor de berekeningen over elke tijdsperiode C_W in dB wordt gebruikt, wordt als volgt berekend:

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

waarbij

T de actieve brontijd per periode is op basis van een jaarlijks gemiddelde situatie, in uren;

T_{ref} de referentieperiode in uren is (bv. dag is 12 uur, avond is 4 uur, nacht is 8 uur).

Voor de dominantere bronnen wordt de correctie van de jaarlijkse gemiddelde bedrijfsuren binnen minstens 0,5 dB tolerantie geschat om een aanvaardbare nauwkeurigheid (die gelijk is aan een onzekerheid van minder dan 10 % in de definitie van de actieve brontijd) te verkrijgen.

Richteffect van de bron

Het richteffect van de bron is nauw verbonden met de positie van de equivalente geluidsbron naast of vlakbij oppervlakken. Omdat de voortplantingsmethode met de ►C1 reflectie ◄ van het nabijgelegen oppervlak en de geluidsabsorptie ervan rekening houdt, is het noodzakelijk om de locatie van de nabijgelegen oppervlakken zorgvuldig in aanmerking te nemen. In het algemeen worden deze twee gevallen altijd onderscheiden:

— brongeluidsvermogen en richteffect worden ten opzichte van een bepaalde werkelijke bron bepaald en gegeven wanneer die zich in vrij veld bevindt (exclusief het terreineffect). Dit is in overeenstemming met de definities met betrekking tot de voortplanting, indien aangenomen wordt dat er zich geen nabijgelegen oppervlak op minder dan 0,01 m van de bron bevindt en dat oppervlakken op een afstand van 0,01 m of meer in de berekening van de voortplanting worden opgenomen;

— brongeluidsvermogen en richteffect worden ten opzichte van een bepaalde werkelijke bron bepaald en gegeven wanneer die in een specifieke locatie is geplaatst, en daarom zijn brongeluidsvermogen en richteffect in feite „equivalent” omdat ze de modellering van het effect van de nabijgelegen oppervlakken bevatten. Dit wordt bepaald in het „half-vrije veld” volgens de definities met betrekking tot de voortplanting. In dit geval worden de gemodelleerde nabijgelegen oppervlakken van de berekening van de voortplanting uitgesloten.

▼M2

Het richteffect wordt in de berekening uitgedrukt als een factor $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) die aan het geluidsvermogen wordt toegevoegd om het juiste ►C1 richtingsafhankelijke geluidsvermogen ◄ van een referentiegeluidsbron te verkrijgen, zoals gezien door de geluidsvoortplanting in de gegeven richting. De factor kan worden gegeven als een functie van de richtingsvector gedefinieerd door (x,y,z) met $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Dit richteffect kan ook worden uitgedrukt door middel van andere coördinatensystemen zoals hoekige coördinatenstelsels.

2.5. **Berekening van geluidsvoortplanting voor weg-, spoor-, industriebronnen**

2.5.1. *Omvang en toepasselijkheid van de methode*

Dit document omschrijft een methode voor de berekening van de geluidsdemping tijdens de voortplanting ervan buitenshuis. Met de bekende kenmerken van de bron voorspelt deze methode ►C1 het equivalente constante geluidsniveau ◄ op een waarneempunt dat overeenstemt met twee bepaalde soorten van atmosferische omstandigheden:

— voortplantingscondities met neerwaartse breking (positieve verticale gradiënt van effectieve geluidssnelheid) van de bron naar het waarneempunt,

— homogene atmosferische omstandigheden ►C1 (geen verticale gradiënt van effectieve geluidssnelheid) ◄ over het gehele voortplantingsgebied.

►C1 De in dit document beschreven berekeningsmethode is van toepassing voor weg-, spoor- en industriebronnen. ◄ Deze methode is derhalve met name van toepassing op de infrastructuur van wegen en spoorlijnen. Luchtvervoer wordt alleen in het toepassingsgebied van de methode opgenomen voor het lawaai dat tijdens grondoperaties wordt voortgebracht, waarbij de start en landing worden uitgesloten.

Industriële infrastructuren die impulsieve of sterk tonale geluiden voortbrengen zoals beschreven in ISO 1996-2: 2007, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze methode.

De berekeningsmethode levert geen resultaten voor voortplantingscondities met opwaartse breking (negatieve verticale gradiënt van de effectieve geluidssnelheid), maar deze condities worden bij de berekening van L_{den} door homogene condities benaderd.

Voor de berekening van de demping door atmosferische absorptie in het geval van vervoersinfrastructuur, worden de temperatuur en vochtigheid volgens ISO 9613-1:1996 berekend.

De methode levert resultaten per octaafband van 63 Hz tot 8 000 Hz. De berekeningen worden voor elk van de ►C1 middenfrequenties ◄ verricht.

Gedeeltelijke afdekkingen en obstakels die, wanneer gemodelleerd, met meer dan 15° in verhouding tot de verticaal aflopen, blijven buiten het toepassingsgebied van deze berekeningsmethode.

Een enkel scherm wordt als een enkele diffractieberekening berekend, twee of meer schermen in een enkel pad worden als een volgende set van enkele diffracties behandeld door toepassing van de procedure die nader wordt omschreven.

2.5.2. *Gebruikte definities*

Alle afstanden, hoogten, afmetingen en vluchthoogten in dit document worden in meter (m) uitgedrukt.

▼**M2**

De notatie *MN* staat voor de afstand in 3 dimensies (3D) tussen de punten *M* en *N*, gemeten volgens een rechte lijn die deze punten verbindt.

De notatie $\hat{M}$N staat voor de lengte van het gekromde pad tussen de punten *M* en *N*, in gunstige omstandigheden.

Het is gebruikelijk dat werkelijke hoogten verticaal worden gemeten in een richting loodrecht op het horizontale vlak. Hoogten van punten boven de plaatselijke grond worden aangeduid met h, absolute hoogten van punten en de absolute hoogte van de grond worden aangeduid met de letter H.

Om het werkelijke reliëf van de grond langs een voortplantingspad in aanmerking te nemen, is het begrip „equivalente hoogte" ingevoerd, aangeduid met de letter z. Dit vervangt de werkelijke hoogten in de vergelijkingen van het grondeffect.

De geluidsniveaus, aangeduid met de hoofdletter *L*, worden uitgedrukt in decibel (dB) per frequentieband wanneer index A wordt weggelaten. De geluidsniveaus in decibel dB(A) krijgen de index A.

De som van de geluidsniveaus als gevolg van wederzijds incoherente bronnen wordt aangeduid met het teken ⊕ in overeenstemming met de volgende definitie:

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

2.5.3. *Geometrische overwegingen*

Segmentatie van de bron

Werkelijke bronnen worden beschreven door een reeks puntbronnen of, in het geval van spoorwegverkeer en wegverkeer, door incoherente ►**C1** bronlijnen ◄. De voortplantingsmethode gaat ervan uit dat lijn- of diffuse bronnen voorafgaand zijn gesplitst om door een aantal equivalente puntbronnen te worden weergegeven. Dit kan bij voorbewerking van de brongegevens zijn opgetreden of in de pathfinder-component van de berekeningssoftware zijn ontstaan. De wijze waarop dit is gebeurd, valt buiten het toepassingsgebied van de onderhavige methode.

Voortplantingspaden

De methode werkt op een geometrisch model dat bestaat uit een reeks verbonden grond- en obstakeloppervlakken. Een verticaal voortplantingspad wordt op een of meerdere verticale vlakken ten opzichte van het horizontale vlak ingezet. Voor trajecten die ►**C1** reflecties ◄ op verticale vlakken omvatten die niet orthogonaal op het incidentvlak zijn, wordt daarna een ander verticaal vlak in aanmerking genomen, waaronder het weerkaatste deel van het voortplantingspad. In deze gevallen, waar meerdere verticale vlakken worden gebruikt om het gehele traject van de bron naar het waarneempunt te beschrijven, worden de verticale vlakken vervolgens afgevlakt, net als een uitvouwend Chinees kamerscherm.

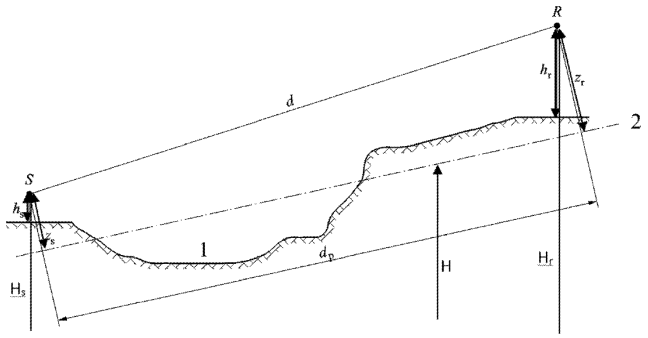
Aanmerkelijke hoogten boven de grond

De equivalente hoogten worden verkregen van het gemiddelde grondvlak tussen de bron en het waarneempunt. Dit vervangt de werkelijke grond met een fictief vlak dat het gemiddelde profiel van de grond weergeeft.

▼M2

Figuur 2.5.a

Equivalente hoogten in verhouding tot de grond



1: Werkelijk reliëf

2: Gemiddeld vlak

De equivalente hoogte van een punt is zijn orthogonale hoogte in verhouding tot het gemiddelde grondvlak. De equivalente bronhoogte z_s en de equivalente hoogte van het waarneempunt z_o kan daarom worden gedefinieerd. De afstand tussen de bron en het waarneempunt geprojecteerd over het gemiddelde grondvlak wordt aangeduid met d_p.

▼C1

Als de equivalente hoogte van een punt negatief wordt, d.w.z. als het punt zich onder het gemiddelde grondvlak bevindt, wordt een hoogte van nul aangehouden en dan is het equivalente punt identiek aan zijn eventuele spiegelpunt.

▼M2

Berekening van het gemiddelde grondvlak

In het vlak van het pad kan de topografie (waaronder terrein, heuvels, ►C1 spoortaluds ◄ en andere kunstmatige obstakels, gebouwen,…) aan de hand van een geordende verzameling van afzonderlijke punten (x_k, H_k); $k \in \{1,\ldots,n\}$ worden beschreven. Deze reeks punten definieert een polylijn of, op gelijke wijze, een reeks rechtlijnige segmenten $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1,\ldots.n\}$, waarbij:

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

Het gemiddelde vlak wordt weergegeven door de rechte lijn $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$, die aan de polylijn is aangepast door middel van een benadering van het kleinste kwadraat. De vergelijking van de gemiddelde lijn kan analytisch worden uitgewerkt.

Met behulp van:

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

worden de coëfficiënten van de rechte lijn verkregen door:

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

▼M2

waarbij segmenten met $x_{k+1} = x_k$ buiten beschouwing worden gelaten bij de beoordeling van vergelijking 2.5.3.

►C1 Reflectie ◄ door gevels en andere verticale obstakels

▼C1

Bijdragen van reflectie worden in aanmerking genomen door de invoering van spiegelbronnen, zoals hieronder beschreven.

▼M2

2.5.4. *Model voor geluidsvoortplanting*

Voor een waarneempunt *R* worden de berekeningen uitgevoerd in overeenstemming met de volgende stappen:

1. op elk voortplantingspad:

   — berekening van de demping in gunstige omstandigheden,

   — berekening van de demping in homogene omstandigheden,

   — berekening van langdurig geluidsniveau voor elk pad.

2. accumulatie van de langdurige geluidsniveaus voor alle paden die invloed hebben op een specifiek waarneempunt, zodat het totale geluidsniveau op het waarneempunt kan worden berekend.

Opgemerkt wordt dat alleen demping ten gevolge van het grondeffect (A_{ground}) en diffractie (A_{dif}) door meteorologische omstandigheden wordt beïnvloed.

2.5.5. *Berekeningsproces*

▼C1

Voor een puntbron *S* van richtingsafhankelijk geluidsvermogen $L_{w,0,dir}$ en voor een specifieke frequentieband wordt het equivalente constante geluidsniveau op het waarneempunt *R* in de gegeven atmosferische omstandigheden volgens de onderstaande vergelijkingen verkregen.

▼M2

Geluidsniveau in gunstige omstandigheden ►C1 (L_F)) ◄ voor een pad (S,R)

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

De term A_F geeft de totale demping weer langs het voortplantingspad in gunstige omstandigheden, en wordt als volgt uitgesplitst:

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

waarbij

A_{div} de demping door ►C1 geometrische divergentie ◄ is;

A_{atm} de demping door atmosferische absorptie is;

$A_{boundary,F}$ de demping door de grens van het voortplantingsmedium in gunstige omstandigheden is. De volgende termen kunnen erin vervat zijn:

$A_{ground,F}$, de demping door de grond in gunstige omstandigheden;

$A_{dif,F}$, de demping door diffractie in gunstige omstandigheden.

Voor een bepaald pad en bepaalde frequentieband zijn de volgende twee scenario's mogelijk:

▼M2

— ofwel $A_{ground,F}$ wordt zonder diffractie ($A_{dif,F}$ = 0 dB) en $A_{boundary,F}$ = $A_{ground,F}$ berekend;

— ofwel $A_{dif,F}$ wordt berekend. Het grondeffect wordt in aanmerking genomen in de $A_{dif,F}$ vergelijking zelf ($A_{ground,F}$ = 0 dB). Dit levert dus $A_{boundary,F}$ = $A_{dif,F}$ op.

Geluidsniveau in homogene omstandigheden (L_H) voor een pad (S,R)

De procedure is volkomen identiek aan het geval van gunstige omstandigheden in het vorige gedeelte.

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

De term A_H geeft de totale demping weer langs het voortplantingspad in homogene omstandigheden, en wordt als volgt uitgesplitst:

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

waarbij

A_{div} de demping door ►C1 geometrische divergentie ◄ is;

A_{atm} de demping door atmosferische absorptie is;

$A_{boundary,H}$ de demping door de grens van het voortplantingsmedium in homogene omstandigheden is. De volgende termen kunnen erin vervat zijn:

$A_{ground,H}$, de demping door de grond in homogene omstandigheden;

$A_{dif,H}$, de demping door diffractie in homogene omstandigheden;

Voor een bepaald pad en bepaalde frequentieband zijn de volgende twee scenario's mogelijk:

— ofwel $A_{ground,H}$ ($A_{dif,H}$ = 0 dB) wordt zonder diffractie en $A_{boundary,H}$ = $A_{ground,H}$ berekend;

— ofwel $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H}$ = 0 dB) wordt berekend. Het grondeffect wordt in de vergelijking $A_{dif,H}$ zelf in aanmerking genomen. Dit levert dus $A_{boundary,H}$ = $A_{dif,H}$ op.

Statistische benadering in stedelijke gebieden voor een pad (S,R)

In stedelijke gebieden is een statistische benadering van de berekening van de geluidsvoortplanting achter de eerste lijn gebouwen eveneens toegestaan, mits deze methode naar behoren wordt gedocumenteerd, met inbegrip van relevante informatie over de kwaliteit van de methode. Deze methode kan de berekening van $A_{boundary,H}$ en $A_{boundary,F}$ vervangen door een benadering van de totale demping voor het rechtstreekse pad en alle ►C1 reflecties ◄. De berekening wordt op de gemiddelde dichtheid en gemiddelde hoogte van alle gebouwen in het gebied gebaseerd.

Langdurig geluidsniveau voor een pad (S,R)

Het „langdurige” geluidsniveau langs een pad, uitgaande van een bepaalde puntbron, wordt verkregen uit de logaritmische som van de gewogen geluidsenergie in homogene omstandigheden en de geluidsenergie in gunstige omstandigheden.

▼M2

Deze geluidsniveaus worden gewogen door het gemiddelde optreedfrequentie p van gunstige omstandigheden in de richting van het pad (S,R):

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

NB: De gebeurteniswaarden voor p worden in procenten uitgedrukt. Dus indien de frequentie van optreden 82 % is, krijgt de vergelijking (2.5.9) p = 0,82.

Langdurig geluidsniveau op punt R voor alle paden

Het totale langdurige geluidsniveau op het waarneempunt voor een frequentieband wordt verkregen aan de hand van de energetische optelling van bijdragen van alle N- paden, met inbegrip van alle typen:

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

waarbij

n de index van de paden tussen S en R is.

▼C1

Het in aanmerking nemen van reflectie door middel van spiegelbronnen wordt hieronder beschreven. De procentuele frequentie van gunstige omstandigheden bij reflectie van een pad op een verticaal obstakel wordt geacht identiek te zijn aan de frequentie van dat rechtstreekse pad.

▼M2

Als S' de ►C1 spiegelbron ◄ van S is, wordt het optreedfrequentie p' van het pad (S',R) beschouwd als gelijk te zijn aan optreedfrequentie p van het pad (S_i,R).

Langdurig geluidsniveau op punt R in decibels A (dBA)

Het totale geluidsniveau in decibels A (dBA) wordt verkregen door de niveaus in elke frequentieband op te tellen:

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

waarbij i de index van de frequentieband is. AWC is de A-gewogen correctie volgens de internationale norm IEC 61672-1:2003.

Dit niveau $L_{Aeq,LT}$ vormt het eindresultaat, d.w.z. het A-gewogen geluidsdrukniveau over lange termijn op het waarneempunt op een bepaald referentietijdsinterval (bv. dag, avond, nacht of een kortere periode tijdens de dag, avond of nacht).

2.5.6. *Berekening van geluidsvoortplanting voor weg-, spoor-, industriebronnen.*

Geometrische divergentie

De demping door geometrische divergentie, A_{div}, komt overeen met een vermindering van het geluidsniveau door de voortplantingsafstand. Voor een puntbron in vrij veld wordt de demping in dB verkregen door:

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

▼M2
▼C1

waarbij *d* de rechtstreekse schuine afstand in 3D is tussen de bron en het waarneempunt.

▼M2

Atmosferische absorptie

De demping door atmosferische absorptie A_{atm} tijdens voortplanting over een afstand *d* wordt verkregen in dB door de vergelijking:

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

waarbij

d de rechtstreekse 3D schuine afstand tussen de bron en het waarneempunt is;

▼C1

α_{atm} de coëfficiënt van atmosferische demping in dB/km op de nominale middenfrequentie voor elke frequentieband is, in overeenstemming met ISO 9613-1.

▼M2

De waarden van de α_{atm} coëfficiënt worden gegeven voor een temperatuur van 15 °C, een relatieve luchtvochtigheid van 70 % en een atmosferische druk van 101 325 Pa. ►C1 Zij worden met de nauwkeurige middenfrequenties van de frequentieband berekend. ◄ Deze waarden voldoen aan ISO 9613-1. Het meteorologische gemiddelde op lange termijn wordt gebruikt indien meteorologische gegevens beschikbaar zijn.

Grondeffect

De demping door het grondeffect is hoofdzakelijk het gevolg van de interferentie tussen het weerkaatste geluid en het geluid dat zich rechtstreeks van de bron naar het waarneempunt voortplant. Het is fysiek verbonden aan de akoestische absorptie van de grond waarboven de geluidsgolf zich voortplant. Het is echter ook sterk afhankelijk van atmosferische omstandigheden tijdens voortplanting, omdat straalafbuiging de hoogte van het pad boven de grond wijzigt en de effecten van de grond en het land in de buurt van de bron meer of minder versterkt.

In het geval dat de voortplanting tussen de bron en het waarneempunt door een obstakel in het voortplantingsvlak wordt beïnvloed, wordt het grondeffect aan de kant van bron en het waarneempunt afzonderlijk berekend. In dit geval verwijzen z_s en z_r naar de equivalente positie van de bron en/of het waarneempunt, zoals aangegeven hieronder waar de berekening van de diffractie A_{dif} wordt gepresenteerd.

Akoestische karakterisering van grond

De akoestische absorptie-eigenschappen van de grond houden voornamelijk verband met zijn porositeit. Compacte grond is in het algemeen weerkaatsend en poreuze grond is absorberend.

Voor operationele berekeningen wordt de akoestische absorptie van een grond weergegeven met een dimensieloze coëfficiënt *G*, tussen 0 en 1. *G* is onafhankelijk van de frequentie. Tabel 2.5.a geeft de *G*-waarden voor de grond in de openlucht. Het gemiddelde van de coëfficiënt *G* over een pad krijgt in het algemeen waarden tussen 0 en 1.

▼M2

Tabel 2.5.a

G-waarden voor verschillende soorten grond

Beschrijving	Type	(kPa · s/m^2)	*G*-waarde
Zeer zacht (sneeuw of mosachtig)	A	12,5	1
Zachte bosgrond (kort, dicht heideachtig of dik mos)	B	31,5	1
Niet-compacte, losse grond (veen, gras, losse aarde)	C	80	1
Normale niet-compacte grond (bosbodem, weiden)	D	200	1
Compact land en grind (compacte gazons, parkland)	E	500	0,7
Compacte dichte grond (grindweg, parkeerplaats)	F	2 000	0,3
Harde oppervlakken (veelal normaal asfalt, beton)	G	20 000	0
Zeer harde en dichte oppervlakken (dicht asfalt, beton, water)	H	200 000	0

G_{path} wordt gedefinieerd als de fractie van absorberende grond die over het gehele pad aanwezig is.

Wanneer de bron en het waarneempunt vlakbij elkaar zijn zodat $d_p \leq 30(z_s + z_o)$, is het verschil tussen de grondsoort nabij de bron en de grondsoort nabij het waarneempunt te verwaarlozen. Daarom wordt om met deze opmerking rekening te houden de grondfactor G_{path} uiteindelijk als volgt gecorrigeerd:

▼C1

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

▼M2

waarbij G_s de grondfactor van het brongebied is. G_s = 0 voor wegplatforms [1], ►C1 betonplatenspoor ◄. G_s = 1 voor ballastsporen. Er is geen algemeen antwoord in het geval van industriële bronnen en fabrieken.

▼C1

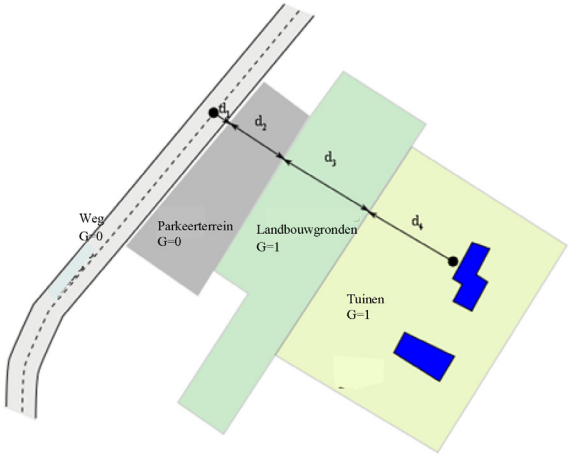
G kan in verbinding worden gebracht met de stromingsweerstand.

[1] De absorptie van poreuze wegdekken wordt in het emissiemodel in aanmerking genomen.

▼M2

Figuur 2.5.b

Bepaling van de grondcoëfficiënt G_{path} over een voortplantingspad



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

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

De volgende twee subsecties over berekeningen in homogene en gunstige omstandigheden introduceren de generieke $\overline{G}_w$ en $\overline{G}_m$ notaties voor de absorptie van de grond. Tabel 2.5.b geeft het verband tussen deze notaties en de variabelen G_{path} en G'_{path}.

Tabel 2.5.b

Verband tussen $\overline{G}$ en $\overline{G}$ en (G_{path}, G'_{path})

	Homogene omstandigheden			Gunstige omstandigheden		
	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$	A_{ground}	$\Delta_{ground(S,O)}$	$\Delta_{ground(O,R)}$
$\overline{G}$	G'_{path}		G_{path}			
$\overline{G}$	G'_{path}		G_{path}	G'_{path}		G_{path}

Berekeningen in homogene omstandigheden

De demping door het grondeffect in homogene omstandigheden wordt berekend op basis van de volgende vergelijkingen:

indien $G_{path} \neq 0$

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

waarbij

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

▼M2

f_m de ►C1 nominale middenfrequentie ◄ is van de frequentieband in kwestie, in Hz, c de snelheid van het geluid in de lucht is, gelijk aan 340 m/s, en C_f wordt bepaald door:

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

waarbij de waarden van w worden verkregen door de onderstaande vergelijking:

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

$\overline{G_w}$ kan gelijk zijn aan G_{path} of G'_{path}, afhankelijk van het feit of het grondeffect met of zonder diffractie wordt berekend, en volgens de aard van de grond onder de bron (werkelijke of afgebogen bron). Dit wordt in de volgende subsecties vermeld en is in tabel 2.5.b samengevat.

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

is de ondergrens van $A_{ground,H}$.

Voor een pad ($S_p R$) in homogene omstandigheden zonder diffractie:

$\overline{G_\mathrm{w}} = G'_{path}$

$\overline{G_\mathrm{m}} = G'_{path}$

Met diffractie, raadpleeg de sectie over diffractie voor de definities van $\overline{G_\mathrm{w}}$ en $\overline{G_\mathrm{w}}$.

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

▼C1

De term $-3(1 - \overline{G_m})$ houdt rekening met het feit dat wanneer de bron en het waarneempunt ver van elkaar liggen, het eerste reflectievlak zich niet langer op het platform maar op natuurlijke grond bevindt.

▼M2

Berekening in gunstige omstandigheden

Het grondeffect in gunstige omstandigheden wordt berekend met de vergelijking van $A_{ground,H}$, mits de volgende wijzigingen worden gemaakt:

Indien $G_{path} \neq 0$

a) In de vergelijking van $A_{ground,H}$ worden de hoogten z_s en z_r vervangen door respectievelijk $z_\mathrm{s} + \delta z_\mathrm{s} + \delta z_\mathrm{T}$ en $z_\mathrm{r} + \delta z_\mathrm{r} + \delta z_\mathrm{T}$, waarbij

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

$a_\mathrm{o} = 2 \times 10^{-4}\ \mathrm{m}^{-1}$ is het omgekeerde van de kromtestraal

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

b) De ondergrens van $A_{ground,F}$ is afhankelijk van de geometrie van het pad:

▼M2
▼C1

$$A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3\left(1-\overline{G_m}\right) & als\, d_p \le 30\left(z_s+z_r\right) \\ -3\left(1-\overline{G_m}\right)\cdot\left(1+2\left(1-\dfrac{30\left(z_s+z_r\right)}{d_p}\right)\right) & anders \end{cases} \quad (2.5.20)$$

▼M2

Indien $G_{path} = 0$

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

De hoogtecorrecties δz_s en δz_r brengen het effect van de afbuiging van de geluidstralen over. δz_T verdisconteert het effect van de turbulentie.

$\overline{G_m}$ kan ook gelijk zijn aan of G_{path} of G'_{path}, afhankelijk van het feit of het grondeffect met of zonder diffractie wordt berekend, en volgens de aard van de grond onder de bron (werkelijke of afgebogen bron). Dit wordt in de volgende subsecties nader bepaald.

Voor een pad (S_i,R) in gunstige omstandigheden zonder diffractie:

$\overline{G_w} = G_{path}$ in vergelijking (*2.5.17*);

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

Met diffractie, raadpleeg de volgende sectie voor de definities van $\overline{G_w}$ en $\overline{G_m}$.

Diffractie

Gewoonlijk wordt de diffractie aan de bovenkant van elk obstakel op het voortplantingspad onderzocht. Als het pad „hoog genoeg” over de diffractierand loopt, kan $A_{dif} = 0$ worden vastgesteld en een rechtstreeks zicht worden berekend, met name door de beoordeling van A_{ground}.

In de praktijk wordt voor elke ►C1 middenfrequentie ◄ van de frequentieband het padverschil δ vergeleken met de hoeveelheid – λ/20. Als een obstakel geen diffractie produceert, wat bijvoorbeeld volgens het criterium van Rayleigh wordt bepaald, hoeft A_{dif} niet voor de frequentieband in kwestie te worden berekend. Met andere woorden, in dit geval geldt dat $A_{dif} = 0$. Anders wordt A_{dif} berekend zoals beschreven in de rest van dit deel. Deze regel geldt in zowel homogene als gunstige omstandigheden, voor zowel enkele als meervoudige diffractie.

Wanneer voor een specifieke frequentieband een berekening volgens de in deze sectie beschreven procedure wordt gemaakt, wordt A_{ground} vastgesteld als gelijk te zijn aan 0 dB voor de berekening van de totale demping. Het grondeffect wordt rechtstreeks in de vergelijking van de algemene diffractieberekening in aanmerking genomen.

De hier voorgestelde vergelijkingen worden gebruikt om de diffractie op dunne schermen, dikke schermen, gebouwen, bermen (natuurlijke of kunstmatige) en door de randen van dijken, ingravingen en viaducten te verwerken.

Wanneer verscheidene diffractie-obstakels op een voortplantingspad worden aangetroffen, worden ze behandeld als een meervoudige diffractie door toepassing van de procedure die in de volgende sectie over de berekening van het padverschil wordt beschreven.

▼**M2**

De hier gepresenteerde procedures worden voor de berekening van dempingen in zowel homogene als gunstige omstandigheden gebruikt. Bij de berekening van het padverschil en voor de berekening van de grondeffecten vóór en na diffractie wordt rekening gehouden met straalbuiging.

Algemene beginselen

Figuur 2.5.c illustreert de algemene methode voor berekening van de demping door diffractie. Deze methode is gebaseerd op het opsplitsen van het voortplantingspad in twee delen: het pad van de „bronkant", gelegen tussen de bron en het diffractiepunt, en het pad van „waarneemkant", gelegen tussen het diffractiepunt en het waarneempunt.

Het volgende wordt berekend:

— een grondeffect, bronkant, $\Delta_{ground(S,O)}$

— een grondeffect, waarneemkant, $\Delta_{ground(O,R)}$

— en drie diffracties:

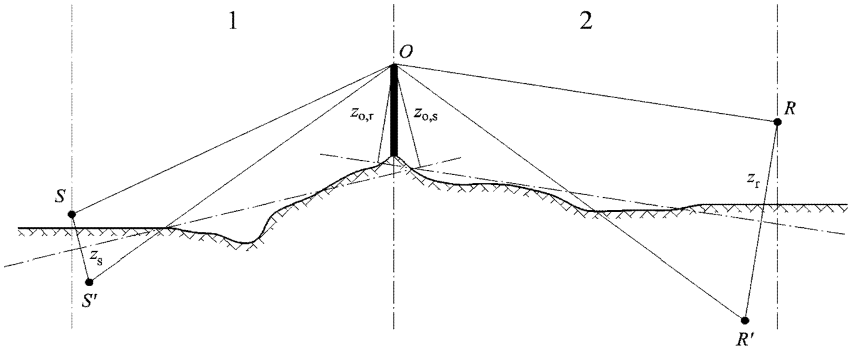
  — tussen de bron S en het waarneempunt R: $\Delta_{dif(S,R)}$

  — tussen de ►**C1** spiegelbron ◄ S' en R: $\Delta_{dif(S',R)}$

  — tussen S en de ►**C1** spiegelontvanger ◄ R': $\Delta_{dif(S,R')}$.

Figuur 2.5.c

Geometrie van een berekening van de demping door diffractie



1: Bronkant

2: Waarneemkant

waarbij

S de bron is;

R het waarneempunt is;

S' de ►**C1** spiegelbron ◄ is in verhouding tot het gemiddelde grondvlak aan de bronkant;

R' de ►**C1** spiegelontvanger ◄ is in verhouding tot het gemiddelde grondvlak aan de waarneemkant;

O het diffractiepunt is;

▼**M2**

z_s de equivalente hoogte is van de bron *S* in verhouding tot het gemiddelde vlak aan de bronkant;

$z_{o,s}$ de equivalente hoogte is van het diffractiepunt *O* in verhouding tot het gemiddelde grondvlak aan de bronkant;

z_r de equivalente hoogte is van het waarneempunt *R* in verhouding tot het gemiddelde vlak aan de waarneemkant;

$z_{o,r}$ de equivalente hoogte is van het diffractiepunt *O* in verhouding tot het gemiddelde grondvlak aan de waarneemkant;

De onregelmatigheid van de grond tussen de bron en het diffractiepunt en tussen het diffractiepunt en het waarneempunt wordt in aanmerking genomen door middel van equivalente hoogten berekend in verhouding tot het gemiddelde grondvlak, eerst de bronkant en vervolgens de waarneemkant (twee gemiddelde grondvlakken), volgens de methode beschreven in de subsectie over aanzienlijke hoogten boven de grond.

Zuivere diffractie

Voor zuivere diffractie, zonder grondeffecten, wordt de demping verkregen door:

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

waarbij

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

λ de golflengte is op de ►**C1** nominale middenfrequentie ◄ van de frequentieband in kwestie;

δ het padverschil is tussen het gebogen pad en het rechtstreekse pad (zie de volgende subsectie over de berekening van het padverschil);

C'' een coëfficiënt is die wordt gebruikt om rekening te houden met meervoudige diffracties:

$C'' = 1$ voor een enkele diffractie.

Voor meervoudige diffractie, indien *e* de totale afstand langs het pad is, O1 tot O2 + O2 tot O3 + O3 tot O4 van de „elastiekmethode", (zie figuren 2.5.d en 2.5.f) en als *e* hoger is dan 0,3 m (anders geldt $C'' = 1$), wordt deze coëfficiënt gedefinieerd door:

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

De waarden van Δ_{dif} worden vastgelegd:

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

— indien $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB voor een diffractie op een horizontale rand en alleen op de term Δ_{dif} die in de berekening van A_{dif} voorkomt. Deze bovengrens wordt niet toegepast in de Δ_{dif}-termen die in de berekening van Δ_{ground} interveniëren, of voor een diffractie op een verticale rand (laterale diffractie) in het geval van kartering van industrielawaai.

▼**M2**

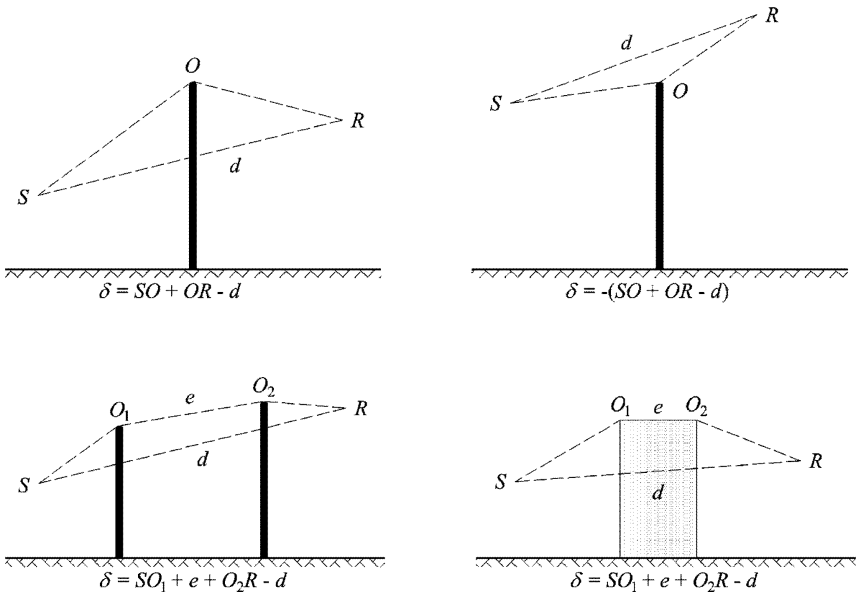
Berekening van het padverschil

Het padverschil δ wordt berekend in een verticaal vlak dat de bron en het waarneempunt bevat. Dit is een benadering met betrekking tot het beginsel van Fermat. De benadering blijft hier van toepassing (►**C1** bronlijnen ◄). Het padverschil δ wordt zoals in de volgende figuren berekend, op basis van de aangetroffen situaties.

Homogene omstandigheden

Figuur 2.5.d

Berekening van het padverschil in homogene omstandigheden. O, O_1 en O_2 zijn de diffractiepunten

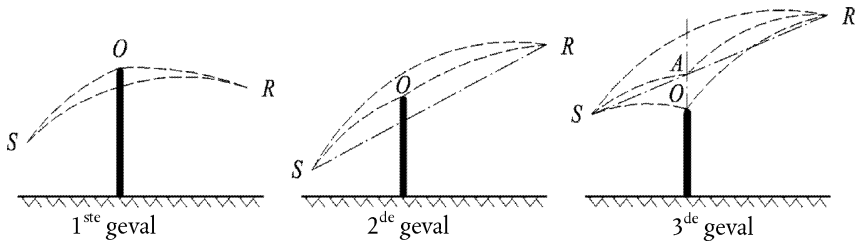


Opmerking: voor elke configuratie wordt de uitdrukking van δ gegeven.

Gunstige omstandigheden

Figuur 2.5.e

Berekening van het padverschil in gunstige omstandigheden (enkele diffractie)



In gunstige omstandigheden wordt in aanmerking genomen dat de drie gebogen geluidsstralen ►**C1** $\overset{\frown}{SO}$, $\overset{\frown}{OR}$ en $\overset{\frown}{SR}$ ◄ een identieke kromtestraal Γ hebben, gedefinieerd door:

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

De lengte van de kromming van een geluidsstraal MN wordt in gunstige omstandigheden aangeduid als $\overset{\frown}{MN}$. Deze lengte is gelijk aan:

▼**M2**

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

In beginsel dienen drie scenario's in aanmerking te worden genomen in de berekening van het padverschil in gunstige omstandigheden δ_F (zie figuur 2.5.e). In de praktijk volstaan twee vergelijkingen:

— als de rechte geluidstraal *SR* door het obstakel (1e en 2e geval in figuur 2.5.e) wordt gemaskeerd:

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

— als de rechte geluidstraal *SR* niet door het obstakel (3e geval in figuur 2.5.e) wordt gemaskeerd:

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

waarbij *A* het snijpunt van de rechte geluidstraal *SR* en het verlengde van het diffractie veroorzakende obstakel is.

Voor de meervoudige diffracties in gunstige omstandigheden:

— bepaal het convexe omhulsel gedefinieerd door de verschillende mogelijke diffractieranden;

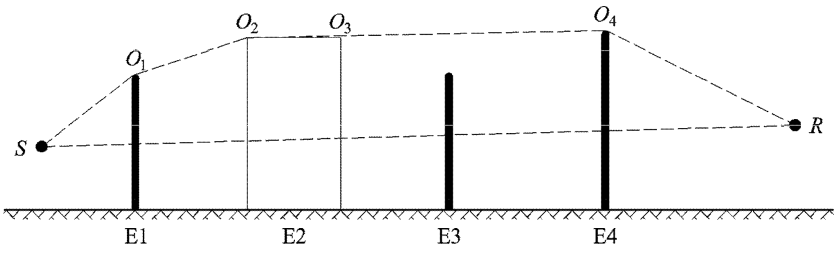
— elimineer de diffractieranden die zich niet op de grens van het convexe omhulsel bevinden;

— bereken δ_F op basis van de lengten van de gebogen geluidsstraal door het gebogen pad in net zo veel gebogen segmenten te verdelen als er nodig zijn (zie figuur 2.5.f)

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

Figuur 2.5.f

Voorbeeld van berekening van het padverschil in gunstige omstandigheden, in het geval van meervoudige diffracties



In het scenario dat in figuur 2.5.f wordt afgebeeld, is het padverschil:

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

Berekening van de demping A_{dif}

De demping door diffractie, waarbij de grondeffecten aan de bronkant en waarneemkant in aanmerking worden genomen, wordt berekend op basis van de volgende algemene vergelijkingen:

▼M2

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

waarbij

— $\Delta_{dif\ (S,\ R)}$ is de demping door de diffractie tussen de bron *S* en het waarneempunt *R*,

— $\Delta_{ground(S,O)}$ de demping is door het grondeffect aan de bronkant, gewogen door de diffractie aan de bronkant. Daarbij wordt er van uitgegaan dat O = O_1 in het geval van meervoudige diffracties zoals in figuur 2.5.f,

— $\Delta_{ground(O,R)}$ de demping is door het grondeffect aan de waarneemkant, gewogen door de diffractie aan de waarneemkant (zie de volgende subsectie over de berekening van de term $\Delta_{ground(O,R)}$).

Berekening van de term $\Delta_{ground(S,O)}$

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

waarbij

— $A_{ground(S,O)}$ de demping is door het grondeffect tussen de bron *S* en het diffractiepunt *O*. Deze term wordt berekend zoals aangegeven in de vorige subsectie over berekeningen in homogene omstandigheden en in de vorige subsectie over berekening in gunstige omstandigheden, met de volgende hypothesen:

$z_r = z_{o,s}$,

— G_{path} tussen *S* en *O* wordt berekend,

— In homogene omstandigheden: $\overline{G_w} = G'_{path}$ in vergelijking (2.5.17), $\overline{G_m} = G'_{path}$ in vergelijking (2.5.18),

— in gunstige omstandigheden: $\overline{G_w} = G_{path}$ in vergelijking (2.5.17), $\overline{G_w} = G'_{path}$ in vergelijking (2.5.20),

— $\Delta_{dif(S',R)}$ de demping is door de diffractie tussen de ►C1 spiegelbron ◄ *S′* en *R*, berekend als in de vorige subsectie over zuivere diffractie,

— $\Delta_{dif\ (S,R)}$ de demping is door de diffractie tussen *S* en *R*, berekend als in subsectie VI.4.4.b.

Berekening van de term $\Delta_{ground(O,R)}$

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

waarbij

— $A_{ground\ (O,R)}$ de demping is door het grondeffect tussen het diffractiepunt *O* en het waarneempunt *R*. Deze term wordt berekend zoals aangegeven in de vorige subsectie over berekening in homogene omstandigheden en in de vorige subsectie over berekening in gunstige omstandigheden, met de volgende hypothesen:

$z_s = z_{o,r}$

— G_{path} wordt berekend tussen *O* en *R*.

De correctie G'_{path} hoeft hier niet in aanmerking te worden genomen omdat de bron in kwestie het diffractiepunt is. Daarom wordt G_{path} wel in de berekening van grondeffecten gebruikt, inclusief voor de ondergrensterm van de vergelijking die dan $-3(1 - G_{path})$ wordt.

▼M2

— In homogene omstandigheden $\overline{G_w} = G_{path}$ in vergelijking (2.5.17) en $\overline{G_m} = G_{path}$ in vergelijking (2.5.18),

— In gunstige omstandigheden, $\overline{G_w} = G_{path}$ in vergelijking (2.5.17) en $\overline{G_m} = G_{path}$ in vergelijking (2.5.20),

— $\Delta_{dif(S,R')}$ de demping is door de diffractie tussen S en de ►C1 spiegelontvanger ◄ R', berekend als in de vorige sectie over zuivere diffractie,

— $\Delta_{dif(S,R)}$ is de demping door de diffractie tussen S en R, berekend als in de vorige subsectie over zuivere diffractie.

Scenario's met verticale rand

Vergelijking (2.5.21) kan worden gebruikt voor de berekening van de diffracties op verticale randen (laterale diffracties) in het geval van industrielawaai. In dit geval wordt $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ weggenomen en blijft de term A_{ground} behouden. Bovendien worden A_{atm} en A_{ground} berekend op basis van de totale lengte van het voortplantingspad. A_{div} wordt nog steeds berekend vanaf de rechtstreekse afstand d. De vergelijkingen (2.5.8) en (2.5.6) worden respectievelijk:

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

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

Δ_{dif} wordt wel in homogene omstandigheden in vergelijking (2.5.34) gebruikt.

▼C1

Reflecties op verticale obstakels

▼M2

Demping door absorptie

▼C1

De reflecties op verticale obstakels worden door middel van spiegelbronnen behandeld. Reflecties op gevels van gebouwen en geluidsschermen worden dus op deze wijze behandeld.

▼M2

Een obstakel wordt als verticaal beschouwd indien de helling ervan in verhouding tot de verticaal minder dan 15° is.

Bij de behandeling van ►C1 reflecties ◄ op objecten waarvan de helling ten opzichte van de verticaal meer dan of gelijk aan 15° is, wordt het object buiten beschouwing gelaten.

Obstakels waarvan ten minste één dimensie minder dan 0,5 m is, worden bij de berekening van ►C1 reflectie ◄ buiten beschouwing gelaten, met uitzondering van speciale configuraties ([1]).

NB: ►C1 reflecties ◄ op de grond worden hier niet behandeld. Deze worden bij de berekeningen van demping door de grens (grond, diffractie) in aanmerking genomen.

Indien L_{WS} het vermogensniveau van de bron S is, en α_r de absorptiecoëfficiënt van het oppervlak van het obstakel is zoals gedefinieerd door EN1793-1:2013, dan is het vermogensniveau van de ►C1 spiegelbron S': ◄ gelijk aan:

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

waarbij $0 \leq \alpha_r < 1$

([1]) Een netwerk van kleine obstakels in een vlak en op regelmatige intervallen vormt een voorbeeld van een bijzondere configuratie.

▼M2

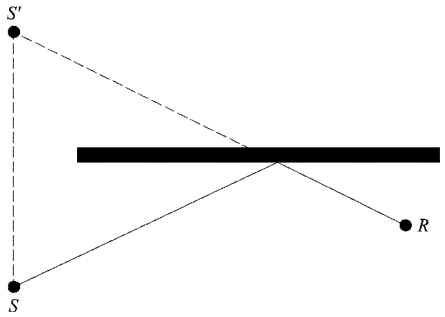
De hierboven beschreven voortplantingsdempingen worden dan op dit pad (►C1 spiegelbron ◄, waarneempunt) als voor een rechtstreeks pad toegepast.

Figuur 2.5.g

▼C1

Spiegelende reflectie op een obstakel behandeld volgens de spiegelbronmethode (S: bron, S′: spiegelbron, R: waarneempunt)

▼M2



Demping door retro-diffractie

In het geometrische onderzoek van geluidspaden hangt het aandeel van de energie dat door een verticaal obstakel (►C1 muur ◄, gebouw) wordt weerkaatst af van de afstand van het punt waar de straal aankomt tot de bovenste rand van het obstakel. Dit verlies van akoestische energie wanneer de straal wordt weerkaatst, wordt demping door retro-diffractie genoemd.

▼C1

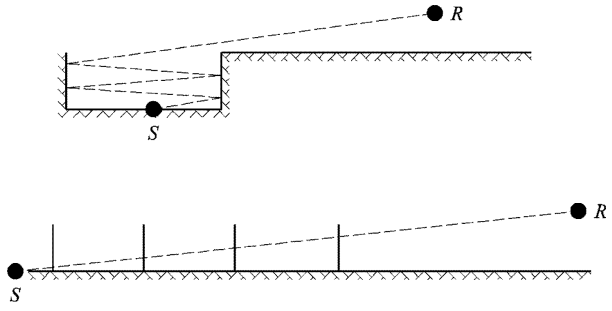
In het geval van mogelijk meerdere reflecties tussen twee verticale wanden wordt ten minste de eerste reflectie in aanmerking genomen.

In het geval van een open tunnelbak (zie bijvoorbeeld figuur 2.5.h) wordt de demping door retro-diffractie toegepast op elke reflectie op de steunmuren.

▼M2

Figuur 2.5.h

Geluidsstraal die vier keer in een baan in een ►C1 open tunnelbak ◄ wordt weerkaatst: werkelijk dwarsprofiel (boven), opengevouwen dwarsdoorsnede (onder)



▼C1

In deze afbeelding bereikt de geluidsstraal het waarneempunt „door achtereenvolgens doorheen de steunmuren van de open tunnelbak te gaan”, die derhalve met openingen kunnen worden vergeleken.

▼M2

Bij de berekening van voortplanting door een opening is het geluidsveld op het waarneempunt de som van het directe veld en het door de randen van de opening gebogen veld. Dit gebogen veld zorgt voor de continuïteit van de overgang tussen het lichte en het donkere gebied. Wanneer de straal de rand van de opening nadert, wordt het directe veld gedempt.

▼M2

►C1 De berekening is identiek aan die van de demping door een geluidsscherm in het vrije gebied. ◄

Het padverschil δ' in verband met elke retro-diffractie is het tegenovergestelde van het padverschil tussen *S* en *R* relatief op elke bovenrand *O*, en dit in een weergave volgens een ingezette dwarsdoorsnede (zie figuur 2.5.i).

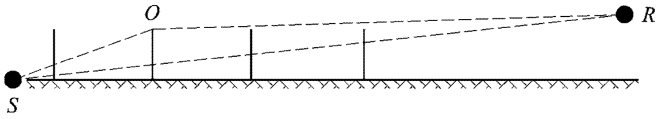
$$\delta' = -(SO + OR - SR) \tag{2.5.36}$$

Figuur 2.5.i

▼C1

Het padverschil voor de tweede reflectie

▼M2



Het „min”-teken van vergelijking (*2.5.36*) betekent dat het waarneempunt hier in het lichte gebied in aanmerking wordt genomen.

Demping via retro-diffractie $\Delta_{retrodif}$ wordt verkregen met behulp van vergelijking (*2.5.37*), die lijkt op vergelijking (*2.5.21*) met bewerkte notaties.

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

▼C1

Deze demping wordt toegepast op de rechtstreekse straal telkens wanneer die „doorheen” een muur of gebouw „gaat” (reflecteert). Het vermogensniveau van de spiegelbron S′ wordt dus:

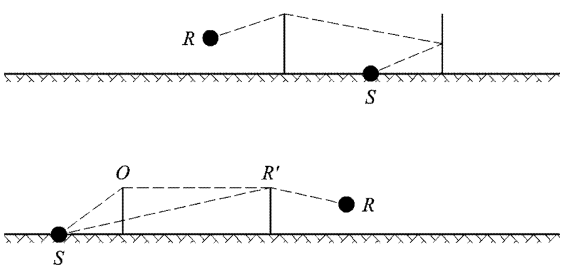
▼M2

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

►C1 In complexe voortplantingsconfiguraties kunnen diffracties tussen reflecties of tussen het waarneempunt en de reflecties bestaan. ◄ In dit geval wordt de retro-diffractie door de wanden geschat door het pad tussen de bron en het eerste diffractiepunt R′ (dat derhalve in vergelijking (*2.5.36*) als het waarneempunt wordt beschouwd) in aanmerking te nemen. Dit beginsel wordt weergegeven in figuur 2.5.j.

Figuur 2.5.j

Het padverschil in de aanwezigheid van een diffractie: werkelijke dwarsdoorsnede (boven), opengevouwen dwarsdoorsnede (onder)



▼C1

In het geval van meerdere reflecties worden de reflecties door elke individuele reflectie toegevoegd.

▼**M2**

2.6. **Algemene bepalingen — vliegtuiglawaai**

2.6.1. *Definities en symbolen*

Enkele belangrijke *termen* worden hier beschreven aan de hand van de algemene betekenissen die daaraan in dit document worden toegekend. De lijst is niet uitputtend en alleen vaak gebruikte uitdrukkingen en afkortingen zijn opgenomen. Andere worden beschreven waar zij voor het eerst voorkomen.

De wiskundige *symbolen* (vermeld na de termen) zijn de belangrijkste symbolen die in vergelijkingen in de hoofdtekst worden gebruikt. Andere symbolen die plaatselijk in zowel de tekst als de aanhangsels worden gebruikt, worden gedefinieerd waar ze worden gebruikt.

De lezer wordt periodiek herinnerd aan de onderlinge verwisselbaarheid van de woorden *geluid* en *lawaai* in dit document. Hoewel het woord *lawaai* gevoelsmatige bijbetekenissen heeft (akoestici definiëren het meestal als „ongewenst geluid”), betekent het op het gebied van de beperking van vliegtuiglawaai gewoonlijk slechts geluid — energie in de lucht die door akoestische golfbewegingen wordt overgebracht. Het symbool → verwijst naar andere in de lijst opgenomen termen.

T e r m e n

A-gewogen geluidsniveau, L_A	Fundamentele schaal voor geluids-/lawaainiveau voor het meten van omgevingsgeluid, met inbegrip van dat van vliegtuigen, en waarop de meeste maten voor geluidscontouren zijn gebaseerd.
AIP	Luchtvaartinlichtingenaankondiging (Aeronautical Information Publication)
ANP-databank	De vliegtuiglawaai- en prestatiedatabank in aanhangsel I.
Backbone-grondkoers	Een representatieve of nominale grondkoers die het centrum van een strook banen definieert.
Blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen	Het geluidsniveau van een gebeurtenis als al de geluidsenergie ervan gelijkmatig in een standaardtijdsinterval zou zijn gecomprimeerd, bekend als de → *referentieduur*.
Cumulatief geluids-/lawaainiveau	Een decibelmeting van het geluid, waargenomen op een punt vlakbij een luchthaven over een bepaalde periode, van vliegtuigverkeer bij normale bedrijfsomstandigheden en vliegbanen. Het wordt berekend door op enige wijze de niveaus van geluids-/lawaaigebeurtenissen die op dat moment optreden, te accumuleren.

▼**M2**

Energiefractie, F	Verhouding van geluidsenergie waargenomen van een segment tot energie waargenomen van een oneindige vliegbaan.
Equivalent (continu) geluidsniveau, L_{eq}	Een maat van langdurig geluid. Het niveau van een verondersteld constant geluid dat gedurende een bepaalde periode dezelfde totale energie bevat als het werkelijke variabele geluid.
Etappelengte/reisafstand	Afstand tot de eerste bestemming van een vertrekkend vliegtuig. Dit wordt als een indicator van vliegtuiggewicht beschouwd
Gecorrigeerde netto stuwkracht	Bij de instelling van een bepaald vermogen (bv. *EPR* of N_1) daalt de netto stuwkracht met luchtdichtheid en dus met de toename van vluchthoogte. Gecorrigeerde netto stuwkracht is de waarde op zeeniveau.
Geïntegreerd geluidsniveau	Anders genoemd → *blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen*.
Geluid	Door de lucht verzonden energie door middel van (longitudinale) golfbeweging die door het oor waarneembaar is.
Geluidsblootstelling	Een maat van totale immissie van geluidsenergie over een tijdsperiode.
Geluidsblootstellingsniveau, L_{AE}	(Acroniem SEL) Een meeteenheid gestandaardiseerd in ISO 1996-1 of ISO 3891 = A-gewogen blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen gerefereerd aan 1 seconde.
Geluidscontour	Een lijn met een constante waarde van een cumulatief niveau of cumulatieve index van vliegtuiglawaai in de omgeving van een luchthaven.
Geluidsdemping	De afname in geluidssterkte met afstand langs een voortplantingspad. De oorzaken daarvan voor vliegtuiglawaai omvatten sferische golfvoortplanting, atmosferische absorptie en → *laterale demping*.

▼**M2**

Geluidsgerelateerde vermogensparameter	Deze parameter beschrijft of duidt op de voortstuwingskracht voortgebracht door een vliegtuigmotor waarmee akoestische vermogensemissie logischerwijs in verband kan worden gebracht, meestal → *gecorrigeerde netto stuwkracht*. In de tekst vaak aangeduid als „vermogen” of „vermogensinstelling”.
Geluid-significantie	De bijdrage van een vliegbaansegment is „geluid-significant” indien dat segment het niveau van de geluidsgebeurtenis in belangrijke mate beïnvloedt. Het negeren van segmenten die niet geluid-significant zijn, levert enorme besparingen op het gebied van computerbewerking op.
Geluidsimpact	De schadelijke effecten van lawaai op de waarnemers ervan. Belangrijk is dat gesuggereerd wordt dat geluidsmaten indicatoren van geluidsimpact zijn.
Geluidsmaat	Een uitdrukking die wordt gebruikt om elke hoeveelheid lawaai op de waarneempositie te beschrijven, zij het een eenmalige geluidsgebeurtenis of de accumulatie van lawaai gedurende langere tijd. Er zijn twee maten voor eenmalige geluidsgebeurtenissen: het *maximumniveau* dat tijdens de gebeurtenis wordt bereikt, of het *niveau van geluidsblootstelling*, een maat van de totale geluidsenergie bepaald door tijdsintegratie.
Geluidsniveau	Een maat van geluidsenergie uitgedrukt in decibels. Waargenomen geluid wordt gemeten met of zonder „frequentieweging”. Niveaus gemeten met een weging worden vaak → *lawaainiveaus* genoemd.
Geluidssterkte	De sterkte van geluidsimmissie op een punt, met betrekking tot akoestische energie (en aangeduid door gemeten geluidsniveaus).
Geluid-vermogen-afstand (NPD) verhoudingen/gegevens	Geluidsgebeurtenisniveaus getabelleerd als een functie van afstand onder een vliegtuig in een gelijkmatige horizontale vlucht op een referentiesnelheid in een referentie-atmosfeer, voor elk van een aantal → *motorvermogensinstellingen*. De gegevens verklaren de gevolgen van geluidsdemping door sferische golfvoortplanting (inverse-kwadratenwet) en atmosferische absorptie. De afstand wordt loodrecht op de vliegbaan en de vleugelas (d.w.z. verticaal onder het vliegtuig in een niet-hellende vlucht) van het vliegtuig gedefinieerd.
Gemiddeld zeeniveau, *MSL*	De standaardelevatie van het aardoppervlak waaraan de → ISA wordt gerefereerd.

▼**M2**

Gewogen equivalent geluidsniveau $L_{eq,W}$	Een gewijzigde versie van L_{eq} waarin per dagdeel (doorgaans dag, avond en nacht) verschillende wegingen aan lawaai worden toegewezen.
Grondkoers	Verticale projectie van de vliegbaan op het grondvlak.
Grondsnelheid	Snelheid van het vliegtuig ten opzichte van een vast punt op de grond.
Grondvlak	(of nominaal grondvlak) Horizontaal grondoppervlak door het luchthavenreferentiepunt waarop de contouren gewoonlijk worden berekend.
Hoogte	Verticale afstand tussen vliegtuig en het → *grondvlak*.
Instelling van motorvermogen	De waarde van de → *geluidsgerelateerde vermogensparameter* die wordt gebruikt voor de bepaling van geluidsemissie uit de NPD-databank.
ISA	Internationale standaardatmosfeer — gedefinieerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Bepaalt de variatie van temperatuur, druk en dichtheid van de lucht met hoogte boven gemiddeld zeeniveau. Gebruikt voor de normalisering van de resultaten van ontwerpberekeningen van vliegtuigen en de analyse van de testgegevens.
Laterale demping	Aanvullende demping van geluid met afstand die toe te rekenen is, direct of indirect, aan de aanwezigheid van het grondoppervlak. Aanzienlijk bij lage elevatiehoeken (van het vliegtuig boven het grondvlak).
Lawaai	Lawaai wordt gedefinieerd als ongewenst geluid. Maar maten zoals *A-gewogen geluidsdrukniveau* (L_A) en *effectief waargenomen geluidssterkte* (EPNL) zetten geluidsniveaus in feite om in lawaainiveaus. Ondanks een daaruit voortvloeiend gebrek aan zorgvuldigheid worden de termen geluid en lawaai in dit document, en ook elders, soms door elkaar gebruikt, vooral in combinatie met het woord *niveau*.
Lawaai-index	Een maat van langdurig of cumulatief geluid die correleert met (d.w.z. als een voorspeller wordt beschouwd van) de effecten ervan op mensen. Kan enige rekening houden met andere factoren naast de sterkte van het geluid (vooral de tijd van de dag). Een voorbeeld is het dag-avond-nacht-niveau L_{DEN}

▼**M2**

Lawaainiveau	Een decibelmeting van geluid op een schaal die de geluidssterkte of lawaaibelasting aanduidt. Voor omgevingslawaai van vliegtuigen worden in het algemeen twee schalen gebruikt: A-gewogen geluidsniveau en waargenomen lawaainiveau. Deze schalen passen verschillende wegingsfactoren toe op geluid van verschillende frequenties om menselijke waarneming na te bootsen.
Maximaal lawaai-/geluidsniveau	Het maximale geluidsniveau bereikt tijdens een gebeurtenis.
Netto stuwkracht	De voortstuwende kracht uitgeoefend door een motor op het casco.
Niveau van een geluids-/lawaaigebeurtenis	Een decibelmeting van de beperkte hoeveelheid geluid (of lawaai) waargenomen van een voorbijvliegend vliegtuig → *niveau van geluidsblootstelling*.
Procedurele stappen	Aanwijzingen met betrekking tot vliegprofiel — stappen omvatten veranderingen van snelheid en/of hoogte.
Profielpunt	Hoogte van het eindpunt van het vliegbaansegment in het verticale vlak boven de grondkoers.
Referentie-atmosfeer	Een tabulatie van geluidsabsorptiewaarden die worden gebruikt om NPD-gegevens te standaardiseren (zie **aanhangsel D**).
Referentiedag	Een reeks atmosferische omstandigheden aan de hand waarvan ANP-gegevens worden genormaliseerd
Referentieduur	Een nominaal tijdsinterval dat wordt gebruikt om metingen van blootstellingsniveaus van eenmalige geluidsgebeurtenissen te standaardiseren, gelijk aan 1 seconde in het geval van → *SEL*.
Referentiesnelheid	Grondsnelheid van een vliegtuig waaraan *NPD* → *SEL*-gegevens worden genormaliseerd.

▼**M2**

Remmen los	→ *Startaanloop*
SEL	→ *Niveau van geluidsblootstelling*
Som of gemiddelde van decibels	Deze waarden, elders soms ook „energetische" of „logaritmische" (in tegenstelling tot rekenkundige) waarden genoemd, worden gebruikt wanneer het nodig is om de som of het gemiddelde van de onderliggende energetische hoeveelheden te berekenen, bv. *som van decibels* $= 10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$
Startaanloop, *SOR (start of roll)*	Het punt op de rolbaan waar een vertrekkend vliegtuig met de start begint. Dit wordt ook „remmen los" genoemd.
Uitgangsniveau van geluidsgebeurtenis	Het geluidsgebeurtenisniveau afgelezen uit een NPD-databank.
Vliegbaan	De baan van een vliegtuig door de lucht, bepaald in drie dimensies, meestal ten opzicht van een oorsprong bij de startaanloop of bij de landingsbaandrempel.
Vliegbaansegment	Het deel van de vliegbaan van een vliegtuig voor geluidsmodellering weergegeven als een rechte lijn van beperkte lengte.
Vliegtuigbeweging	Een aankomst, vertrek of andere activiteit van een vliegtuig die gevolgen heeft voor geluidsblootstelling in de omgeving van een luchthaven.
Vliegtuigconfiguratie	De posities van de neusvleugels, kleppen en landingsgestel.

▼**M2**

Vliegtuiglawaai en prestatiegegevens	Gegevens over de akoestische en prestatiekenmerken van verschillende soorten vliegtuigen die het modelleringsproces vereist. Deze gegevens omvatten → *NPD (Noise-Power-Distance — geluid-vermogen-afstand)-verhoudingen* en informatie waarmee stuwkracht/vermogen van de motor kan worden berekend als een functie van → *vluchtconfiguratie*. De gegevens worden gewoonlijk geleverd door de fabrikant van het vliegtuig, hoewel het als dat niet mogelijk is soms uit andere bronnen wordt verkregen. Indien er geen gegevens beschikbaar zijn, is het gebruikelijk om het betrokken vliegtuig te beschrijven door de gegevens voor een voldoende soortgelijk vliegtuig aan te passen. Dit wordt *vervanging* genoemd.
Vluchtconfiguratie	= → *Vliegtuigconfiguratie* + → *vluchtparameters*
Vluchthoogte	Hoogte boven gemiddeld zeeniveau.
Vluchtparameters	Vermogensinstelling van vliegtuig, snelheid, hellingshoek en gewicht.
Vluchtprocedure	De volgorde van operationele stappen die de bemanning of het vluchtbeheersingssysteem volgt: uitgedrukt als wijzigingen van vluchtconfiguratie als een functie van afstand langs de grondkoers.
Vluchtprofiel	Variatie van de hoogte van het vliegtuig langs de grondkoers (omvat soms ook wijzigingen van → *vluchtconfiguratie*) — beschreven door een reeks → *profielpunten*.
Waarneempunt	Een punt waar het geluid van een bron wordt waargenomen, voornamelijk op een punt op of vlakbij het grondoppervlak.
Waarnemerspunt	→ *Waarneempunt*
Werkelijke luchtsnelheid	Werkelijke snelheid van het vliegtuig ten opzichte van de lucht (= grondsnelheid bij windstilte).

▼**M2**

Zachte grond	Een akoestisch „zacht”, meestal grasachtig, grondoppervlak dat de meeste luchthavens omringt. Akoestisch harde, d.w.z. sterk weerkaatsende, grondoppervlakken omvatten beton en water. De hierin beschreven geluidscontourmethodologie is van toepassing op zachte grondcondities.

Symbolen

d	Kortste afstand van een waarneempunt tot een vliegbaansegment
d_p	Loodrechte afstand van een waarneempunt tot de vliegbaan (schuine afstand)
d_λ	Geschaalde afstand
F_n	Werkelijke netto stuwkracht per motor
F_n/δ	Gecorrigeerde netto stuwkracht per motor
h	Hoogte van het vliegtuig (boven gemiddeld zeeniveau)
L	Niveau van geluidsgebeurtenis (schaal niet gedefinieerd)
$L(t)$	Geluidsniveau op tijd t (schaal niet gedefinieerd)
L_A, $L_A\ (t)$	A-gewogen geluidsdrukniveau (op tijd t), gemeten op de *langzame* schaal van de geluidsniveaumeter
L_{AE}	(SEL) Niveau van geluidsblootstelling
L_{Amax}	Maximumwaarde van $L_A\ (t)$ tijdens een gebeurtenis
L_E	Blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen
$L_{E\infty}$	Blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen bepaald op basis van de NPD-databank
L_{EPN}	Effectief waargenomen geluidsniveau
L_{eq}	Equivalent (continu) geluidsniveau
L_{max}	Maximumwaarde van $L(t)$ tijdens een gebeurtenis
$L_{max,seg}$	Maximumniveau gegenereerd door een segment
ℓ	Loodrechte afstand van een waarneempunt tot de grondkoers
lg	Logaritme met grondtal 10
N	Aantal segmenten of subsegmenten
NAT	Aantal gebeurtenissen waarbij L_{max} een bepaalde drempelwaarde overschrijdt
P	Vermogensparameter in NPD-variabele $L(P,d)$
P_{seg}	Vermogensparameter relevant voor een bepaald segment
q	Afstand van het begin van een segment tot het dichtstbijzijnde naderingspunt
R	Straal van de bocht
S	Standaardafwijking

▼M2

s	Afstand langs grondkoers
s_{RWY}	Lengte van rolbaan
t	Tijd
t_e	Effectieve duur van eenmalige geluidsgebeurtenissen
t_0	Referentietijd voor geïntegreerd geluidsniveau
V	Grondsnelheid
V_{seg}	Equivalente grondsnelheid van segment
V_{ref}	Referentiegrondsnelheid waarvoor NPD-gegevens zijn vastgesteld
x,y,z	Plaatselijke coördinaten
x',y',z'	Vliegtuigcoördinaten
X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}	Positie van het luchthavenreferentiepunt in geografische coördinaten
z	Hoogte van het vliegtuig boven grondvlak/luchthavenreferentiepunt
α	Parameter die wordt gebruikt voor de berekening van de correctie van het eindige segment Δ_F
β	Elevatiehoek van het vliegtuig ten opzichte van het grondvlak
ε	Hellingshoek van het vliegtuig
γ	Klim-/daalhoek
φ	Depressiehoek (parameter van lateraal richteffect)
λ	Totale lengte van het segment
ψ	Hoek tussen de richting van de vliegtuigbeweging en de richting naar het waarneempunt
ξ	Vliegtuigkoers, gemeten met de klok mee vanuit het magnetische noorden
$\Lambda(\beta, \ell)$	Lucht-grond laterale demping
$\Lambda(\beta)$	Lucht-grond laterale demping op lange afstand
$\Gamma(\ell)$	Afstandsfactor laterale demping
Δ	Verandering of correctie van een waarde (zoals in de tekst aangegeven)
Δ_F	Correctie van eindig segment
Δ_I	Correctie m.b.t. motorinstallatie
Δ_i	Weging voor *i*-de tijd van de dag-periode, dB
Δ_{rev}	Tegengestelde stuwkracht

▼**M2**

Δ_{SOR}	Correctie van de startaanloop
Δ_V	Correctie van de duur (snelheid)

Indices (onderschrift)

1, 2	Indices die de begin- en eindwaarden van een interval of segment aanduiden
E	Blootstelling
i	Optellingsindex vliegtuigtype/-categorie
j	Optellingsindex grondkoers/subtrack
k	Optellingsindex segment
max	Maximaal
ref	Referentiewaarde
seg	Segment-specifieke waarde
SOR	In verband met startaanloop
TO	Opstijgen

2.6.2. *Kwaliteitskader*

Nauwkeurigheid van invoerwaarden

Alle invoerwaarden die het emissieniveau van een bron beïnvloeden, waaronder de positie van de bron, worden bepaald met ten minste de nauwkeurigheid die overeenkomt met een onzekerheid van ± 2dB(A) in het emissieniveau van de bron (waarbij alle andere parameters ongewijzigd blijven).

Gebruik van standaardwaarden

Bij de toepassing van de methode geven de invoergegevens het werkelijke verbruik weer. Er wordt in het algemeen niet uitgegaan van standaardinvoerwaarden of veronderstellingen. Vliegbanen worden bepaald met gebruikmaking van radargegevens, voor zover deze bestaan en van voldoende kwaliteit zijn. Indien aan de verzameling van werkelijke gegevens onevenredig hoge kosten zijn verbonden mogen standaardinvoerwaarden en veronderstellingen worden gebruikt voor gemodelleerde vliegbanen in plaats van vliegbanen die van radargegevens zijn afgeleid.

De kwaliteit van de software die voor de berekeningen wordt gebruikt

Voor de software die voor de berekeningen wordt gebruikt, moet worden bewezen dat aan de hierbij beschreven methoden is voldaan door middel van certificering van resultaten tegen testcases.

▼M2

2.7. **Vliegtuiglawaai**

2.7.1. *Doel en toepassingsgebied van het document*

Contourkaarten worden gebruikt om de omvang en grootte van de impact van vliegtuiglawaai in de omgeving van luchthavens aan te duiden. Die impact wordt door de waarden van een bepaalde geluidsmaat of -index aangeduid. Een contour is een lijn waarlangs de indexwaarde constant is. De indexwaarde verenigt op enige wijze alle individuele gebeurtenissen van vliegtuiglawaai die in een bepaalde tijdsperiode plaatsvinden, en wordt gewoonlijk in dagen of maanden gemeten.

Het geluid op punten op de grond dat afkomstig is van vliegtuigen die naar en van een nabijgelegen luchthaven vliegen, is afhankelijk van vele factoren. De belangrijkste hiervan zijn de soorten vliegtuigen en hun aandrijving, het vermogen, de kleppen en de beheersprocedures voor luchtsnelheid die op de vliegtuigen worden gebruikt, de afstanden van de punten in kwestie tot de verschillende vliegbanen, en de lokale topografie en weersomstandigheden. Luchthavenactiviteiten omvatten in het algemeen verschillende soorten vliegtuigen, verschillende vluchtprocedures en een reeks operationele gewichten.

Contouren worden geproduceerd door oppervlakken van plaatselijke geluidsindexwaarden wiskundig te berekenen. Dit document beschrijft in detail de wijze van berekening, op één waarneempunt, van de individuele niveaus van vliegtuiglawaai, elk voor een bepaald type vliegtuig of soort vlucht, waarvan vervolgens op enige wijze het gemiddelde wordt berekend, of die worden *geaccumuleerd*, om de indexwaarden op dat punt te verkrijgen. Het vereiste oppervlak van indexwaarden wordt geproduceerd door, indien nodig, de berekeningen voor verschillende vliegtuigbewegingen te herhalen, waarbij efficiëntie moet worden gemaximaliseerd door gebeurtenissen uit te sluiten die niet „geluid-significant” zijn (d.w.z. die niet aanmerkelijk aan het totaal bijdragen).

Indien de lawaai-veroorzakende activiteiten in verband met luchthavenexploitatie niet wezenlijk bijdragen aan de totale blootstelling van de bevolking aan vliegtuiglawaai en de bijbehorende geluidscontouren, kunnen zij worden uitgesloten. Deze activiteiten omvatten: helikopters, taxiën, proefdraaien en het gebruik van hulpaggregaten. Dit betekent uiteraard niet dat de impact ervan onbeduidend is en waar deze omstandigheden zich voordoen kan een beoordeling van de bronnen worden ondernomen zoals uiteengezet in punten 2.7.21 en 2.7.22.

2.7.2. *Overzicht van het document*

Figuur 2.7.a is een weergave van het proces aan de hand waarvan geluidscontouren worden geproduceerd. Contouren worden voor verschillende doeleinden geproduceerd en ze regelen in het algemeen de vereisten voor bronnen en voorbewerking van invoergegevens. Contouren die historische geluidsimpact beschrijven, kunnen eventueel worden geproduceerd uit feitelijke gegevens van vluchtoperaties, zoals bewegingen, gewichten en door radar gemeten vliegbanen. Contouren die voor toekomstige planning worden gebruikt, steunen noodzakelijkerwijs meer op voorspellingen van verkeer- en vluchtroutes en de prestaties en geluidskenmerken van toekomstige vliegtuigen.

▼M2

Figuur 2.7.a

Het proces aan de hand waarvan geluidscontouren worden geproduceerd



Ongeacht de bron van de vluchtgegevens wordt iedere vliegtuigbeweging, iedere aankomst of ieder vertrek gedefinieerd in termen van de geometrie van de vliegbaan en de geluidsemissie van het vliegtuig dat die baan volgt (bewegingen die in wezen hetzelfde zijn in termen van geluid en vliegbaan worden door eenvoudige vermenigvuldiging opgenomen). De geluidsemissie hangt af van de kenmerken van het vliegtuig, hoofdzakelijk van het vermogen dat de motoren genereren. De aanbevolen methodologie houdt mede in dat de vliegbaan in segmenten wordt opgedeeld. **Punten 2.7.3 t/m 2.7.6** geven een overzicht van de elementen van de methodologie en een toelichting op het beginsel van segmentatie waarop zij is gebaseerd, waarbij het waargenomen niveau van de geluidsgebeurtenissen een samenvoeging is van bijdragen van alle „geluid-significante” segmenten van de vliegbaan, die allemaal onafhankelijk van elkaar kunnen worden berekend. **Punten 2.7.3 t/m 2.7.6** geven bovendien een overzicht van de vereisten voor de invoergegevens die nodig zijn om een reeks geluidscontouren te produceren. Gedetailleerde specificaties voor de vereiste operationele gegevens worden uiteengezet in **aanhangsel A**.

De berekeningswijze van de vliegbaansegmenten op basis van voorbewerkte invoergegevens wordt beschreven in **punten 2.7.7 t/m 2.7.13**. Deze methode omvat toepassingen van de analyse van vluchtprestaties, waarvan de vergelijkingen in **aanhangsel B** worden beschreven. Vliegbanen zijn onderhevig aan aanzienlijke variabiliteit (dispersie). De door vliegtuigen gevolgde banen hangen af van atmosferische omstandigheden, vliegtuiggewicht, bedrijfsprocedures en door de luchtverkeersleiding opgelegde beperkingen enz. Hiermee wordt rekening gehouden door elke vliegbaan statistisch te beschrijven als een centrale of „backbone”-baan die vergezeld gaat van een reeks gedispergeerde banen. Dit wordt ook toegelicht in **punten 2.7.7 t/m 2.7.13** met verwijzing naar aanvullende informatie in **aanhangsel C**.

Punten 2.7.14 t/m 2.7.19 zetten uiteen welke stappen gevolgd moeten worden bij de berekening van het niveau van één eenmalige geluidsgebeurtenis — het geluid dat op een punt op de grond door één vliegtuigbeweging wordt voortgebracht. **Aanhangsel D** heeft betrekking op de herberekening van NPD-gegevens voor niet-referentieomstandigheden. **Aanhangsel E** verklaart de akoestische dipoolbron die in het model wordt gebruikt om geluidsafstraling van vliegbaansegmenten met een eindige lengte te definiëren.

Toepassingen van de gemodelleerde verhoudingen beschreven in hoofdstukken 3 en 4 vereisen, naast de relevante vliegbanen, de correcte geluids- en prestatiegegevens voor het betrokken vliegtuig.

De bepaling van het gebeurtenisniveau van een enkele vluchtbeweging op een enkel waarneempunt is de belangrijkste berekening. Deze moet voor alle vliegtuigbewegingen op elk van de voorgeschreven reeks punten met betrekking tot de verwachte omvang van de vereiste geluidscontouren worden herhaald. Op elk punt worden de gebeurtenisniveaus samengevoegd of wordt op enige wijze een gemiddelde van de gebeurtenisniveaus berekend om een „cumulatief niveau” of geluidsindexwaarde te verkrijgen. Dit deel van het proces wordt beschreven in **punten 2.7.20 en 2.7.23 t/m 2.7.25**.

▼M2

Punten 2.7.26 t/m 2.7.28 geven een samenvatting van de opties en vereisten om geluidscontouren bij reeksen geluidsindexwaarden te passen. Zij geven richtlijnen voor de productie en nabewerking van contouren.

2.7.3. *Het concept van segmentatie*

Voor elk bepaald vliegtuig bevat de databank uitgangswaarden voor geluid-vermogen-afstand (NPD)-verhoudingen. Deze bepalen voor gelijkmatige rechte vluchten op een *referentiesnelheid* in bepaalde *atmosferische referentieomstandigheden* en bij een bepaalde vluchtconfiguratie, de waargenomen geluidsgebeurtenisniveaus, zowel maximaal als tijdsgeïntegreerd, onmiddellijk onder het vliegtuig ([1]) als een functie van afstand. Voor geluidsmodellering wordt het uiterst belangrijke voortstuwingsvermogen weergegeven door een *geluidsgerelateerde vermogensparameter* (meestal *gecorrigeerde netto stuwkracht*). De uitgangsniveaus van geluidsgebeurtenissen, vastgesteld op basis van de databank, worden aangepast om, ten eerste, verschillen tussen werkelijke (d.w.z. gemodelleerde) en atmosferische referentieomstandigheden en (in het geval van niveaus van geluidsblootstelling) vliegtuigsnelheid te verklaren en, ten tweede, om voor waarneempunten die zich niet rechtstreeks onder het vliegtuig bevinden de verschillen tussen neerwaarts en lateraal afgestraald lawaai te verklaren. Dit laatste verschil is het gevolg van *lateraal richteffect* (effecten van de motorinstallatie) en *laterale demping*. De gebeurtenisniveaus die op die manier zijn afgesteld, zijn echter nog steeds alleen van toepassing op het totale geluid van het vliegtuig in een gelijkmatige horizontale vlucht.

Segmentatie is het proces waarbij het aanbevolen geluidscontourmodel het oneindige pad de NPD- en laterale gegevens bewerkt om het geluid te berekenen dat een waarneempunt van een niet-uniforme vliegbaan ontvangt, d.w.z. een vliegbaan waarlangs de vluchtconfiguratie van het vliegtuig varieert. Ten behoeve van de berekening van het geluidsniveau van een vliegtuigbeweging wordt de vliegbaan weergegeven door een reeks opeenvolgende lineaire segmenten, waarvan elk segment kan worden beschouwd als een eindig deel van een oneindig pad waarvoor een NPD en de laterale aanpassingen bekend zijn. Het maximumniveau van de gebeurtenis is eenvoudigweg de grootste van de afzonderlijke segmentwaarden. Het tijdsgeïntegreerde niveau van de totale geluidsgebeurtenis wordt berekend door de optelling van het geluid dat is ontvangen van een voldoende aantal segmenten, d.w.z. die segmenten die een belangrijke bijdrage aan de totale geluidsgebeurtenis leveren.

De methode voor de schatting van de hoeveelheid geluid die één eindig segment aan het geïntegreerde gebeurtenisniveau bijdraagt, is zuiver empirisch. De *energiefractie F* — het segment geluid uitgedrukt als een percentage van het geluid van de totale oneindige baan — wordt beschreven door een vrij eenvoudige uitdrukking die voorziet in het longitudinale richteffect van vliegtuiglawaai en het „zicht” van het waarneempunt op het segment. Een van de redenen waarom een eenvoudige empirische methode in het algemeen voldoende is, is dat het meeste geluid in de regel afkomstig is van het dichtstbijzijnde, meestal aangrenzende segment — waarvoor het *dichtstbijzijnde naderingspunt* (CPA) tot het waarneempunt binnen het segment (niet op een van de uiteinden) ligt. Dit betekent dat schattingen van het geluid van niet-aangrenzende segmenten in toenemende mate benaderingen kunnen zijn als ze verder van het waarneempunt gaan, zonder de nauwkeurigheid ervan aanmerkelijk in gevaar te brengen.

([1]) Daadwerkelijk onder het vliegtuig loodrecht op de vleugelas en vliegrichting, die veronderstelt wordt zich verticaal onder het vliegtuig te bevinden bij een niet-draaiende (d.w.z. niet-hellende) vlucht.

▼M2

2.7.4. *Vliegbanen: Banen en profielen*

In het kader van modellering is een *vliegbaan* (of traject) een volledige beschrijving van de beweging van het vliegtuig in ruimte en tijd ([1]). Samen met het voortstuwingsvermogen (of een andere geluidsgerelateerde vermogensparameter) is dit de informatie die nodig is voor de berekening van het voortgebrachte geluid. De *grondkoers* is de verticale projectie van de vliegbaan op vlakke grond. Dit wordt gecombineerd met het verticale *vluchtprofiel* om de driedimensionale vliegbaan samen te stellen. Segmentatiemodellering vereist dat de vliegbaan van elke vliegtuigbeweging door een reeks opeenvolgende rechtlijnige segmenten wordt omschreven. De wijze waarop de segmentatie wordt uitgevoerd, wordt bepaald door een behoefte om nauwkeurigheid en efficiëntie in evenwicht te houden. Dit is nodig om de werkelijke gebogen vliegbaan voldoende te benaderen en de computerberekeningen en gegevenseisen toch minimaal te houden. Elk segment moet door de geometrische coördinaten van de eindpunten ervan en de bijbehorende parameters van snelheid en motorvermogen van het vliegtuig (waarvan geluidsemissie afhankelijk is) worden bepaald. Vliegbanen en motorvermogen kunnen op verschillende manieren worden bepaald. De belangrijkste omvatten a) synthese van een reeks procedurele stappen en b) analyse van gemeten vluchtprofielgegevens.

Synthese van de vliegbaan a) vereist kennis van (of veronderstellingen over) grondkoersen en hun laterale dispersies, gewicht van het vliegtuig, snelheid, klep- en stuwkrachtbeheerprocedures, hoogte van de luchthaven en wind- en lucht temperatuur. De vergelijkingen voor de berekening van het vluchtprofiel aan de hand van de vereiste stuwkracht- en aerodynamische parameters worden vermeld in **aanhangsel B**. Elke vergelijking bevat coëfficiënten (en/of constanten) die zijn gebaseerd op empirische gegevens voor elk bepaald type vliegtuig. De vergelijkingen van aerodynamische prestatie in **aanhangsel B** maken het mogelijk om elke redelijke combinatie van operationeel vliegtuiggewicht en vluchtprocedure, met inbegrip van verschillende bruto startgewichten, in aanmerking te nemen.

Analyse van gemeten gegevens b), bv. uit vluchtrecorders, radar of andere volgapparatuur van vliegtuigen, omvat „reverse engineering”, in feite een omkering van het syntheseproces a). In plaats van een schatting te maken van de statussen van het vliegtuig en de aandrijving aan de uiteinden van de vluchtsegmenten door de effecten van de stuwkracht en aerodynamische krachten op het casco te integreren, wordt een schatting van de krachten gemaakt door de veranderingen van hoogte en snelheid van het casco te differentiëren. Procedures voor de verwerking van de vliegbaaninformatie worden beschreven in punt 2.7.12.

In een ultieme toepassing voor geluidsmodellering kan elke individuele vlucht, in theorie, onafhankelijk worden weergegeven. Dit zou garanderen dat nauwkeurig rekening wordt gehouden met de ruimtelijke dispersie van vliegbanen, die zeer omvangrijk kan zijn. Om de gegevensvoorbereiding en computertijd binnen redelijke perken te houden, is het echter gebruikelijk om vliegbaanstroken weer te geven door een klein aantal lateraal verplaatste „subtracks”. (Verticale dispersie wordt meestal voldoende weergegeven door rekening te houden met de effecten van verschillende vliegtuiggewichten op de verticale profielen.)

([1]) Tijd wordt via de vliegtuigsnelheid in aanmerking genomen.

▼M2

2.7.5. *Vliegtuiglawaai en -prestaties*

De ANP-databank in **aanhangsel I** heeft betrekking op de meeste bestaande soorten vliegtuigen. De soorten of varianten van vliegtuigen waarvoor gegevens nog niet zijn opgenomen, kunnen het beste worden weergegeven door gegevens voor andere, vaak vergelijkbare, vermelde vliegtuigen.

De ANP-databank bevat standaard „procedurele stappen" om de samenstelling van vluchtprofielen mogelijk te maken voor ten minste één gemeenschappelijke procedure voor geluidsbeperking bij het opstijgen. Recentere databankgegevens hebben betrekking op twee verschillende procedures voor geluidsbeperking bij het opstijgen.

2.7.6. *Luchthaven- en vliegtuigactiviteiten*

Gegevens van specifieke gevallen voor de berekening van de geluidscontouren voor een bepaald scenario van een luchthaven omvatten de volgende onderdelen.

Algemene luchthavengegevens

— Het luchthavenreferentiepunt (om de locatie van de luchthaven in relevante geografische coördinaten te bepalen). Het referentiepunt wordt vastgesteld als de oorsprong van het plaatselijke cartesiaanse coördinatenstelsel dat door de berekeningsprocedure wordt gebruikt.

— De referentiehoogte van de luchthaven (= hoogte van het luchthavenreferentiepunt). Dit is de hoogte van het nominale grondvlak waarop, bij afwezigheid van topografische correcties, de geluidscontouren worden gedefinieerd.

— Gemiddelde meteorologische parameters op of vlakbij het luchthavenreferentiepunt (temperatuur, relatieve vochtigheid, gemiddelde windsnelheid en windrichting).

Gegevens van de rolbaan

Voor elke rolbaan:

— aanduiding van de rolbaan;

— referentiepunt van de rolbaan (midden van de rolbaan uitgedrukt in plaatselijke coördinaten);

— lengte, richting en gemiddelde gradiënt van de rolbaan;

— locatie van de start- en landingsbaandrempel ([1]).

Grondkoersgegevens

De grondkoersen van een vliegtuig worden beschreven door een reeks coördinaten in het (horizontale) grondvlak. De bron van de grondkoersgegevens hangt af van de beschikbaarheid van relevante radargegevens. Als ze beschikbaar zijn, worden een betrouwbare backbone-baan en geschikte bijbehorende (gedispergeerde) subtracks opgesteld aan de hand van een statistische analyse van de gegevens. Als ze niet beschikbaar zijn, worden backbone-banen meestal samengesteld uit relevante procedurele gegevens, bv. met behulp van de standaard instrumentvertrekprocedures van luchtvaartinlichtingenaankondigingen. Deze conventionele beschrijving omvat de volgende informatie:

— aanduiding van de rolbaan waarvan de baan afkomstig is,

— beschrijving van het beginpunt van de baan (start- of landingsbaandrempel),

([1]) Met verplaatste drempels kan rekening worden gehouden door extra rolbanen te definiëren.

▼M2

— lengte van segmenten (voor bochten, straal en verandering van richting);

Dit is de informatie die minimaal vereist is om de centrale baan (backbone) te bepalen. Gemiddelde geluidsniveaus, berekend op de veronderstelling dat vliegtuigen de nominale routes nauwkeurig volgen, kunnen echter onderhevig zijn aan plaatselijke fouten van verscheidene decibels. Daarom wordt laterale dispersie weergegeven, en is de volgende aanvullende informatie nodig:

— breedte van de strook (of andere dispersiestatistiek) aan het eind van elk segment,

— aantal subtracks,

— verdeling van bewegingen loodrecht op de backbone-baan.

Luchtverkeersgegevens

Luchtverkeersgegevens omvatten

— de periode waarop de gegevens betrekking hebben, en

— het aantal bewegingen (aankomst of vertrek) van elk type vliegtuig op elke vliegbaan, onderverdeeld in 1) de tijd van de dag in overeenstemming met bepaalde geluidsdescriptoren, 2) voor vertrek, operationele gewichten of etappelengten en 3), indien nodig, operationele procedures.

De meeste geluidsdescriptoren vereisen dat gebeurtenissen (d.w.z. vliegtuigbewegingen) worden gedefinieerd als gemiddelde dagelijkse waarden gedurende bepaalde perioden van de dag (d.w.z. dag, avond en nacht). Zie **punten 2.7.23 t/m 2.7.25**.

Topografische gegevens

Meestal is het terrein in de omgeving van luchthavens relatief vlak. Maar dit is niet altijd het geval en soms kan het nodig zijn om variaties in terreinhoogte ten opzichte van de referentiehoogte van de luchthaven in aanmerking te nemen. Het effect van terreinhoogte kan vooral van belang zijn in de buurt van het naderingspad, waar het vliegtuig op een relatief lage vlieghoogte actief is.

Terreinhoogtegegevens worden gewoonlijk als een reeks (x,y,z)-coördinaten voor een rechthoekig raster met een bepaalde maaswijdte geleverd. De parameters van het hoogteraster zullen waarschijnlijk echter verschillen van die van het raster dat voor de geluidsberekening wordt gebruikt. Indien dit het geval is, kan lineaire interpolatie worden gebruikt om een schatting van de relevante z-coördinaten in het laatstgenoemde te maken.

Een uitgebreide analyse van de effecten van bijzonder ongelijkmatige grond op geluidsvoortplanting is complex en valt buiten het toepassingsgebied van deze methode. Matige ongelijkmatigheid kan in aanmerking worden genomen door uit te gaan van „pseudo-vlakke” grond, d.w.z. door op elk waarneempunt het vlakke grondvlak eenvoudigweg te verhogen of te verlagen naar de plaatselijke grondhoogte (ten opzichte van het referentiegrondvlak) (zie punt 2.7.4).

▼M2

Referentieomstandigheden

De internationale *Aircraft Noise and Performance* (ANP)-gegevens zijn genormaliseerd aan standaard referentieomstandigheden die op grote schaal worden gebruikt voor luchthavengeluidsonderzoeken (zie **aanhangsel D**).

Referentieomstandigheden voor NPD-gegevens

1. Luchtdruk: 101,325 kPa (1 013,25 mb)

2. Atmosferische absorptie: Dempingswaarden vermeld in **tabel D-1** van **aanhangsel D**

3. Neerslag: Geen

4. Windsnelheid: Minder dan 8 m/s (15 knopen)

5. Grondsnelheid: 160 knopen

6. Plaatselijk terrein: Vlakke, zachte grond zonder grote structuren of andere weerkaatsende objecten binnen enkele kilometers van de grondkoersen van vliegtuigen.

Gestandaardiseerde vliegtuiggeluidsmetingen worden 1,2 m boven het grondvlak verricht. Hier hoeft evenwel niet speciaal rekening mee worden gehouden omdat voor modelleringsdoeleinden kan worden aangenomen dat gebeurtenisniveaus relatief ongevoelig zijn voor de hoogte van het waarneempunt ([1]).

Vergelijkingen van geschatte en gemeten luchthavenlawaainiveaus wijzen erop dat kan worden aangenomen dat de NPD-gegevens van toepassing zijn wanneer de gemiddelde omstandigheden in de buurt van het oppervlak binnen het volgende kader liggen:

— luchttemperatuur minder dan 30 °C,

— product van luchttemperatuur (°C) en relatieve vochtigheid (procent) meer dan 500,

— windsnelheid minder dan 8 meter per seconde (15 knopen).

Dit kader wordt verondersteld de omstandigheden te omvatten die bij de meeste van de grootste luchthavens van de wereld worden aangetroffen. **Aanhangsel D** biedt een methode voor het omzetten van NPD-gegevens naar gemiddelde, plaatselijke omstandigheden die daarbuiten vallen, maar in extreme gevallen wordt aangeraden de fabrikant van het desbetreffende vliegtuig te raadplegen.

Referentieomstandigheden voor aerodynamische en motorgegevens van vliegtuigen

1. Hoogte van rolbaan: gemiddeld zeeniveau

2. Luchttemperatuur: 15 °C

3. Bruto startgewicht: zoals gedefinieerd als een functie van de etappelengte in de ANP-databank

([1]) Soms worden berekende niveaus op 4 m of hoger gevraagd. Vergelijking van metingen op 1,2 m en 10 m hoogte en theoretische berekening van grondeffecten laten zien dat variaties van het A-gewogen niveau van geluidsblootstelling relatief ongevoelig voor de hoogte van het waarneempunt zijn. De variaties zijn in het algemeen minder dan één decibel, behalve als de maximale invalshoek van geluid kleiner dan 10 ° is en als het maximum van het A-gewogen spectrum op het waarneempunt binnen het bereik van 200 tot 500 Hz ligt. Dergelijke door lage frequentie gedomineerde spectra kunnen optreden op bijvoorbeeld lange afstanden voor motoren met lage omloopverhouding en voor propellermotoren met afzonderlijke lage frequentietonen.

▼**M2**

4. Bruto landingsgewicht: 90 procent van het maximale bruto landingsgewicht

5. Stuwkracht leverende motoren: alle

Hoewel de ANP-, aerodynamische en motorgegevens op deze omstandigheden zijn gebaseerd, kunnen zij tabellarisch voor niet-referentie rolbaanhoogten en gemiddelde luchttemperaturen in ECAC-staten worden gebruikt zonder de nauwkeurigheid van de berekende contouren van het cumulatieve gemiddelde geluidsniveau aanmerkelijk te beïnvloeden (zie **aanhangsel B**).

De ANP-databank tabelleert aerodynamische gegevens voor de bruto start- en landingsgewichten vermeld in de punten 3 en 4 hierboven. Hoewel het niet nodig is om de aerodynamische gegevens voor cumulatieve geluidsberekeningen voor andere brutogewichten aan te passen, wordt de berekening van de vluchtprofielen bij start en klimmen, met behulp van de in **aanhangsel B** beschreven procedures, op de relevante operationele bruto startgewichten gebaseerd.

2.7.7. *Beschrijving van de vliegbaan*

Het geluidsmodel vereist dat alle verschillende vliegtuigbewegingen worden beschreven aan de hand van de driedimensionale vliegbaan en het variërende motorvermogen en de snelheid erlangs. In de regel vertegenwoordigt één gemodelleerde beweging een deelverzameling van het totale luchthavenverkeer, bv. een aantal (hypothetische) identieke bewegingen met hetzelfde vliegtuigtype, gewicht en operationele procedure op één grondkoers. Die koers kan zelf een van verscheidene gedispergeerde „subtracks” zijn die worden gebruikt voor het modelleren van wat in feite een strook banen is die één gemarkeerde route volgen. De grondkoersstroken, de verticale profielen en de operationele parameters van het vliegtuig worden alle bepaald op basis van de scenario-invoergegevens, in samenhang met de vliegtuiggegevens uit de ANP-databank.

De geluid-vermogen-afstand-gegevens (in de ANP-databank) definiëren geluid van vliegtuigen die geïdealiseerde horizontale vliegbanen van oneindige lengte op constante snelheid en constant vermogen vliegen. Voor aanpassing van deze gegevens aan vliegbanen van het naderingsgebied die worden gekenmerkt door veelvuldige veranderingen van vermogen en snelheid, wordt elke baan opgesplitst in eindige rechtlijnige segmenten. De geluidsbijdragen van elk van hen worden vervolgens op het waarneempunt bij elkaar opgeteld.

2.7.8. *Verhoudingen tussen vliegbaan en vluchtconfiguratie*

De driedimensionale vliegbaan van een vliegtuigbeweging bepaalt de geometrische aspecten van geluidsafstraling en -voortplanting tussen vliegtuig en waarneempunt. Bij een bepaald vliegtuiggewicht en bepaalde atmosferische omstandigheden wordt de vliegbaan volledig bepaald door de volgorde van vermogen-, klep- en hoogtewijzigingen die de piloot (of het automatische vluchtbeheerssysteem) toepast om de routes te volgen en de door de ATC bepaalde hoogten en snelheden te handhaven, overeenkomstig de standaardbedrijfsprocedures van de vliegtuigexploitant. Deze instructies en handelingen verdelen de vliegbaan in duidelijke fasen die natuurlijke segmenten vormen. In het horizontale vlak betreffen ze

▼M2

rechte etappen, gespecificeerd als een afstand tot de volgende bocht, en bochten, bepaald door straal en koerswijziging. In het verticale vlak worden segmenten gedefinieerd door de tijd en/of de afstand die nodig is om de vereiste wijzigingen van de voorwaartse snelheid en/of hoogte bij bepaalde vermogens- en klepinstellingen te bereiken. De overeenkomstige verticale coördinaten worden vaak aangeduid als *profielpunten*.

Voor geluidsmodellering wordt vliegbaaninformatie geproduceerd door *synthese* van een reeks procedurele stappen (d.w.z. stappen die door de piloot worden gevolgd) of door *analyse* van radargegevens — fysieke metingen van feitelijk gevlogen vliegbanen. Welke methode ook wordt gebruikt, zowel horizontale als verticale vormen van de vliegbaan worden tot gesegmenteerde vormen herleid. De horizontale vorm (d.w.z. de tweedimensionale projectie ervan op de grond) is de *grondkoers* bepaald door de aan- of afvliegkoersen. De verticale vorm, verkregen door de profielpunten, en de bijbehorende vluchtparameters snelheid, hellingshoek en vermogensinstelling bepalen samen het *vluchtprofiel* dat afhangt van de *vluchtprocedure* die doorgaans door de fabrikant en/of exploitant van het vliegtuig wordt voorgeschreven. De vliegbaan wordt samengesteld door het tweedimensionale vluchtprofiel samen te voegen met de tweedimensionale grondkoers om een reeks driedimensionale vliegbaansegmenten te vormen.

Men mag niet vergeten dat voor een bepaalde reeks procedurele stappen het profiel afhankelijk is van de grondkoers, bv. met dezelfde stuwkracht en snelheid is de klimsnelheid van het vliegtuig lager in bochten dan in een rechte vlucht. Hoewel dit richtsnoer uiteenzet hoe deze afhankelijkheid in aanmerking moet worden genomen, moet worden erkend dat dit meestal gepaard gaat met hoge overheadkosten voor de berekening ervan, en gebruikers kunnen verkiezen aan te nemen dat, voor geluidsmodellering, het vluchtprofiel en de grondkoers als onafhankelijke entiteiten behandeld kunnen worden, d.w.z. dat het klimprofiel niet door eventuele bochten wordt beïnvloed. Het is echter belangrijk om veranderingen van de hellingshoek te bepalen die door bochten worden vereist, omdat ze belangrijke gevolgen hebben voor het richtingseffect van geluidsemissie.

Het geluid dat afkomstig is van een vliegbaansegment is afhankelijk van de geometrie van het segment ten opzichte van het waarneempunt en de vluchtconfiguratie van het vliegtuig. Deze staan echter met elkaar in verband. Een wijziging in de ene veroorzaakt een wijziging in de andere, en het is nodig ervoor te zorgen dat op alle punten op de baan de configuratie van het vliegtuig overeenstemt met zijn beweging langs de baan.

In een vliegbaansynthese, d.w.z. bij de samenstelling van een vliegbaan aan de hand van een reeks „procedurele stappen” die de selectie door de piloot van motorvermogen, hoek van de klep en versnelling/verticale snelheid beschrijven, is het de beweging die berekend moet worden. In een vliegbaananalyse is het omgekeerde het geval: de motorvermogensinstellingen moeten worden geschat aan de hand van de geobserveerde beweging van het vliegtuig, zoals bepaald op basis van radargegevens of soms, bij speciale studies, van gegevens van vluchtrecorders (hoewel in het laatste geval het motorvermogen meestal onderdeel van de gegevens is). In beide gevallen moeten de coördinaten en vluchtparameters op alle segment-eindpunten in de berekening van het geluid worden ingevoerd.

▼M2

Aanhangsel B toont de vergelijkingen die de krachten die op een vliegtuig worden uitgeoefend relateren aan zijn beweging, en legt uit hoe deze worden opgelost om de eigenschappen te definiëren van de segmenten waaruit de vliegbanen zijn samengesteld. De verschillende soorten segmenten (en de secties van **aanhangsel B** die daarop betrekking hebben) zijn *startaanloop* (B5), *klimmen met constante snelheid* (B6), *vermindering van vermogen* (B7), *versnellen van de klimsnelheid en intrekken van de klep* (B8), *versnelling van klimsnelheid na het intrekken van de klep* (B9), *dalen en vertragen* (B10) en *definitieve landingsnadering* (B11).

Het is onvermijdelijk dat praktische modellering verschillende maten van vereenvoudiging omvat. De behoefte hieraan hangt af van de aard van de toepassing, het belang van de resultaten en de beschikbare middelen. Een algemene vereenvoudigende veronderstelling, zelfs in de meest uitgebreide toepassingen, is dat wanneer vliegbaandispersie in aanmerking wordt genomen, de vluchtprofielen en -configuraties op alle subtracks dezelfde zijn als die op de backbone-baan. Omdat ten minste 6 subtracks worden gebruikt (zie punt 2.7.11), levert dit een enorme vermindering van computerberekeningen op, in ruil voor een uiterst klein verlies van precisie.

2.7.9. *Bronnen van vliegbaangegevens*

R a d a r g e g e v e n s

Hoewel vluchtrecorders gegevens van zeer hoge kwaliteit kunnen opleveren, zijn ze moeilijk te verkrijgen voor geluidsmodellering en worden radargegevens beschouwd als de meest toegankelijke bronnen van informatie over de werkelijke vliegbanen die op luchthavens worden gevlogen ([1]). Omdat er meestal radargegevens van monitoringsystemen voor luchthavenlawaai en vliegbanen beschikbaar zijn, worden ze nu steeds vaker voor geluidmodellering gebruikt.

Secundaire radars geven de vliegbaan van een vliegtuig weer als een opeenvolging van positionele coördinaten op intervallen die gelijk zijn aan de omwentelingstijd van de radarscanner, meestal ongeveer 4 seconden. De positie van het vliegtuig boven de grond wordt bepaald in poolcoördinaten — bereik en azimut — van de teruggekaatste radar (hoewel het monitoringsysteem deze gewoonlijk omzet in cartesiaanse coördinaten). De hoogte ervan ([2]) wordt gemeten aan de hand van de hoogtemeter van het vliegtuig en naar de ATC-computer gezonden door een door radar geactiveerde transponder. Inherente positionele fouten door radio-interferentie en beperkte dataresolutie zijn aanzienlijk (hoewel irrelevant voor de beoogde doeleinden van luchtverkeersleiding). Indien de vliegbaan van een specifieke vliegtuigbeweging wordt gevraagd, is het derhalve nodig om de gegevens met behulp van een relevante curve-fitting techniek te effenen. Voor geluidmodellering is de gebruikelijke vereiste echter een statistische beschrijving van een strook vliegbanen, bv. voor alle bewegingen op een route of voor alleen die van een specifiek type vliegtuig. Hier kunnen de meetfouten in verband met de relevante statistieken tot een te verwaarlozen hoeveelheid worden gereduceerd door de processen die gemiddelden berekenen.

([1]) Vluchtrecorders verschaffen volledige operationele gegevens. Deze zijn echter niet gemakkelijk toegankelijk en duur. Daarom wordt het gebruik ervan voor geluidsmodellering doorgaans beperkt tot speciale projecten en studies voor de ontwikkeling van modellen.

([2]) Gewoonlijk gemeten als hoogte boven gemiddeld zeeniveau (d.w.z. ten opzichte van 1 013 mB) en gecorrigeerd naar de hoogte van de luchthaven door het bewakingssysteem van de luchthaven.

▼**M2**

Procedurele stappen

In veel gevallen is niet mogelijk om vliegbanen op basis van radargegevens te modelleren, omdat de nodige middelen niet beschikbaar zijn of omdat het scenario een toekomstig scenario betreft waarvoor geen relevante radargegevens beschikbaar zijn.

Bij het ontbreken van radargegevens, of wanneer het gebruik ervan niet geschikt is, moet een schatting worden gemaakt van de vliegbanen op basis van operationele richtsnoeren, bijvoorbeeld instructies aan de bemanning via AIP's en vliegtuighandboeken, die hier *procedurele stappen* worden genoemd. Advies inzake interpretatie van dit materiaal moet zo nodig bij de luchtverkeersleidingsautoriteiten en de vliegtuigexploitanten worden aangevraagd.

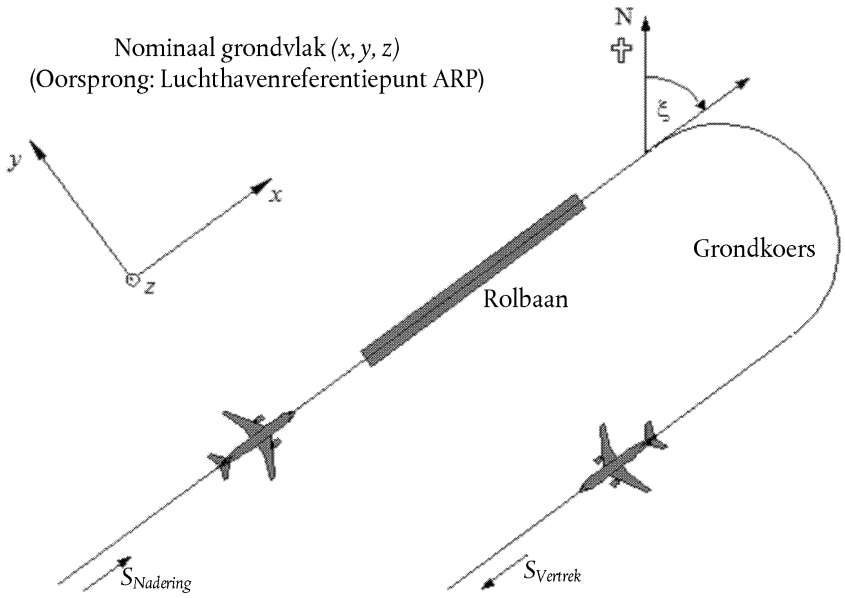
2.7.10. *Coördinatenstelsels*

Het plaatselijke coördinatenstelsel

Het plaatselijke coördinatenstelsel (x,y,z) is cartesiaans en heeft zijn oorsprong (0,0,0) op het luchthavenreferentiepunt (X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}), waarbij Z_{ARP} de referentiehoogte van de luchthaven is en $z = 0$ het nominale grondvlak bepaalt waarop de contouren gewoonlijk worden berekend. De vliegtuigkoers ξ in het xy-vlak wordt met de klok mee vanuit het magnetische noorden gemeten (zie **figuur 2.7.b**). Alle waarneemlocaties, het fundamentele berekeningsraster en de geluidscontourpunten worden in plaatselijke coördinaten uitgedrukt ([1]).

Figuur 2.7.b

Plaatselijk coördinatenstelsel (*x,y,z*) en vaste grondkoerscoördinaat *s*



([1]) De assen van de plaatselijke coördinaten zijn meestal evenwijdig aan de assen van de kaart waarop de contouren worden getekend. Soms is het echter nuttig om de *x*-as evenwijdig aan een rolbaan te kiezen om symmetrische contouren te verkrijgen zonder een fijn berekeningsraster te gebruiken (zie **punten 2.7.26 t/m 2.7.28**).

▼**M2**

Het vaste grondkoerscoördinatenstelsel

Deze coördinaat is specifiek voor elke grondkoers en geeft de afstand *s* weer gemeten langs de koers in de vliegrichting. Voor vertrekkoersen wordt *s* vanaf de startaanloop en voor naderingskoersen vanaf de landingsbaandrempel gemeten. Bijgevolg is *s* negatief in gebieden

— achter de startaanloop voor vertrekken, en

— gebieden vóór het passeren van de landingsbaandrempel voor naderingen.

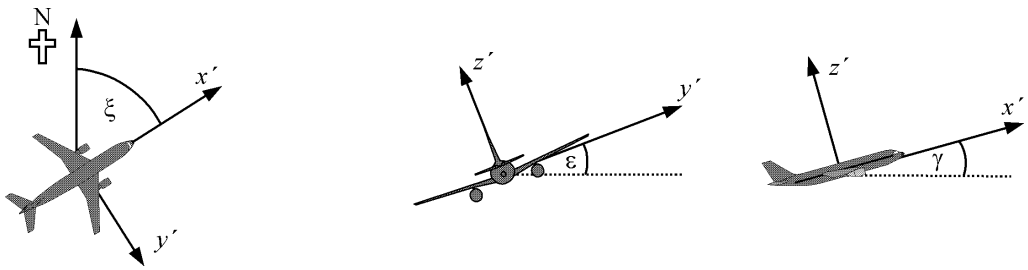
Operationele vluchtparameters zoals hoogte, snelheid en vermogensinstelling worden uitgedrukt als functies van *s*.

Het vliegtuigcoördinatenstelsel

Het vastgestelde cartesiaanse coördinatenstelsel van het vliegtuig (*x′,y′,z′*) heeft zijn oorsprong in de werkelijke locatie van het vliegtuig. Het assensysteem wordt door de klimhoek γ, de vliegrichting ξ en de hellingshoek ε gedefinieerd (zie **figuur 2.7.c**).

Figuur 2.7.c

Het vaste vliegtuigcoördinatenstelsel *(x′,y′,z′)*



Rekening houden met topografie

In gevallen waar met topografie rekening moet worden gehouden (zie punt 2.7.6), moet de vliegtuighoogtecoördinaat z worden vervangen door $z' = z - z_o$ (waarbij z_o de z-coördinaat van de waarneemlocatie O is) bij de schatting van de voortplantingsafstand d. De geometrie tussen vliegtuig en waarneempunt wordt in **figuur 2.7.d** weergegeven. Voor de definities van d en ℓ zie punten 2.7.14 t/m 2.7.19 ([1]).

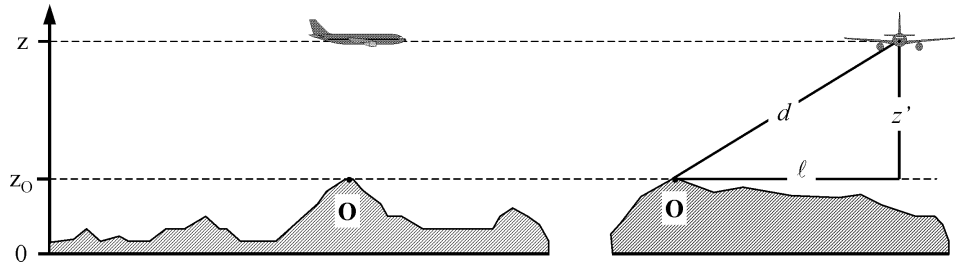
([1]) Voor niet-vlakke grond is het mogelijk dat het waarneempunt zich boven het vliegtuig bevindt, in welk geval, voor de berekening van de geluidsvoortplanting, *z′* (en de bijbehorende hoek β — zie hoofdstuk 4) aan nul wordt gelijkgesteld.

▼**M2**

Figuur 2.7.d

Grondhoogte langs (links) en lateraal aan (rechts) de grondkoers.

(Het nominale grondvlak z = 0 loopt door het referentiepunt van de luchthaven. O is de waarneemlocatie.)



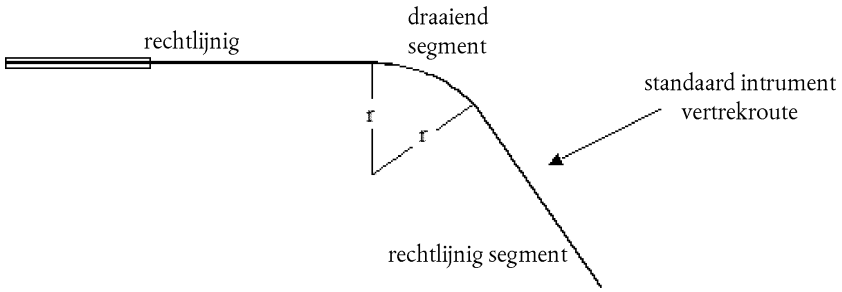
2.7.11. *Grondkoersen*

B a c k b o n e - b a n e n

De backbone-baan bepaalt het centrum van de strook banen die wordt gevolgd door het vliegtuig dat een bepaalde koers vliegt. Ten behoeve van het modelleren van vliegtuiglawaai wordt het gedefinieerd door: hetzij i) voorgeschreven operationele gegevens zoals de instructies gegeven aan piloten in AIP's, hetzij ii) statistische analyse van radargegevens zoals uiteengezet in punt 2.7.9, indien deze beschikbaar zijn en relevant voor de behoeften van het modelleringsonderzoek. De samenstelling van de baan aan de hand van operationele instructies is gewoonlijk vrij eenvoudig omdat deze een reeks etappen voorschrijven die of rechte stukken zijn, bepaald door lengte en koers, of cirkelvormige bogen, bepaald door draaisnelheid en wijziging van koers, zijn. Zie **figuur 2.7.e** voor een illustratie.

Figuur 2.7.e

Geometrie van grondkoers in termen van bochten en rechtlijnige segmenten



Een backbone-baan aan radargegevens passen is ingewikkelder, ten eerste omdat werkelijke bochten op verschillende snelheden worden gemaakt en ten tweede omdat de lijn ervan door de verspreiding van de gegevens wordt verborgen. Zoals uiteengezet, zijn er nog geen geformaliseerde procedures ontwikkeld en is het gebruikelijk om segmenten, rechtlijnige en gebogen, te koppelen aan de gemiddelde posities die zijn berekend op basis van dwarsprofielen van radarregistraties op intervallen langs de route. Computeralgoritmen voor deze taak zullen waarschijnlijk in de toekomst worden ontwikkeld, maar nu moet de

▼M2

modelmaker nog zelf beslissen hoe hij de beschikbare gegevens optimaal kan gebruiken. Een belangrijke factor is dat de vliegtuigsnelheid en bochtstraal de hellingshoek bepalen en, zoals in punt 2.7.19 zal blijken, niet-symmetrieën van geluidsafstraling rondom de vliegbaan het lawaai op de grond beheersen, evenals de positie van de vliegbaan zelf.

In theorie zou een naadloze overgang van rechtlijnige vlucht naar een bocht met een vaste straal een onmiddellijke toepassing van hellingshoek ε vereisen, wat fysiek onmogelijk is. In werkelijkheid heeft de hellingshoek een beperkte tijd nodig om de waarde te bereiken die nodig is om een gespecificeerde snelheid en bochtstraal *r* te handhaven, gedurende welke de bochtstraal vanuit het oneindige naar *r* aanscherpt. Voor modelleringsdoeleinden kan de radiusovergang worden verwaarloosd en kan worden aangenomen dat de hellingshoek gestaag toeneemt van nul (of een andere beginwaarde) naar ε aan het begin van de bocht en aan het eind van de bocht de volgende waarde van ε aan te nemen ([1]).

Baandispersie

Waar mogelijk worden de definities van laterale dispersie en representatieve subtracks gebaseerd op relevante ervaringen van de onderzoeksluchthaven, normaal gesproken via een analyse van monsters van radargegevens. De eerste stap is het groeperen van de gegevens volgens route. Vertrekbanen worden gekenmerkt door aanzienlijke laterale dispersie, waarmee voor nauwkeurig modelleren rekening moet worden gehouden. Aankomstroutes komen normaliter in een zeer smalle strook samen bij de eindnaderingsbaan en gewoonlijk is het voldoende om alle aankomsten door een enkele baan weer te geven. Als de naderingsstroken binnen het gebied van de geluidscontouren echter breed zijn, moeten zij evt. op dezelfde wijze als vertrekroutes door subtracks worden weergegeven.

Het is gebruikelijk om de gegevens voor een enkele route als een monster van een enkele populatie te behandelen, d.w.z. weergegeven door één backbone-baan en één reeks gedispergeerde subtracks. Indien bij inspectie echter blijkt dat de gegevens voor verschillende categorieën van vliegtuigen of activiteiten ver uiteenlopen (bv. indien grote en kleine vliegtuigen wezenlijk verschillende bochtstralen hebben), kan verdere onderverdeling van de gegevens in verschillende stroken wenselijk zijn. Voor elke strook worden de laterale baandispersies als een functie van de afstand van het beginpunt bepaald. Vervolgens worden bewegingen over een backbone-baan en een geschikt aantal gedispergeerde subtracks op basis van de verdelingsstatistieken verdeeld.

Omdat het normaal gesproken niet verstandig is om de effecten van baandispersie te negeren, wordt bij gebrek aan gemeten strookgegevens een nominale laterale verspreiding over en loodrecht op de backbone-baan gedefinieerd door een conventionele verdelingsfunctie. De berekende waarden van geluidsindexen zijn niet bijzonder gevoelig voor de precieze vorm van de laterale verdeling: de normale (of gaussiaanse) verdeling voorziet in een adequate beschrijving van vele door radar gemeten stroken.

([1]) De gebruiker beslist zelf hoe dit het best kan worden uitgevoerd, omdat dit afhankelijk is van de wijze waarop bochtstralen worden gedefinieerd. Indien het startpunt uit een reeks rechtlijnige of cirkelvormige etappen bestaat, is een relatief eenvoudige optie hellingshoek-overgangssegmenten toe te voegen aan het begin van de bocht en aan het einde ervan wanneer het vliegtuig met een constante snelheid vliegt (bv. uitgedrukt in °/m of °/s).

▼M2

Meestal wordt een afzonderlijke benadering van 7 punten gebruikt (d.w.z. een die de laterale dispersie weergeeft door 6 subtracks die gelijk over de backbone-baan zijn verdeeld). De afstand tussen de subtracks hangt af van de standaardafwijking van de laterale dispersiefunctie.

Voor normaal verdeelde banen met een standaarddeviatie S ligt 98,8 % van de banen binnen een corridor met grenzen op $\pm 2{,}5 \cdot S$. **Tabel 2.7.a** toont de afstand tussen de zes subtracks en het percentage van de totale aan elk daarvan toegewezen bewegingen. **Aanhangsel C** geeft de waarden voor andere aantallen subtracks.

Tabel 2.7.a

Percentages van bewegingen voor een normale distributiefunctie met standaarddeviatie *S* voor 7 subtracks (backbone-baan is subtrack 1).

Subtrack-nummer	Locatie van subtrack	Percentage van bewegingen op subtrack
7	$-2{,}14\ S$	3 %
5	$-1{,}43\ S$	11 %
3	$-0{,}71\ S$	22 %
1	0	28 %
2	$0{,}71\ S$	22 %
4	$1{,}43\ S$	11 %
6	$2{,}14\ S$	3 %

De standaardafwijking S is een functie van de coördinaat s langs de backbone-baan. Zij kan worden gespecificeerd — samen met de beschrijving van de backbone-baan — in het vliegbaangegevensblad in **aanhangsel A3**. Bij gebrek aan indicatoren van de standaardafwijking — bv. uit radargegevens die vergelijkbare vliegbanen beschrijven — worden de volgende waarden aanbevolen:

voor banen met bochten van minder dan 45 graden:

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

voor banen met bochten van meer dan 45 graden:

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

Om praktische redenen wordt $S(s)$ verondersteld gelijk te zijn aan nul zijn tussen de startaanloop en $s = 2\,700$ m of $s = 3\,300$ m afhankelijk van de omvang van de bocht. Routes met meer dan één bocht worden behandeld volgens de vergelijking (2.7.2). Voor aankomsten kan laterale dispersie binnen 6 000 m van de landing worden verwaarloosd.

▼**M2**

2.7.12. *Vluchtprofielen*

Het vluchtprofiel is een beschrijving van de vliegtuigbeweging in het verticale vlak boven de grondkoers, uitgedrukt in de positie, snelheid, hellingshoek en instelling van het motorvermogen. Een van de belangrijkste taken van de gebruiker van het model is het vaststellen van vluchtprofielen van het vliegtuig die op passende wijze voldoen aan de eisen van de modelleringstoepassing — efficiënt, zonder overmatig verbruik van tijd en middelen. Met het oog op een hoge mate van nauwkeurigheid moeten de profielen de vliegtuigbewegingen die zij moeten weergeven natuurlijk zo precies mogelijk weerspiegelen. Dit vereist betrouwbare informatie over de atmosferische omstandigheden, vliegtuigtypen en varianten, operationele gewichten en bedrijfsprocedures — de variaties van de instellingen van stuwkracht en kleppen en de wisselwerking tussen veranderingen van hoogte en snelheid — waarvan alle gemiddelden op gepaste wijze over de tijdsperiode(n) in kwestie zijn berekend. Vaak is dergelijke gedetailleerde informatie niet beschikbaar, maar dit hoeft geen belemmering te zijn. Zelfs als deze informatie wel beschikbaar is, moet de modelmaker zijn inzicht gebruiken om de nauwkeurigheid en details van de invoergegevens te af te stemmen op de behoefte aan en het gebruik van de berekende contouren.

De synthese van vluchtprofielen uit „procedurele stappen” afkomstig van de ANP-databank of vliegtuigexploitanten wordt in punt 2.7.13 en **aanhangsel B** beschreven. Dat proces, dat doorgaans de enige optie voor de modelmaker is wanneer er geen radargegevens beschikbaar zijn, levert zowel de vliegbaangeometrie als de bijbehorende snelheids- en stuwkrachtvariaties op. Normaal gesproken wordt aangenomen dat alle (gelijke) vliegtuigen in een strook, hetzij toegewezen aan de backbone, hetzij toegewezen aan de gedispergeerde subtracks, het profiel van de backbone-baan volgen.

Naast de ANP-databank, die standaardinformatie over procedurele stappen biedt, zijn de vliegtuigexploitanten de beste bron van betrouwbare informatie inzake de procedures die zij gebruiken en de typische vliegewichten. Voor individuele vluchten is de vluchtrecorder (FDR) de „gouden” bron waaruit alle relevante informatie kan worden verkregen. Maar zelfs indien dergelijke gegevens beschikbaar zijn, is de voorbewerking een enorme opgave. Bijgevolg, en in overeenstemming met de nodige bezuinigingen op modellering, is het maken van gefundeerde veronderstellingen over gemiddelde gewichten en operationele procedures de normale praktische oplossing.

Voorzichtigheid is geboden alvorens procedurele „*standaard*”-stappen toe te passen die in de ANP-databank worden gegeven (waar gewoonlijk van wordt uitgegaan indien feitelijke procedures niet bekend zijn). Dit zijn gestandaardiseerde procedures die op grote schaal worden gevolgd, maar die in bepaalde gevallen wel of niet door exploitanten worden gebruikt. Een belangrijke factor is de definitie van de motorstuwkracht voor de start (en soms klimmen) die in zekere mate van heersende omstandigheden kan afhangen. Met name is het gebruikelijk om bij vertrek het stuwkrachtniveau (van het maximaal beschikbare niveau) te verlagen om de levensduur van de motor te verlengen. **Aanhangsel B** biedt richtsnoeren voor het weergeven van normale praktijken. Dit levert doorgaans meer realistische contouren op dan wanneer volle stuwkracht wordt verondersteld. Indien bijvoorbeeld rolbanen kort en/of de gemiddelde luchttemperaturen hoog zijn, is een veronderstelling van volle stuwkracht waarschijnlijk echter realistischer.

▼M2

Bij de modellering van feitelijke scenario's kan een grotere nauwkeurigheid worden bereikt door deze nominale informatie aan te vullen met of te vervangen door radargegevens. Vluchtprofielen kunnen aan de hand van radargegevens — maar alleen na het scheiden van het verkeer volgens vliegtuigtype en -variant en soms volgens gewicht of etappelengte (maar niet volgens dispersie) — net als de laterale backbone-banen op een zodanige wijze worden vastgesteld dat voor elke subgroep een gemiddeld profiel van hoogte en snelheid tegen de afgelegde grondafstand wordt gegenereerd. Ook hier geldt dat wanneer vervolgens samenvoeging met de grondkoersen plaatsvindt, dit enkele profiel gewoonlijk aan zowel de backbone-banen als de subtracks wordt toegewezen.

Wanneer het vliegtuiggewicht bekend is, kan de variatie van snelheid en voortstuwingsvermogen worden berekend via een stapsgewijze oplossing van de vergelijkingen van beweging. Alvorens dit te doen, is het nuttig om de gegevens voor te bewerken om de effecten van radarfouten te minimaliseren, die schattingen onbetrouwbaar kunnen maken. In elk geval is de eerste stap een herdefinitie van het profiel door rechte lijnsegmenten aan te brengen om de relevante etappen van de vlucht weer te geven. Daarbij wordt elk segment op passende wijze geclassificeerd, d.w.z. als taxiën, klimmen of dalen bij constante snelheid, vermindering van stuwkracht, of versnelling/vertraging met of zonder wijziging van de klep. Het vliegtuiggewicht en de atmosferische omstandigheden zijn eveneens vereiste invoergegevens.

Punt 2.7.11 maakt duidelijk dat een speciale voorziening moet worden getroffen om rekening te houden met de laterale dispersie van vliegbanen langs de nominale of backbone-koersen. Monsters van radargegevens worden gekenmerkt door vergelijkbare dispersies van vliegbanen in het verticale vlak. Het is echter niet gebruikelijk om verticale dispersie als een onafhankelijke variabele te modelleren. Zij ontstaat voornamelijk als gevolg van verschillen in vliegtuiggewichten en operationele procedures die in aanmerking worden genomen bij de voorbewerking van invoergegevens van verkeer.

2.7.13. *Samenstelling van vliegbaansegmenten.*

Elke vliegbaan moet door een reeks segmentcoördinaten (knooppunten) en vluchtparameters worden gedefinieerd. Het uitgangspunt is de bepaling van de coördinaten van de grondkoerssegmenten. Vervolgens wordt het vluchtprofiel berekend, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat voor een bepaalde reeks procedurele stappen het profiel afhankelijk is van de grondkoers, bv. bij dezelfde stuwkracht en snelheid is de klimsnelheid van het vliegtuig lager in bochten dan in rechtlijnige vlucht. Ten slotte worden de driedimensionale vliegbaansegmenten samengesteld door het tweedimensionale vluchtprofiel en de tweedimensionale grondkoers samen te voegen ([1]).

Grondkoers

Een grondkoers, hetzij een backbone-baan, hetzij een gedispergeerde subtrack, wordt bepaald door een reeks (x,y)-coördinaten in het grondvlak (bv. van radargegevens) of door een opeenvolging van stuuropdrachten die rechte segmenten en cirkelvormige bogen (bochten van een bepaalde straal r en koerswijziging $\Delta\xi$) beschrijven.

Voor segmentatiemodellering wordt een boog weergegeven door een reeks rechte segmenten die op subbogen zijn aangebracht. Hoewel zij niet uitdrukkelijk in de grondkoerssegmenten verschijnen, heeft het hellen van het vliegtuig in bochten invloed op hun definitie. **Aanhangsel B4** legt uit hoe hellingshoeken tijdens een zuivere bocht berekend kunnen worden, maar deze worden uiteraard niet daadwerkelijk onmiddellijk

([1]) Voor dit doeleinde moet de totale lengte van de grondkoers altijd die van het vluchtprofiel overschrijden. Indien nodig kan dit worden bereikt door rechtlijnige segmenten van een geschikte lengte aan het laatste segment van de grondkoers toe te voegen.

▼M2

toegepast of verwijderd. Er wordt niet voorgeschreven hoe de overgangen tussen rechte vlucht en draaiende vlucht, of tussen één bocht en een onmiddellijk opvolgende, moeten worden behandeld. In de regel hebben de gegevens, die aan de gebruiker worden overgelaten (zie punt 2.7.11), waarschijnlijk een te verwaarlozen effect op de uiteindelijke contouren. De belangrijkste voorwaarde is dat scherpe onderbrekingen aan de uiteinden van de bocht moeten worden voorkomen, en dit kan eenvoudig worden bereikt door bijvoorbeeld korte overgangssegmenten in te voegen waarover de hellingshoek lineair met de afstand verandert. Alleen in het bijzondere geval dat een bepaalde bocht waarschijnlijk een overheersende invloed op de eindcontouren zou hebben, is het nodig om een realistischer model van de overgangsdynamiek te maken om de hellingshoek aan bepaalde vliegtuigtypen te relateren en geschikte rolsnelheden toe te passen. Hier volstaat het om te stellen dat de eind-subbogen $\Delta\xi_{trans}$ in elke bocht worden bepaald door de vereisten van de wijziging van de hellingshoek. De rest van de boog met koerswijziging $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans}$ graden wordt onderverdeeld in n_{sub} subbogen volgens de vergelijking:

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

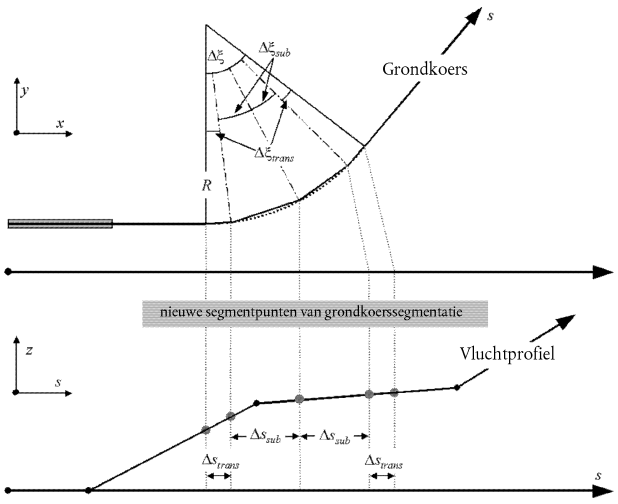
waarbij int(x) een functie is die het gehele getal van x oplevert. Vervolgens wordt de koerswijziging $\Delta\xi_{sub}$ van elke subboog berekend als

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

waarbij n_{sub} groot genoeg moet zijn om te zorgen dat $\Delta\xi_{sub} \leq 30$ graden. De segmentatie van een boog (met uitzondering van de afsluitende overgangssubsegmenten) wordt geïllustreerd in **figuur 2.7.f** ([1]).

Figuur 2.7.f

Samenstelling van vliegbaansegmenten die de bocht in segmenten met een lengte van Δ*s* (bovenaanzicht in horizontaal vlak, onderaanzicht in verticaal vlak) verdelen



([1]) Op deze eenvoudige wijze gedefinieerd, is de totale lengte van het gesegmenteerde pad iets minder dan die van de cirkelvormige baan. De daaruit volgende contourfout is echter te verwaarlozen indien de hoekincrementen minder dan 30° zijn.

▼**M2**

V l u c h t p r o f i e l

De parameters die elk vluchtprofielsegment bij het begin (suffix 1) en het einde (suffix 2) van het segment beschrijven, zijn:

s_1, s_2 afstand langs de grondkoers,

z_1, z_2 hoogte van vliegtuig,

V_1, V_2 grondsnelheid,

P_1, P_2 geluidsgerelateerde vermogensparameter (overeenstemmend met die waarvoor de NPD-curven zijn gedefinieerd), en

ε_1, ε_2 hellingshoek.

Om een vluchtprofiel uit een aantal procedurele stappen (*vliegbaansynthese*) samen te stellen, worden segmenten op volgorde samengesteld om bij de eindpunten de vereiste omstandigheden te bereiken. De eindpuntparameters voor elk segment worden de beginpuntparameters voor het volgende segment. In elke segmentberekening zijn de parameters aan het begin bekend. De aan het eind vereiste omstandigheden worden bepaald door de procedurele stap. De stappen zelf worden of door de ANP-standaardinstellingen of door de gebruiker gedefinieerd (bv. aan de hand van vliegtuighandboeken). De eindomstandigheden omvatten meestal hoogte en snelheid. De taak van de profilering bestaat eruit de baanafstand te bepalen die wordt afgelegd om die omstandigheden te bereiken. De niet-gedefinieerde parameters worden bepaald via de berekeningen van vluchtprestaties beschreven in **aanhangsel B**.

Als de grondkoers rechtlijnig is, kunnen de profielpunten en bijbehorende vluchtparameters onafhankelijk van de grondkoers worden bepaald (de hellingshoek is altijd nul). Grondkoersen zijn echter zelden rechtlijnig. Meestal bevatten ze bochten die, om de beste resultaten te behalen, in aanmerking moeten worden genomen bij de bepaling van het tweedimensionale vluchtprofiel, waar nodig door de profielsegmenten op grondkoersknooppunten te splitsen om wijzigingen van hellingshoek te introduceren. In het algemeen is de lengte van het volgende segment bij het begin onbekend, en wordt die provisorisch berekend ervan uitgaande dat de hellingshoek niet verandert. Als het provisorische segment vervolgens een of meer grondkoersknooppunten blijkt te omvatten, de eerste op s, d.w.z. $s_1 < s < s_2$, dan wordt het eerste segment afgebroken op s, waarbij de parameters daar door middel van interpolatie worden berekend (zie hieronder). Die worden dan de eindpuntparameters van het huidige segment en de beginpuntparameters van een nieuw segment, dat nog steeds dezelfde doelomstandigheden heeft. Indien er geen tussenliggend grondkoersknooppunt is, wordt het provisorische segment bevestigd.

Als de effecten van bochten op het vluchtprofiel buiten beschouwing worden gelaten, wordt de oplossing van een enkel segment bij rechtlijnige vlucht gebruikt, hoewel de hellingshoekgegevens voor later gebruik worden bewaard.

Ongeacht of de effecten van bochten al dan niet volledig worden gemodelleerd, wordt elke driedimensionale vliegbaan geproduceerd door samenvoeging van zijn tweedimensionale vluchtprofiel en zijn tweedimensionale grondkoers. Het resultaat is een opeenvolging van coördinatenreeksen (x,y,z), die elk of een knooppunt van de gesegmenteerde grondkoers, of een knooppunt van het vluchtprofiel, of beide zijn, waarbij de

▼M2

profielpunten vergezeld gaan van de overeenkomstige waarden van hoogte z, grondsnelheid V, hellingshoek ε en motorvermogen P. Voor een baanpunt (x,y) dat tussen de eindpunten van een vluchtprofielsegment ligt, worden de vluchtparameters als volgt geïnterpoleerd:

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

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

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

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

waarbij

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

Opgemerkt wordt dat terwijl aangenomen wordt dat z en ε lineair met afstand variëren, aangenomen wordt dat V en P lineair met tijd variëren (d.w.z. een constante versnelling ([1])).

Bij het matchen van vluchtprofielsegmenten met radargegevens (*vliegbaananalyse*) worden alle eindpuntafstanden, hoogten, snelheden en hellingshoeken direct uit de gegevens bepaald. Alleen de vermogensinstellingen moeten met behulp van de prestatievergelijkingen worden berekend. Omdat de grondkoers- en vluchtprofielcoördinaten ook op passende wijze kunnen worden gematcht, is dit meestal vrij eenvoudig.

Segmentatie van de startaanloop

Bij de start, wanneer een vliegtuig accelereert tussen het punt waar de rem wordt losgelaten (ook aangeduid als startaanloop *SOR*) en het opstijgpunt, verandert de snelheid drastisch over een afstand van 1 500 tot 2 500 m van nul naar tussen ongeveer 80 en 100 m/s.

De startaanloop wordt aldus verdeeld in segmenten met variabele lengte waarover de snelheid van het vliegtuig verandert met een specifieke toename ΔV van niet meer dan 10 m/s (ongeveer 20kt). Hoewel zij tijdens de startaanloop eigenlijk varieert, kan voor dit doel een constante versnelling worden aangenomen. In dit geval is voor de startfase V_1 de initiële snelheid, V_2 de startsnelheid, n_{TO} het aantal startsegmenten en s_{TO} de equivalente startafstand. Voor een vergelijkbare startafstand s_{TO} (zie **aanhangsel B**), startsnelheid V_1 en startsnelheid V_2 is het aantal n_{TO} grondaanloopsegmenten

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

en dus is de verandering van snelheid langs een segment

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

en de tijd Δt op elk segment is (constante versnelling aangenomen)

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

([1]) Zelfs als de motorvermogensinstellingen langs een segment constant blijven, kunnen voortstuwende kracht en versnelling veranderen als gevolg van variatie van luchtdichtheid met hoogte. Voor de toepassing van geluidsmodellering zijn deze veranderingen gewoonlijk echter te verwaarlozen.

▼**M2**

De lengte $s_{TO,k}$ van segment k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) van de startaanloop is dan:

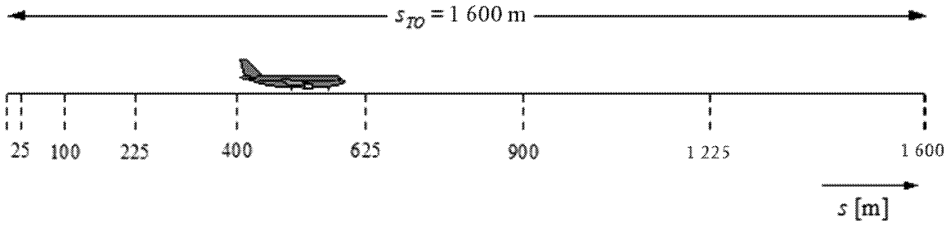
$$s_{TO,k} = (k - 0{,}5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k-1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \qquad (2.7.13)$$

Voorbeeld:

Voor een startafstand s_{TO} = 1 600 m, V_1 = 0 m/s en V_2 = 75 m/s, levert dit n_{TO} = 8 segmenten op met een lengte tussen 25 en 375 meter (zie **figuur 2.7.g**):

Figuur 2.7.g

Segmentatie van een startaanloop (voorbeeld voor 8 segmenten)



Net als de snelheid verandert de stuwkracht van het vliegtuig over elk segment met een constante toename ΔP, berekend als

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

waarbij P_{TO} en P_{init} respectievelijk de stuwkracht van het vliegtuig op het opstijgpunt en de stuwkracht van het vliegtuig bij de startaanloop aanduiden.

Het gebruik van deze constante toename van stuwkracht (in plaats van de kwadratische vergelijking 2.7.8 te gebruiken) streeft naar overeenstemming met de lineaire verhouding tussen stuwvermogen en snelheid in het geval van straalvliegtuigen (verg. B-1).

Segmentatie van het initiële klimsegment

Tijdens het initiële klimsegment verandert de geometrie in snel tempo met name met betrekking tot waarneemlocaties aan de zijkant van de vliegbaan, waar de *bèta-hoek* snel verandert terwijl het vliegtuig door dit initiële segment klimt. Uit vergelijkingen met berekeningen van zeer kleine segmenten blijkt dat een enkel klimsegment een gebrekkige benadering van lawaai aan de kant van de vliegbaan voor geïntegreerde maten oplevert. Nauwkeurigheid van de berekening wordt verbeterd door het eerste opstijgsegment in subsegmenten op te delen. De lengte van elk segment en het aantal ervan wordt sterk door laterale demping beïnvloed. Rekening houdend met de uitdrukking van totale laterale demping voor vliegtuigen met op de romp gemonteerde motoren kan worden aangetoond dat voor een beperkende verandering in laterale demping van 1,5 dB per subsegment het initiële klimsegment in subsegmenten wordt verdeeld op basis van de volgende reeks hoogtewaarden:

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

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

De bovenstaande hoogten worden toegepast door vast te stellen welke hoogte in de bovenstaande reeks het dichtst bij het oorspronkelijke eindpunt van het segment ligt. De werkelijke hoogten van subsegmenten zouden dan worden berekend met:

▼M2

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

waarbij z de eindhoogte is van het oorspronkelijke segment, z_i het i^{de} lid is van de verzameling hoogtewaarden en z_N de dichtstbijzijnde bovengrens is van hoogte z. Dit proces leidt ertoe dat de verandering van laterale demping over elk subsegment constant blijft, wat nauwkeurigere contouren oplevert, maar zonder de moeite die het gebruik van zeer korte segmenten kost.

Voorbeeld:

Indien de oorspronkelijke hoogte van het eindpunt van het segment op z = 304,8 m ligt, dan is volgens de reeks hoogtewaarden, 214,9 < 304,8 < 334,9 en de dichtstbijzijnde bovengrens bij z = 304,8 m, z7 = 334,9 m. De hoogten van het eindpunt van het subsegment worden vervolgens berekend door:

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

Dus zou z_1' 17,2 m en zou z_2' 37,8 m enz. zijn.

De waarden van snelheid en motorvermogen op de ingevoegde punten worden geïnterpoleerd met het gebruik van respectievelijk vergelijkingen (2.7.11) en (2.7.13)

Segmentatie van segmenten in de lucht

Nadat de gesegmenteerde vliegbaan volgens de in punt 2.7.13 beschreven procedure is afgeleid en de beschreven subsegmentatie is toegepast, kunnen verdere wijzigingen van de segmentatie noodzakelijk zijn. Deze omvatten

— het verwijderen van vliegbaanpunten die te dicht bij elkaar liggen, en

— het toevoegen van extra punten wanneer snelheidsveranderingen langs de segmenten te lang zijn.

Wanneer aangrenzende punten op minder dan 10 meter van elkaar liggen en de bijbehorende snelheden en stuwkrachten gelijk zijn, wordt één van de punten geëlimineerd.

Voor segmenten in de lucht waar een aanzienlijke snelheidsverandering langs een segment plaatsvindt, wordt dit onderverdeeld als voor de startaanloop, d.w.z.

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

waarbij V_1 en V_2 respectievelijk de start- en eindsnelheden van het segment zijn. De overeenkomstige subsegmentparameters worden op dezelfde wijze berekend als voor de startaanloop, met vergelijkingen 2.7.11 t/m 2.7.13.

De landingsuitloop

Hoewel de landingsuitloop in wezen een omkering van de startaanloop is, moet in het bijzonder rekening worden gehouden met

— *tegengestelde stuwkracht* die soms wordt toegepast om het vliegtuig te vertragen, en met

— vliegtuigen die na vertraging de rolbaan verlaten (vliegtuigen die de rolbaan verlaten dragen niet meer bij aan vliegtuiglawaai omdat het lawaai van taxiën buiten beschouwing wordt gelaten).

▼**M2**

In tegenstelling tot de afstand van de startaanloop, die van vliegtuigprestatieparameters wordt afgeleid, is de stopafstand s_{stop} (d.w.z. de afstand van het landingspunt tot het punt waar het vliegtuig de rolbaan verlaat) niet zuiver vliegtuig-specifiek. Hoewel een schatting van de minimale stopafstand op basis van het gewicht en de prestaties van het vliegtuig (en beschikbare tegengestelde stuwkracht) kan worden gemaakt, hangt de werkelijke stopafstand ook af van de locatie van de taxibanen, de verkeerssituatie en de luchthaven-specifieke voorschriften inzake het gebruik van tegengestelde stuwkracht.

Het gebruik van tegengestelde stuwkracht is geen standaardprocedure. Het wordt alleen toegepast indien de benodigde vertraging niet met de wielremmen kan worden bereikt. (Tegengestelde stuwkracht kan uitzonderlijk storend zijn omdat een snelle verandering van motorvermogen van stationair draaien naar stuwkrachtomkering een plotselinge lawaaistoot produceert.)

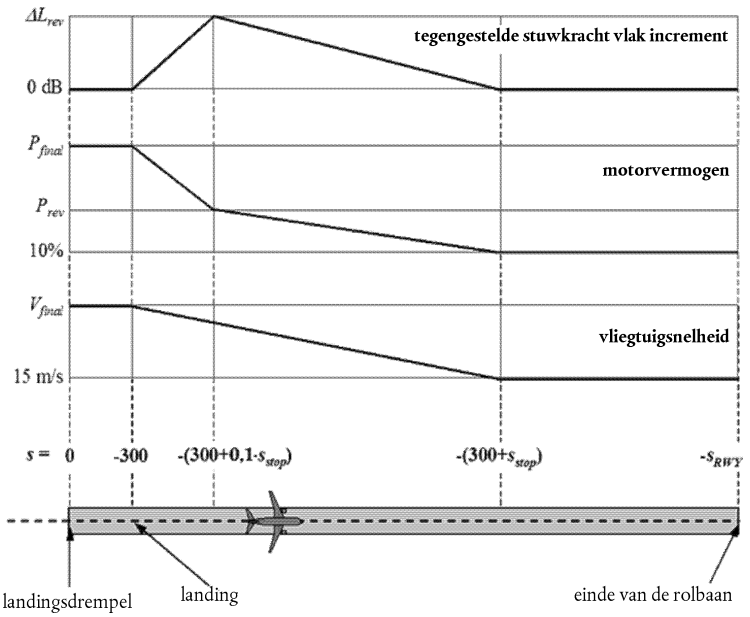
De meeste rolbanen worden echter voor zowel start als landingen gebruikt zodat de tegengestelde stuwkracht een zeer klein effect op de geluidscontouren heeft, omdat de totale geluidsenergie in de nabijheid van de rolbaan wordt gedomineerd door het lawaai dat door het opstijgen wordt geproduceerd. De bijdragen van tegengestelde stuwkracht aan contouren kunnen alleen significant zijn wanneer het gebruik van de rolbaan tot landingen is beperkt.

Vanuit natuurkundig oogpunt is het lawaai van tegengestelde stuwkracht een zeer ingewikkeld proces, maar het kan door zijn relatief kleine aandeel aan luchtgeluidscontouren eenvoudig worden gemodelleerd, waarbij de snelle veranderingen van motorvermogen door geschikte segmentatie in aanmerking worden genomen.

Het is duidelijk dat het modelleren van de landingsuitloop minder eenvoudig is dan dat van het geluid van de startaanloop. De volgende vereenvoudigde veronderstellingen voor modellering worden voor algemeen gebruik aanbevolen wanneer geen gedetailleerde informatie beschikbaar is (Zie **figuur 2.7.h**).

Figuur 2.7.h

Modellering van landingsuitloop



▼**M2**

Het vliegtuig landt 300 m achter de landingsdrempel (die de coördinaat s = 0 langs de naderingsgrondkoers heeft). Het vliegtuig wordt vervolgens over een stopafstand s_{stop} — waarvan de voor het vliegtuig specifieke waarden in de ANP-gegevensbank worden vermeld — vertraagd van eindnaderingssnelheid V_{final} naar 15 m/s. Vanwege de snelle snelheidsveranderingen tijdens dit segment wordt het segment, net als voor de startaanloop (of segmenten in de lucht met snelle snelheidsveranderingen) in subsegmenten verdeeld aan de hand van de vergelijkingen 2.7.10 t/m 2.7.13.

Het motorvermogen verandert van eindnaderingsvermogen tijdens bij landing naar een tegengestelde stuwkracht-instelling P_{rev} over een afstand van $0{,}1 \cdot s_{stop}$, en neemt vervolgens af tot 10 % van het maximale beschikbare vermogen over de resterende 90 procent van de stopafstand. Tot het eind van de rolbaan (op $s = -s_{\mathrm{RWY}}$) blijft de vliegtuigsnelheid constant.

NPD-curven voor tegengestelde stuwkracht zijn momenteel niet in de ANP-databank opgenomen, en daarom moeten de conventionele curven worden gebruikt voor het modelleren van dit effect. De tegenovergestelde stuwkracht P_{rev} is doorgaans ongeveer 20 % van de instelling van vol vermogen en dit wordt aanbevolen wanneer geen operationele informatie beschikbaar is. Bij een bepaalde vermogensinstelling heeft tegengestelde stuwkracht echter de neiging om aanzienlijk meer geluid voort te brengen dan voorwaartse kracht en wordt een toename ΔL op het van NPD afgeleide gebeurtenisniveau toegepast, met een toename vanaf nul naar een waarde ΔL_{rev} (5dB wordt voorlopig aanbevolen ([1])) langs $0{,}1 \cdot s_{stop}$ en vervolgens een lineaire daling naar nul langs de rest van de stopafstand.

2.7.14. *Geluidsberekening voor een eenmalige gebeurtenis*

De kern van het modelleringsproces, hier volledig beschreven, is de berekening van het niveau van de geluidsgebeurtenis van de vliegbaangegevens, beschreven in **punten 2.7.7 t/m 2.7.13**.

2.7.15. *Maten van eenmalige gebeurtenisen*

Het geluid dat door een vliegtuigbeweging op de waarneemlocatie wordt voortgebracht, wordt uitgedrukt als een „niveau van een eenmalige geluidsgebeurtenis". Dit is een hoeveelheid die een indicator is van het effect ervan op mensen. Het ontvangen geluid wordt gemeten in geluidstermen met behulp van een fundamentele decibelschaal $L(t)$ die een frequentieweging (of filter) toepast om een kenmerk van menselijk gehoor na te bootsen. De belangrijkste schaal in het modelleren van de contouren van vliegtuiglawaai is A-gewogen geluidsniveau, L_A.

De meest gebruikte maat om hele geluidsgebeurtenissen samen te vatten is het „blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen", L_E, die alle (of de meeste) geluidsenergie in de gebeurtenissen veroorzaken. Het incalculeren van de hierbij betrokken tijdsintegratie veroorzaakt de voornaamste complicaties van het modelleren van segmentatie (of simulatie). Een alternatieve maat L_{max} is het maximale momentane niveau tijdens een geluidsgebeurtenis en deze is eenvoudiger te modelleren. L_E is echter de basisbouwsteen van de meeste moderne indices van vliegtuiglawaai en naar verwachting zullen praktische modellen in de toekomst uit zowel L_{max} als L_E bestaan. Beide maten kunnen op verschillende geluidsschalen worden gemeten. In dit document wordt alleen het A-gewogen geluidsniveau in aanmerking genomen. De schaal wordt symbolisch meestal aangeduid door uitbreiding van het metrieke suffix, d.w.z. L_{AE}, L_{Amax}.

([1]) Dit werd in de vorige uitgave van ECAC Doc 29 aanbevolen, maar wordt in afwachting van de verkrijging van verdere ondersteunende experimentele gegevens als tijdelijk beschouwd.

▼M2

Het blootstellingsniveau van eenmalige geluidsgebeurtenissen wordt nauwkeurig uitgedrukt als

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

waarbij t_0 naar een referentietijd verwijst. Het integratie-interval $[t_1,t_2]$ wordt gekozen om te zorgen dat (bijna) al het significante geluid van de gebeurtenis is inbegrepen. Vaak worden de grenzen t_1 en t_2 zo gekozen dat zij zich uitstrekken over de periode waarvoor het niveau $L(t)$ binnen 10 dB van L_{max} ligt. Deze periode wordt de „10-dB-downtime" genoemd. Blootstellingsniveaus van geluid (lawaai) getabelleerd in de ANP-gegevensbank zijn 10-dB-down-waarden ([1]).

Voor het modelleren van de contouren van vliegtuiglawaai is de belangrijkste toepassing van vergelijking 2.7.17 de standaardmaat *Niveau van geluidsblootstelling* L_{AE} (acroniem SEL):

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

De bovenstaande vergelijkingen van het blootstellingsniveau kunnen worden gebruikt om gebeurtenisniveaus te bepalen wanneer het gehele tijdsverloop van $L(t)$ bekend is. Binnen de aanbevolen methodologie voor geluidsmodellering worden dergelijke tijdsverlopen niet gedefinieerd. Niveaus voor geluidsblootstelling worden berekend door optelling van de segmentwaarden, gedeeltelijke gebeurtenisniveaus die elk de bijdrage van een enkel, beperkt vliegbaansegment definiëren.

2.7.16. *Bepaling van gebeurtenisniveaus uit NPD-gegevens*

De voornaamste bron van gegevens over vliegtuiglawaai is de internationale Aircraft Noise and Performance (ANP)-databank. Deze databank tabelleert L_{max} en L_E als functies van voortplantingsafstand d voor specifieke vliegtuigtypes, varianten, vluchtconfiguraties (nadering, start, klepinstellingen) en vermogensinstellingen P. Zij hebben betrekking op gelijkmatige vluchten op specifieke referentiesnelheden V_{ref} langs hypothetisch oneindige, rechtlijnige vliegbanen ([2]).

De specificatie van de waarden van de onafhankelijke variabelen P en d wordt later beschreven. In een enkele look-up, met invoerwaarden P en d, zijn de vereiste uitvoerwaarden de *uitgangsniveaus* L_{max} *(P, d)* en/of $L_E\infty(P,d)$ (voor een oneindige vliegbaan). Tenzij de waarden voor P en/of d nauwkeurig zijn getabelleerd, is het in het algemeen nodig om het (de) vereiste geluidsgebeurtenisniveau(s) door middel van interpolatie te schatten. Een lineaire interpolatie wordt tussen getabelleerde vermogensinstellingen gebruikt, terwijl een logaritmische interpolatie tussen getabelleerde afstanden wordt gebruikt (zie **figuur 2.7.i**).

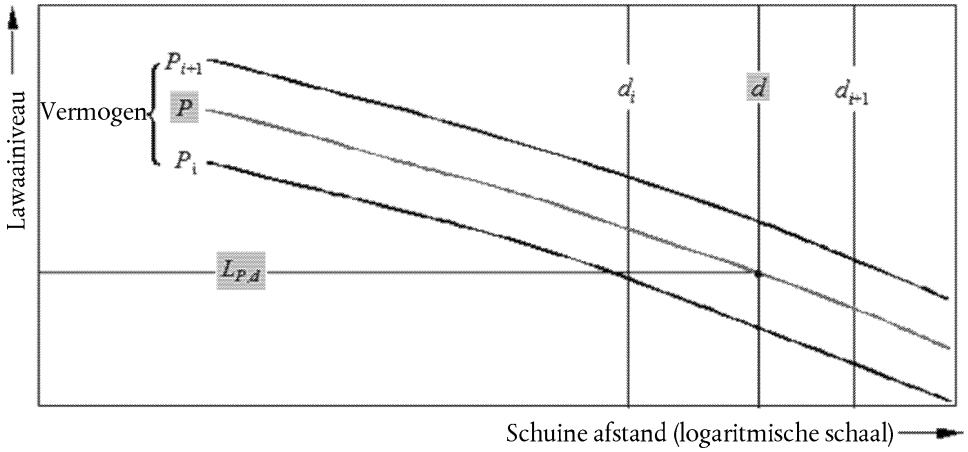
([1]) 10dB-down L_E kan maximaal 0,5 dB lager zijn dan L_E geëvalueerd over een langere duur. Behalve op korte, schuine afstanden waar gebeurtenisniveaus hoog zijn, zijn langere meetintervallen echter vaak onpraktisch vanwege vreemd omgevingsgeluid en zijn 10-dB-down-waarden de norm. Omdat studies van de lawaai-effecten (die voor het „kalibreren" van de geluidscontouren worden gebruikt) ook vaak van 10-dB-down-waarden afhangen, worden de ANP-tabulaties geheel geschikt geacht.

([2]) Hoewel het concept van een oneindig lange vliegbaan belangrijk is voor de definitie van het blootstellingsniveau van een eenmalige geluidsgebeurtenis L_E, is het minder relevant in het geval van het maximumniveau van een geluidsgebeurtenis L_{max}, dat wordt beheerst door het geluid dat het vliegtuig uitstraalt wanneer het zich in een bepaalde positie op of nabij het dichtstbijzijnde naderingspunt tot het waarneempunt bevindt. Voor modellering wordt de NPD-afstandsparameter beschouwd als de minimale afstand tussen het waarneempunt en het segment.

▼M2

Figuur 2.7.i

Interpolatie in geluid-vermogen-afstand-curven



Indien P_i en P_{i+1} motorvermogenswaarden zijn waarvoor gegevens van geluidsniveau tegenover die van afstand worden getabelleerd, wordt het geluidsniveau *L(P)* op een bepaalde afstand voor het tussenliggende vermogen P, tussen P_i en P_{i+1}, verkregen door:

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

Indien, bij elke vermogensinstelling, d_i en d_{i+1} afstanden zijn waarvoor geluidsgegevens worden getabelleerd, wordt het geluidsniveau *L(d)* voor een tussenafstand d, tussen d_i en d_{i+1}, verkregen door

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

Met behulp van de vergelijkingen (2.7.19) en (2.7.20) kan een geluidsniveau *L(P,d)* worden verkregen voor elke vermogensinstelling P en elke afstand d die binnen het kader van de NPD-databank ligt.

Voor afstanden d die buiten het NPD-kader liggen, wordt vergelijking 2.7.20 gebruikt om uit de laatste twee waarden te extrapoleren, d.w.z. binnenwaarts uit $L(d_1)$ en $L(d_2)$ of buitenwaarts uit $L(d_{I-1})$ en $L(d_I)$, waarbij I het totale aantal NPD-punten op de curve is. Derhalve

$$\text{Binnenwaarts:} \quad L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - \lg d_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \qquad (2.7.21)$$

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

Omdat, op korte afstanden d, de geluidsniveaus zeer snel toenemen met een afnemende voortplantingsafstand, wordt aanbevolen een ondergrens van 30 m in te stellen op d, d.w.z. d = max (d, 30 m).

Aanpassing van impedantie van standaard NPD-gegevens

De NPD-gegevens in de ANP-databank zijn genormaliseerd naar specifieke atmosferische omstandigheden (temperatuur van 25 °C en druk van 101,325 kPa). Alvorens de eerder beschreven interpolatie-/extrapolatiemethode toe te passen, wordt een aanpassing van akoestische impedantie op deze standaard NPD-gegevens toegepast.

▼**M2**

Akoestische impedantie heeft betrekking op de voortplanting van geluidsgolven in een akoestisch medium en wordt gedefinieerd als het product van de luchtdichtheid en de geluidssnelheid. Voor een bepaalde geluidssterkte (vermogen per eenheid van oppervlakte) die op een specifieke afstand van de bron wordt waargenomen, hangt de bijbehorende geluidsdruk (gebruikt om maten voor SEL en LAmax te definiëren) af van de akoestische impedantie van de lucht op de meetlocatie. Het is een functie van temperatuur, luchtdruk (en, indirect, hoogte). Daarom moeten de standaard NPD-gegevens van de ANP-databank worden aangepast om de werkelijke temperatuur- en luchtdrukomstandigheden op het waarneempunt, die meestal van de genormaliseerde omstandigheden van de ANP-gegevens verschillen, in aanmerking te nemen.

De aanpassing van impedantie die op de standaard NPD-niveaus moet worden toegepast, wordt als volgt uitgedrukt:

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

waarbij:

$\Delta_{impedance}$ Aanpassing van impedantie voor de werkelijke atmosferische omstandigheden op het waarneempunt (dB)

$\rho \cdot c$ Akoestische impedantie (newton-seconde/m3) van de lucht op het waarneempunt (409,81 is de luchtimpedantie bij de atmosferische referentieomstandigheden van de NPD-gegevens in de ANP-databank).

Impedantie ρ · c wordt als volgt berekend:

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

δ *p/po*, de verhouding van de omgevingsluchtdruk op de waarneemhoogte tot de standaard luchtdruk op gemiddeld zeeniveau: po = 101,325 kPa (of 1 013,25 mb)

θ (T + 273,15)/(T0 + 273,15) de verhouding van de luchttemperatuur op de waarneemhoogte tot de standaard luchttemperatuur op gemiddeld zeeniveau: T0 = 15,0 °C

De aanpassing van akoestische impedantie is meestal minder dan enkele tienden van één dB. In het bijzonder moet worden opgemerkt dat bij de standaard atmosferische omstandigheden (po = 101,325 kPa en T0 = 15,0 °C), de aanpassing van impedantie minder dan 0,1 dB (0,074 dB) is. In het geval van een aanzienlijke variatie in temperatuur en atmosferische druk ten opzichte van de atmosferische referentieomstandigheden van de NPD-gegevens, kan de aanpassing echter substantiëler zijn.

2.7.17. *Algemene uitdrukkingen*

Niveau van segmentgebeurtenis L_{seg}

De segmentwaarden worden bepaald door toepassing van aanpassingen aan de basislijnwaarden (oneindige baan) afgelezen uit de NPD-gegevens. Het maximale geluidsniveau van één vliegbaansegment $L_{max,\ seg}$ kan in het algemeen worden uitgedrukt als

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) \qquad (2.7.25)$$

▼**M2**

en de bijdrage van één vliegbaansegment aan L_E als

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d\ ) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

De „correctietermen” in de vergelijkingen 2.7.25 en 2.7.26, die in punt 2.7.19 nader worden beschreven, verdisconteren de volgende effecten:

Δ_V *Correctie van de duur*: de NPD-gegevens hebben betrekking op een referentievluchtsnelheid. Deze correctie past blootstellingsniveaus aan niet-referentiesnelheden aan. (Wordt niet toegepast op $L_{max,seg}$)

Δ_I (φ) *Installatie-effect*: beschrijft een variatie in *lateraal richteffect* als gevolg van afscherming, buiging en weerkaatsing veroorzaakt door het casco, de motoren en omliggende stromingsvelden.

Λ(β, ℓ) *Laterale demping:* belangrijk voor geluidsvoortplanting bij kleine hoeken met de grond, en verdisconteert de interactie tussen de directe en weerkaatste geluidsgolven (grondeffect) en de gevolgen van atmosferische niet-uniformiteiten (voornamelijk veroorzaakt door de grond) die akoestische golven breken wanneer ze zich naar het waarneempunt naast de vliegbaan verplaatsen.

Δ_F *Correctie van eindig segment (geluidsfractie):* verdisconteert de eindige lengte van het segment die natuurlijk minder aan geluidsblootstelling bijdraagt dan een oneindige lengte. Deze correctie wordt uitsluitend op maten voor blootstelling toegepast.

Indien het segment een deel van de startaanloop of landingsuitloop is en het waarneempunt zich achter het segment in kwestie bevindt, worden speciale maatregelen genomen om het uitgesproken richteffect weer te geven van staalmotorgeluid dat achter een vliegtuig dat op het punt staat om op te stijgen, wordt waargenomen. Deze speciale maatregelen leiden met name tot het gebruik van een bijzondere vorm van het geluid voor het blootstellingsniveau:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F Bijzondere vorm van *Segmentcorrectie*

Δ_{SOR} *Richteffectcorrectie*: verdisconteert de uitgesproken richteffect van het lawaai van een straalmotor achter het grondrolsegment.

De specifieke behandeling van grondrolsegmenten wordt in punt 2.7.19 beschreven.

De punten hieronder beschrijven de berekening van segmentgeluidsniveaus.

▼M2

Geluidsgebeurtenisniveau L van een vliegtuigbeweging

Maximumniveau L_{max} is eenvoudigweg de grootste van de segmentwaarden $L_{max,seg}$ (zie vergelijkingen **2.7.25 en 2.7.27**)

$$L_{max} = \max(L_{max,seg}) \tag{2.7.29}$$

waarbij elke segmentwaarde wordt bepaald uit de NPD-gegevens van het vliegtuig voor vermogen P en afstand d. Deze parameters en de modificatievoorwaarden Δ_I (ℓ) en $\Lambda(\beta, l)$ worden hieronder uiteengezet.

Blootstellingsniveau L_E wordt berekend als de som in decibels van de bijdragen $L_{E,seg}$ van elk geluid-significant segment van de vliegbaan, d.w.z.

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\sum 10^{L_{E,seg}/10}\right) \tag{2.7.30}$$

De optelling vindt stapsgewijs plaats door middel van de vliegbaansegmenten.

De rest van dit hoofdstuk heeft betrekking op de bepaling van de geluidsniveaus van segmenten $L_{max,seg}$ en $L_{E,seg}$

2.7.18. *Vliegbaansegmentparameters*

Het vermogen P en de afstand d, waarvoor de uitgangsniveaus $L_{max,\ seg}(P,d)$ en $L_{E,\infty}(P,d)$ uit de NPD-tabellen worden geïnterpoleerd, worden bepaald op basis van geometrische en operationele parameters die het segment definiëren. Hoe dit gebeurt wordt hieronder toegelicht aan de hand van illustraties van het vlak dat het segment en het waarneempunt bevat.

Geometrische parameters

Figuren 2.7.j t/m 2.7.l geven de geometrie van bron-waarneempunt weer wanneer het waarneempunt **O** zich a) achter, b) naast en c) vóór het segment $\mathbf{S_1S_2}$ bevindt, bij een vliegrichting van $\mathbf{S_1}$ naar $\mathbf{S_2}$. In deze diagrammen geldt het volgende:

O is de waarneemlocatie

$\mathbf{S_1}$, $\mathbf{S_2}$ zijn het begin en het einde van het segment

$\mathbf{S_p}$ is verticaal gezien het dichtstbijzijnde punt tot het waarneempunt op het segment of verlenging ervan

d_1, d_2 zijn de afstanden tussen het begin en het einde van het segment en het waarneempunt

d_s is de kortste afstand tussen waarneempunt en segment

d_p is de verticale afstand tussen waarneempunt en verlengd segment *(minimale schuine afstand)*

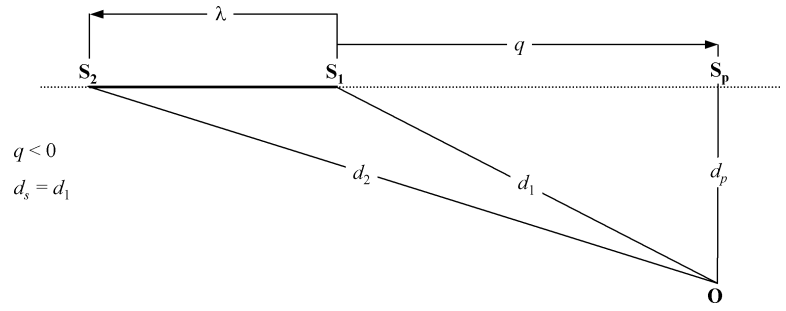
λ is de lengte van het vliegbaansegment

q is de afstand van $\mathbf{S_1}$ tot $\mathbf{S_p}$ (negatief indien de waarneempositie zich achter het segment bevindt)

▼**M2**

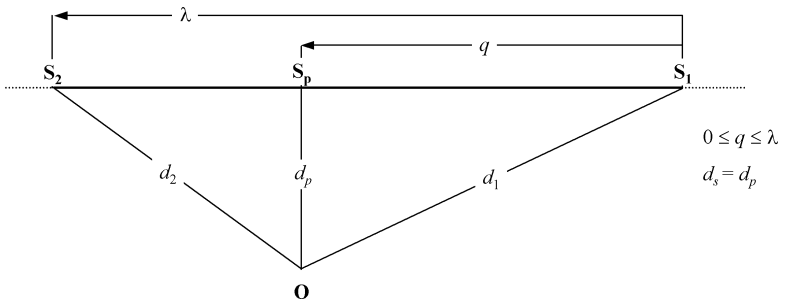
Figuur 2.7.j

Geometrie van vliegbaansegment voor waarneempunt achter het segment



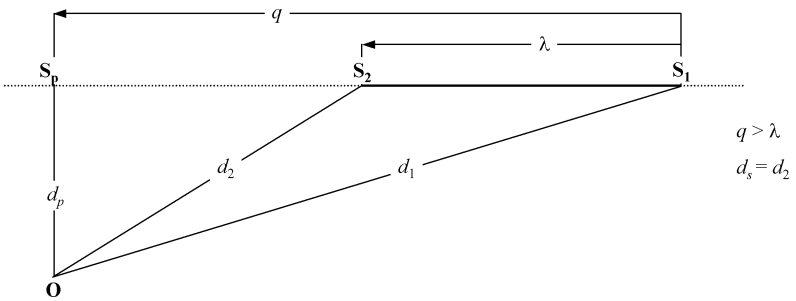
Figuur 2.7.k

Geometrie van vliegbaansegment voor waarneempunt naast het segment



Figuur 2.7.l

Geometrie van vliegbaansegment voor waarneempunt vóór het segment



Het vliegbaansegment wordt weergegeven met een vette, ononderbroken lijn. De stippellijn geeft de *vliegbaanverlenging* weer die zich in beide richtingen tot het oneindige uitstrekt. Voor segmenten in de lucht, wanneer de maat van een gebeurtenis een blootstellingsniveau L_E is, is de NPD-afstandsparameter d de afstand d_p tussen $\mathbf{S_p}$ en het waarneempunt, de *minimale schuine afstand* genoemd (d.w.z. de verticale afstand van het waarneempunt tot het segment of verlenging ervan, met andere woorden tot de (hypothetische) oneindige vliegbaan waar het segment geacht wordt deel van uit te maken).

▼M2

Voor maten voor het blootstellingsniveau waarbij de waarneemlocaties zich tijdens de startaanloop achter de grondsegmenten en tijdens de landingsuitloop vóór de grondsegmenten bevinden, wordt de NPD-afstandsparameter d echter de afstand d_s, de kortste afstand van het waarneempunt tot het segment (d.w.z. dezelfde als voor de maten voor het maximumniveau).

Voor maten voor het maximumniveau is de NPD-afstandsparameter d d_s, de kortste afstand van het waarneempunt tot het segment.

Segmentvermogen P

De getabelleerde NPD-gegevens beschrijven het geluid van een vliegtuig in een gelijkmatige rechtlijnige vlucht op een oneindige vliegbaan, d.w.z. bij een constant motorvermogen P. De aanbevolen methode verdeelt werkelijke vliegbanen, waarlangs snelheid en richting verschillen, in een aantal eindige segmenten, die vervolgens elk als onderdeel van een uniforme, oneindige vliegbaan worden beschouwd waarvoor de NPD-gegevens gelden. De methode houdt evenwel rekening met veranderingen van vermogen langs de lengte van een segment. Aangenomen wordt dat het lineair verandert met afstand vanaf P_1 aan het beginpunt tot P_2 aan het eindpunt. Daarom moet een equivalente constante segmentwaarde P worden gedefinieerd. Die waarde wordt beschouwd als de waarde op het punt op het segment dat zich het dichtst bij het waarneempunt bevindt. Indien het waarneempunt zich naast het segment bevindt (zie figuur 2.7.k) wordt de waarde verkregen door middel van interpolatie zoals verkregen door vergelijking 2.7.8 tussen de eindwaarden, d.w.z.

$$P = \sqrt{P_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (P_2^2 - P_1^2)} \qquad (2.7.31)$$

Indien het waarneempunt zich achter of vóór het segment bevindt, is dat op het dichtstbijzijnde eindpunt P_1 of P_2.

2.7.19. *Correctietermen voor het niveau van een segmentgebeurtenis*

De NPD-gegevens definiëren de geluidsgebeurtenisniveaus als een functie van afstand loodrecht onder een geïdealiseerde rechtlijnige, horizontale vliegbaan van oneindige lengte waarlangs het vliegtuig met constant vermogen op een vaste referentiesnelheid vliegt ([1]). Het gebeurtenisniveau dat op grond van de NPD-tabel voor een specifieke vermogensinstelling en schuine afstand is geïnterpoleerd, wordt aldus als een *uitgangsniveau* aangemerkt. Het is van toepassing op een oneindige vliegbaan en moet worden gecorrigeerd om de effecten van 1) niet-referentiesnelheid, 2) motorinstallatie-effecten (lateraal richteffect), 3) laterale demping, 4) eindige segmentlengte en 5) longitudinaal richteffect achter de startaanloop in aanmerking te nemen. Zie vergelijkingen 2.7.25 en 2.7.26.

De correctie van de duur ΔV (alleen voor blootstellingsniveaus L_E)

Deze correctie ([2]) verdisconteert een verandering van blootstellingsniveaus indien de werkelijke grondsnelheid van het segment verschilt van de referentiesnelheid van het vliegtuig V_{ref} waarop de NPD-basisgegevens betrekking hebben. Net als motorvermogen varieert de snelheid langs het segment (grondsnelheid varieert van V_1 tot V_2) en is het nodig om een equivalente segmentsnelheid V_{seg} te definiëren, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat het segment naar de grond afloopt, d.w.z.

([1]) NPD-specificaties vereisen dat de gegevens worden gebaseerd op metingen van een gelijkmatige *rechtlijnige* vlucht, die niet noodzakelijk horizontaal hoeft te zijn. Om de nodige vluchtomstandigheden te creëren, kan de vliegbaan van het testvliegtuig naar het horizontale vlak hellen. Zoals zal blijken, leiden hellende paden echter tot moeilijkheden bij het berekenen en is het bij het gebruik van de gegevens voor modelleren handig om de bronpaden zowel rechtlijnig als vlak te visualiseren.

([2]) Dit staat bekend als de *duurcorrectie* omdat het rekening houdt met de gevolgen van vliegtuig*snelheid* voor de duur van de geluidsgebeurtenis, waarbij eenvoudigweg wordt aangenomen dat bij voor het overige gelijkblijvende omstandigheden de duur, en dus de waargenomen energie van de geluidsgebeurtenis, omgekeerd evenredig is met de bronsnelheid.

▼**M2**

$$V_{seg} = V/\cos\gamma \tag{2.7.32}$$

waarbij V hier een equivalente segmentsnelheid ten opzichte van de grond is (zie voor meer informatie vergelijking B-22 die V uitdrukt in termen van gekalibreerde vliegsnelheid V_c en

$$\gamma = \tan^{-1}\left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1}\right) \tag{2.7.33}$$

Voor segmenten in de lucht wordt aangenomen dat V de grondsnelheid is op het dichtstbijzijnde punt van nadering **S** — geïnterpoleerd tussen de eindwaarden van het segment in de veronderstelling dat zij lineair varieert met tijd, d.w.z. als het waarneempunt zich naast het segment bevindt:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \tag{2.7.34}$$

Indien het waarneempunt zich achter of vóór het segment bevindt, is dat op het dichtstbijzijnde eindpunt V_1 of V_2.

Voor rolbaansegmenten (delen van de startaanloop of landingsuitloop waarvoor geldt dat $\gamma = 0$) wordt V_{seg} geacht eenvoudigweg het gemiddelde van de start- en eindsnelheden van het segment te zijn, d.w.z.

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \tag{2.7.35}$$

In beide gevallen is de toegevoegde correctie van de duur dan

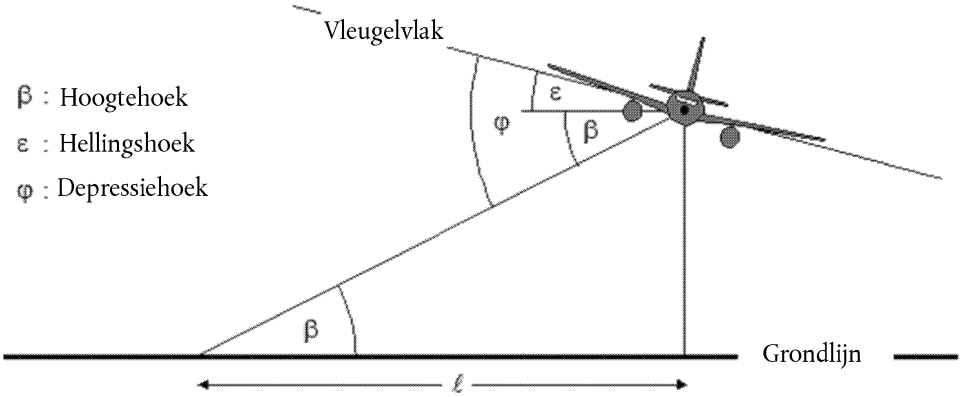
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \tag{2.7.36}$$

Geometrie van geluidsvoortplanting

Figuur 2.7.l toont de basisgeometrie in het vlak loodrecht op de vliegbaan van het vliegtuig. De grondlijn is het snijpunt van het loodrechte vlak en het vlakke grondvlak. (Indien de vliegbaan horizontaal is, is de grondlijn een eindaanzicht van het grondvlak.) Het vliegtuig helt over met hoek ε gemeten tegen de klok in rond zijn rolas (d.w.z. met de stuurboordvleugel omhoog). Het is daarom positief voor bochten naar links en negatief voor bochten naar rechts.

Figuur 2.7.m

De hoeken van vliegtuig-waarneempunt in een vlak loodrecht op de vliegbaan



▼M2

— De *hoogtehoek* β (tussen 0 en 90°) tussen het rechtstreekse geluidsvoortplantingspad en de vlakke grondlijn ([1]) bepaalt, samen met de inclinatie van de vliegbaan en de dwarsverplaatsing ℓ van het waarneempunt vanaf de grondkoers, de laterale demping.

— De *depressiehoek* tussen het vleugelvlak en het voortplantingspad bepaalt de motorinstallatie-effecten. Met betrekking tot de standaardprocedure voor de hellingshoek geldt dat = $\beta \pm \varepsilon$, met positief teken voor waarneempunten aan de stuurboordzijde (rechts) en negatief teken voor waarneempunten aan de bakboordzijde (links).

Correctie voor motorinstallatie ΔI

Een vliegtuig tijdens de vlucht is een complexe geluidsbron. Niet alleen zijn de geluidsbronnen van de motor (en het casco) ingewikkeld, maar ook de configuratie van het casco, met name de locatie van de motoren, heeft invloed op de geluidsafstralingspatronen door de processen van weerkaatsing, breking en verstrooiing veroorzaakt door vaste oppervlakken en aerodynamische stromingsvelden. Dit leidt tot een niet-uniforme richteffect van geluid dat lateraal langs de rolas van het vliegtuig afstraalt, wat hier *lateraal richteffect* wordt genoemd.

Er zijn grote verschillen in lateraal richteffect tussen vliegtuigen met op de romp gemonteerde motoren en vliegtuigen met aan de vleugels gemonteerde motoren, waarmee in de volgende uitdrukking rekening wordt gehouden:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg[(a \cdot \cos^2\varphi + \sin^2\varphi)^b / (c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)] \quad \text{dB} \quad (2.7.37)$$

waarbij Δ_I (φ) de correctie is, in dB, bij depressiehoek (zie **figuur 2.7.m**) en

a = 0,00384, b = 0,0621, c = 0,8786 voor aan de vleugels gemonteerde motoren, en

a = 0,1225, b = 0,3290, c = 1 voor op de romp gemonteerde motoren.

Voor propellervliegtuigen zijn variaties in richteffect te verwaarlozen en kan worden aangenomen dat

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

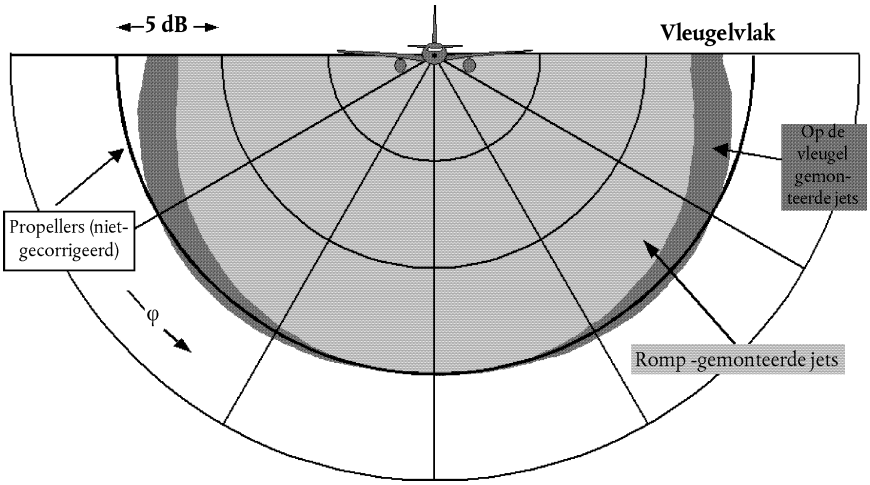
Figuur 2.7.n toont de variatie van Δ_I (φ) rondom de rolas van het vliegtuig voor de drie motorinstallaties. De SAE heeft deze empirische verhoudingen afgeleid van experimentele metingen voornamelijk onder de vleugels. Totdat de gegevens boven de vleugel zijn geanalyseerd, wordt aanbevolen dat voor negatieve φ geldt dat voor alle installaties $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$.

([1]) In het geval van niet-vlak terrein kunnen er verschillende definities van hoogtehoek bestaan. Hier wordt de hoogtehoek door de hoogte van het vliegtuig boven het waarneempunt en de schuine afstand gedefinieerd, en worden plaatselijke terreinhellingen evenals obstakels op het geluidsvoortplantingspad dus verwaarloosd (zie punten 2.7.6 en 2.7.10). In het geval dat als gevolg van de hoogte van de grond het waarneempunt zich boven het vliegtuig bevindt, wordt hoogtehoek β op nul gezet.

▼M2

Figuur 2.7.n

Lateraal richteffect van installatie-effecten



Aangenomen wordt dat Δ_I (φ) tweedimensionaal is, d.w.z. dat het niet afhankelijk is van enige andere parameter, en met name dat het niet varieert met de longitudinale afstand van het waarneempunt vanaf het vliegtuig. Dit betekent dat de *hoogtehoek* β voor Δ_I (φ) wordt gedefinieerd als $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Dit is ten behoeve van het modelleren totdat de werking beter wordt begrepen. In werkelijkheid zullen de installatie-effecten vrijwel zeker voornamelijk driedimensionaal zijn. Desondanks is een tweedimensionaal model gerechtvaardigd vanwege het feit dat gebeurtenisniveaus meestal worden gedomineerd door lawaai dat lateraal van het dichtstbijzijnde segment wordt afgestraald.

Laterale demping $\Lambda(\beta, \ell)$ (oneindige vliegbaan)

Getabelleerde NPD-gebeurtenisniveaus hebben betrekking op gelijkmatige, horizontale vluchten en zijn meestal gebaseerd op metingen die 1,2 m boven zachte vlakke grond onder het vliegtuig zijn genomen. De afstandsparameter is in feite de hoogte boven het oppervlak. Elk effect van het oppervlak op de niveaus van geluidsgebeurtenissen onder het vliegtuig, waardoor de getabelleerde niveaus kunnen afwijken van vrij veld-waarden ([1]), wordt verondersteld inherent te zijn aan de gegevens (d.w.z. in de vorm van de niveau-afstandverhoudingen).

Aan de kant van de vliegbaan is de afstandsparameter de minimale schuine afstand — de lengte van de normaal van het waarneempunt tot de vliegbaan. Op elke laterale positie is het geluidsniveau in het algemeen lager dan op dezelfde afstand onmiddellijk onder het vliegtuig. Afgezien van het hierboven beschreven *lateraal richteffect* of „installatie-effecten" is het gevolg van overtollige *laterale demping* waardoor het geluidsniveau sneller daalt met afstand dan de NPD-curven aangeven. Een eerdere, algemeen gebruikte methode voor het modelleren van laterale voortplanting van vliegtuiglawaai werd door de Society of Automotive Engineers (SAE) in AIR-1751 ontwikkeld. De hieronder beschreven algoritmen zijn gebaseerd op verbeteringen die de SAE nu in AIR-5662 aanbeveelt. Laterale demping is een weerkaatsingseffect als gevolg van interferentie tussen direct afgestraald geluid en dat wat van het oppervlak wordt weerkaatst. Het hangt af van de aard van het oppervlak en kan

([1]) Een „vrij-veld"-niveau is het niveau dat zou worden waargenomen als het grondoppervlak niet zou bestaan.

▼**M2**

significante reducties van waargenomen geluidsniveaus op kleine hoogtehoeken veroorzaken. Het wordt ook zeer sterk beïnvloed door geluidsbreking, stabiel en instabiel, veroorzaakt door wind- en temperatuurgradiënten en turbulentie die op hun beurt te wijten zijn aan de aanwezigheid van het oppervlak ([1]). Het mechanisme van oppervlakteweerkaatsing is goed begrepen en kan in theorie, voor uniforme atmosferische en oppervlakteomstandigheden, met enige nauwkeurigheid worden beschreven. Niet-uniformiteit van atmosfeer en oppervlakken, die niet ontvankelijk zijn voor eenvoudige theoretische analyse, heeft echter een grote invloed op het weerkaatsingseffect waardoor het naar hogere hoogtehoeken „verspreidt". De theorie is daarom slechts beperkt toepasbaar. De SAE blijft werken aan een beter begrip van het oppervlakte-effect, wat naar verwachting tot betere modellen zal leiden. Tot dan wordt de volgende, in AIR-5662 beschreven, methodologie aanbevolen voor de berekening van laterale demping. Deze methode beperkt zich tot het geval van geluidsvoortplanting over zachte vlakke grond die geschikt is voor het merendeel van de luchthavens. Correcties waarmee de gevolgen van een harde ondergrond (of, akoestisch gezien equivalent, water) worden verdisconteerd, zijn nog in ontwikkeling.

De methode berust op een groot aantal experimentele gegevens over geluidsvoortplanting van vliegtuigen met op de romp gemonteerde motoren in een rechtlijnige, gelijkmatige, horizontale vlucht (zonder bochten), zoals oorspronkelijk vermeld in AIR-1751. Ervan uitgaande dat voor een horizontale vlucht de demping van lucht naar grond afhankelijk is van i) hoogtehoek β gemeten in het verticale vlak en ii) dwarsverplaatsing van de grondkoers van het vliegtuig ℓ, werden de gegevens geanalyseerd om een empirische functie voor de *totale* laterale aanpassing Λ_T (β,ℓ) (= lateraal gebeurtenisniveau min het niveau op dezelfde afstand onder het vliegtuig) te verkrijgen.

Omdat de term Λ_T (β,ℓ) zowel lateraal richteffect als laterale demping omvatte, kan de laatstgenoemde door middel van aftrekking worden bepaald. Wanneer lateraal richteffect door vergelijking 2.7.37 wordt beschreven, met de coëfficiënten voor montage op de romp, en waarbij φ is vervangen door β (van toepassing op een niet-draaiende vlucht), wordt de laterale demping:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Lambda_T(\beta,\ell) - \Delta_I(\beta) \qquad (2.7.39)$$

waarbij β en ℓ worden gemeten zoals beschreven in ***figuur 2.7.m*** in een vlak loodrecht op de oneindige vliegbaan die, voor een horizontale vlucht, ook verticaal is.

Hoewel $\Lambda(\beta,\ell)$ rechtstreeks met vergelijking 2.7.39 met Λ_T (β,ℓ) afkomstig uit AIR-1751 berekend zou kunnen worden, wordt een efficiëntere verhouding aanbevolen. Dat is de volgende empirische, op basis van AIR-5662 aangepaste, benadering:

$$\Lambda(\beta,\ell) = \Gamma(\ell)\cdot\Lambda(\beta) \qquad (2.7.40)$$

waarbij $\Gamma(\ell)$ een afstandsfactor is, verkregen door

$$\Gamma(\ell) = 1{,}089\cdot\left[1-\exp(-0{,}00274\ell)\right] \quad \text{voor } 0 \le \ell \le 914 \text{ m} \qquad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{voor } \ell > 914 \text{ m} \qquad (2.7.42)$$

([1]) De wind en temperatuurgradiënten en turbulentie zijn deels afhankelijk van de ruwheids- en warmteoverdrachtkenmerken van het oppervlak.

▼M2

en $\Lambda(\beta)$ laterale demping voor lucht-grond over lange afstand is, verkregen door

$$\Lambda(\beta) = 1{,}137 - 0{,}0229\beta + 9{,}72 \cdot \exp(-0{,}142\beta) \quad \text{voor } 0° \leq \beta \leq 50° \quad (2.7.43)$$

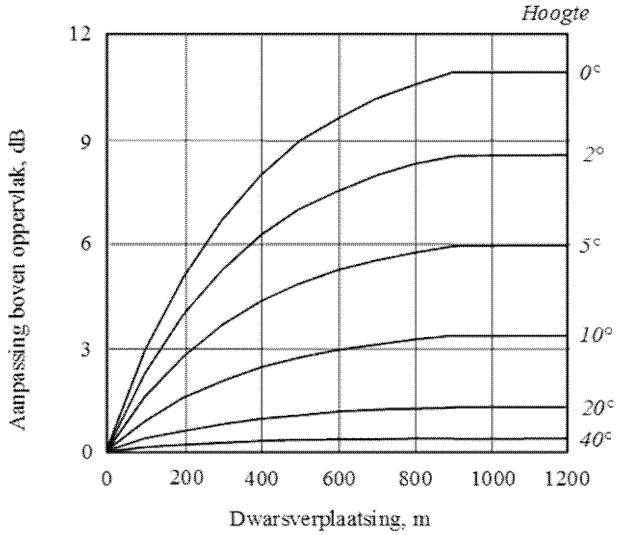
$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{voor } 50° \leq \beta \leq 90° \quad (2.7.44)$$

De uitdrukking voor laterale demping $\Lambda(\beta, \ell)$, vergelijking 2.7.40, waarvan wordt aangenomen dat ze voor alle vliegtuigen geldt, zowel propellervliegtuigen als straalvliegtuigen met op de romp of op de vleugel gemonteerde motoren, wordt geïllustreerd in ***figuur 2.7.o***.

Onder bepaalde omstandigheden (met terrein) is het mogelijk dat β kleiner is dan nul. In dergelijke gevallen wordt aanbevolen dat $\Lambda(\beta) = 10{,}57$.

Figuur 2.7.o

Variatie van laterale demping Λ(β, ℓ) met hoogtehoek en afstand



Laterale demping van eindig segment

Vergelijkingen 2.7.41 t/m 2.7.44 beschrijven de laterale demping $\Lambda(\beta,\ell)$ van geluid dat bij het waarneempunt aankomt van een vliegtuig in een gelijkmatige vlucht langs een oneindige, horizontale vliegbaan. Bij hun toepassing op eindige, niet-horizontale segmenten moet de demping worden berekend voor een *equivalente* horizontale baan, omdat het dichtstbijzijnde punt op een eenvoudige verlenging van het hellende segment (dat op een zeker punt door het grondoppervlak gaat) in het algemeen geen correcte hoogtehoek β oplevert.

De bepaling van laterale demping voor eindige segmenten verschilt sterk voor de maten L_{max} en L_E. Maximale segmentniveaus L_{max} worden bepaald uit NPD-gegevens als een functie van de voortplantingsafstand d vanaf het dichtstbijzijnde punt op het segment. Er zijn geen correcties nodig ter compensatie van de afmetingen van het segment. Evenzo wordt aangenomen dat laterale demping L_{max} alleen afhankelijk is van de hoogtehoek van en grondafstand tot hetzelfde punt. Derhalve worden alleen de coördinaten van dat punt vereist. Voor L_E is het proces echter ingewikkelder.

▼M2

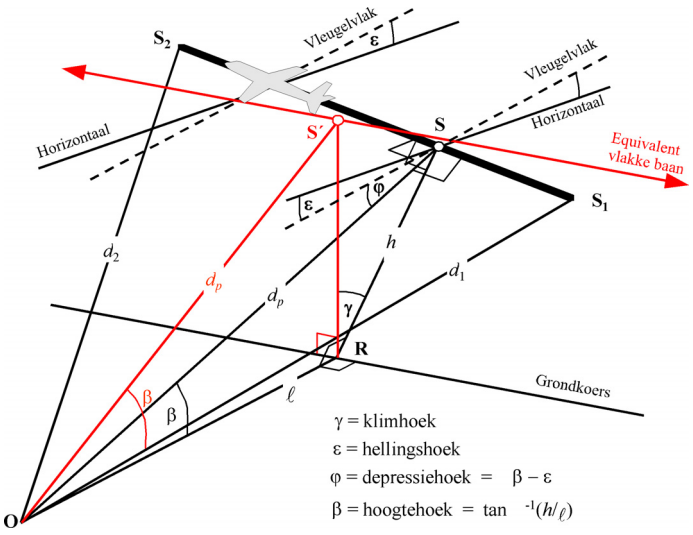
Het uitgangsniveau van de gebeurtenis L_E *(P,d)* dat uit de NPD-gegevens wordt bepaald, weliswaar voor eindige segmentparameters, is desondanks van toepassing op een oneindige vliegbaan. Het blootstellingsniveau van een geluidsgebeurtenis van een segment, $L_{E,seg}$, is uiteraard lager dan het uitgangsniveau met de hoeveelheid van de correctie van het eindige segment zoals later in punt 2.7.19 wordt bepaald. Deze correctie, een functie van de geometrie van driehoeken OS_1S_2 in **figuren 2.7.j t/m 2.7.l**, bepaalt welk percentage van de geluidsenergie van de totale oneindige baan die op O wordt ontvangen van het segment afkomstig is. Dezelfde correctie is van toepassing, ongeacht of er al dan niet laterale demping plaatsvindt. Elke laterale demping wordt echter voor de oneindige vliegbaan berekend, d.w.z. als een functie van de verplaatsing en hoogte ervan, niet die van het eindige segment.

Door de correcties Δ_V en Δ_I op te tellen en laterale demping $\Lambda(\beta,\ell)$ van het NPD-*uitgangsniveau* af te trekken, wordt het gecorrigeerde geluidsgebeurtenisniveau voor een equivalente gelijkmatige *horizontale* vlucht op een aangrenzende, oneindige rechtlijnige baan verkregen. De werkelijke vliegbaansegmenten die worden gemodelleerd, die welke invloed op de geluidscontouren hebben, zijn echter zelden horizontaal. Vliegtuigen zullen meestal klimmen of dalen.

Figuur 2.7.p illustreert een vertreksegment $\mathbf{S_1S_2}$. Het vliegtuig klimt bij een hoek γ, maar de overwegingen lijken nog steeds veel op die voor een aankomst. Het resterende deel van de „werkelijke" vliegbaan wordt niet weergegeven. Het volstaat om te vermelden dat $\mathbf{S_1S_2}$ slechts een deel van de gehele baan (die in het algemeen gebogen is) vertegenwoordigt. In dit geval bevindt het waarneempunt **O** zich naast en links van het segment. Het vliegtuig helt (linksdraaiend langs de vliegbaan) bij een hoek ε op de laterale horizontale as. De depressiehoek φ van het vleugelvlak, waarvan het installatie-effect Δ_I een functie is (vergelijking 2.7.39), ligt in het vlak loodrecht op de vliegbaan waarbij ε wordt gedefinieerd. Derhalve, $\varphi = \beta - \varepsilon$, waarbij $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ en ℓ de loodrechte afstand ***OR*** is van het waarneempunt tot de grondkoers, d.w.z. de dwarsverplaatsing van het waarneempunt ([1]). Het dichtstbijzijnde naderingspunt van het vliegtuig tot het waarneempunt **S**, wordt bepaald door de loodlijn **OS** met een lengte (schuine afstand) d_p. De driehoek $\mathbf{OS_1S_2}$ komt overeen met **figuur 2.7.k**, de geometrie voor de berekening van de segmentcorrectie Δ_F.

Figuur 2.7.p

Waarneempunt naast het segment



([1]) Voor een waarneempunt dat zich rechts van het segment bevindt, zou φ β + ε worden (zie punt 2.7.19).

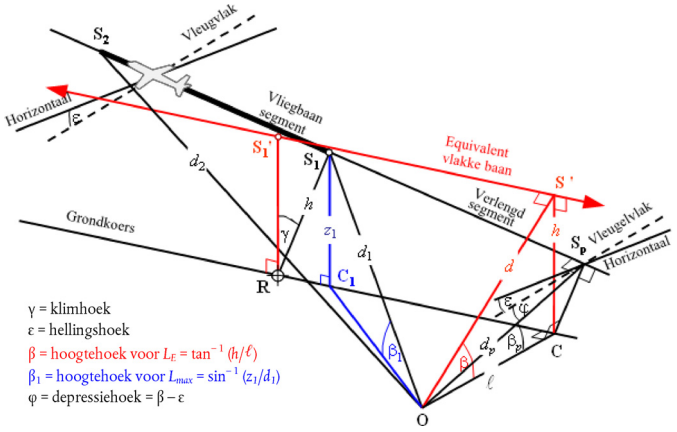
▼M2

Voor de berekening van de laterale demping met behulp van vergelijking 2.7.40 (waarbij β in een verticaal vlak wordt gemeten) wordt een *equivalente horizontale vliegbaan* gedefinieerd in het verticale vlak door $\mathbf{S_1S_2}$ en met de dezelfde loodrechte schuine afstand d_p van het waarneempunt. Dit wordt weergegeven door de driehoek **ORS** en zijn bijbehorende vliegbaan langs **OR** (zie **figuur 2.7.p**) door hoek γ te draaien om aldus de driehoek **ORS′** te vormen. De hoogtehoek van deze equivalente horizontale baan (nu in een verticaal vlak) is $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ blijft ongewijzigd). In dit geval, met het waarneempunt langszij, is de laterale demping $\Lambda(\beta,\ell)$ hetzelfde voor de maten L_E en L_{max}.

Figuur 2.7.q illustreert de situatie waarin het waarneempunt **O** zich *achter*, niet naast, *het eindige segment* bevindt. Hier wordt het segment als een verder verwijderd deel van een oneindige baan waargenomen. Een loodlijn kan alleen tot punt $\mathbf{S_p}$ op de verlenging ervan worden getekend. De driehoek $\mathbf{OS_1S_2}$ komt overeen met **figuur 2.7.j** dat de segmentcorrectie Δ_F bepaalt. In dit geval zijn de parameters voor lateraal richteffect en laterale demping echter minder duidelijk.

Figuur 2.7.q

Waarneempunt achter het segment



Ermee rekening houdend dat, zoals geformuleerd voor modellering, het lateraal richteffect (installatie-effect) tweedimensionaal is, wordt de bepalende depressiehoek φ nog steeds lateraal vanaf het vleugelvlak van het vliegtuig gemeten. (Het uitgangsniveau van de gebeurtenis is nog steeds het niveau dat wordt voortgebracht door het vliegtuig dat zich in een oneindige vliegbaan voortbeweegt, weergegeven door het verlengde segment.) De depressiehoek wordt aldus bepaald op het dichtstbijzijnde naderingspunt, d.w.z. $\varphi = \beta_p - \varepsilon$, waarbij β_p is hoek $\mathbf{S_pOC}$.

Voor maten voor het maximumniveau is de NPD-afstandsparameter de kortste afstand tot het segment, d.w.z. $d = d_1$. Voor maten voor het blootstellingsniveau is het de kortste afstand d_p van **O** tot $\mathbf{S_p}$ op de verlengde vliegbaan, d.w.z. het niveau geïnterpoleerd op grond van de NPD-tabel is $L_E\infty\ (P_1,d_p)$.

De geometrische parameters voor laterale demping verschillen ook voor de berekeningen van maximaal niveau en blootstellingsniveau. Voor de maten voor het *maximumniveau* wordt de aanpassing $\Lambda(\beta,\ell)$ verkregen met behulp van vergelijking 2.7.40 met $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ en $\ell = \mathbf{OC_1} = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, waarbij β_1 en d_1 worden bepaald door de driehoek $\mathbf{OC_1S_1}$ in het verticale vlak door **O** en $\mathbf{S_1}$.

▼M2

Voor de berekening van de laterale demping voor uitsluitend segmenten in de lucht en maten van het *blootstellingsniveau* blijft ℓ de kortste dwarsverplaatsing vanaf de segmentverlenging (***OC***). Om een juiste waarde van β te bepalen, moet echter opnieuw een (oneindige) *equivalente horizontale vliegbaan* worden gevisualiseerd, waarvan het segment kan worden beschouwd deel uit te maken. Deze wordt getrokken door $\mathbf{S_1'}$, hoogte *h* boven het oppervlak, waarbij h gelijk is aan de lengte van $\mathbf{RS_1}$, de loodlijn van de grondkoers tot het segment. Dit komt overeen met de werkelijke verlengde vliegbaan door hoek γ rondom punt **R** (zie **figuur 2.7.q**) te draaien. Voor zover **R** zich bevindt op de loodlijn naar $\mathbf{S_1}$, het punt op het segment dat zich het dichtst bij **O** bevindt, is de samenstelling van de equivalente horizontale baan hetzelfde als wanneer **O** zich naast het segment bevindt.

Het dichtstbijzijnde naderingspunt van de equivalente horizontale baan tot het waarneempunt **O** bevindt zich op **S′**, schuine afstand *d*, zodat de driehoek **OCS′** die aldus in het verticale vlak wordt gevormd dan de hoogtehoek $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$ bepaalt. Hoewel deze transformatie mogelijk nogal ingewikkeld lijkt, moet worden opgemerkt dat de fundamentele bron-geometrie (gedefinieerd door d_1, d_2 en φ) ongewijzigd blijft. Het geluid dat zich van het segment *naar* het waarneempunt verplaatst is eenvoudigweg wat het zou zijn indien de gehele vlucht langs het oneindig verlengde hellende segment (waarvan het segment voor modelleringsdoeleinden deel uitmaakt) op constante snelheid *V* en vermogen P_1 zou plaatsvinden. Anderzijds is de laterale demping van geluid van het segment dat door het waarneempunt wordt *ontvangen* niet gerelateerd aan β_p, de hoogtehoek van de verlengde baan, maar aan β, die van de equivalente horizontale baan.

Het geval van een waarneempunt vóór het segment wordt niet afzonderlijk beschreven. Het is duidelijk dat dit in wezen hetzelfde is als het geval van het waarneempunt dat zich achter het segment bevindt.

Voor maten voor het blootstellingsniveau waar waarneemlocaties zich tijdens de startaanloop achter de grondsegmenten en tijdens de landingsuitloop vóór de grondsegmenten bevinden, wordt de waarde van β echter dezelfde als die voor de maten voor het maximumniveau, d.w.z. $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ en $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$

Correctie van het eindige segment Δ_F (alleen blootstellingsniveaus L_E)

Het aangepaste uitgangsniveau van geluidsblootstelling heeft betrekking op een vliegtuig in een continue, rechtlijnige, gelijkmatige, horizontale vlucht (zij het met een hellingshoek ε die met rechtlijnige vlucht onverenigbaar is). De toepassing van de (negatieve) *eindige segmentcorrectie* $\Delta_F = 10 \cdot \lg(F)$, waarbij *F* de *energiefractie* is, zorgt voor verdere aanpassing van het niveau aan wat het zou zijn als het vliegtuig alleen het eindige segment zou afleggen (of voor de rest van de oneindige vliegbaan geen enkel geluid zou voortbrengen).

De energiefractieterm verklaart het uitgesproken longitudinale richteffect van vliegtuiglawaai en de hoek ingesloten door het segment op de waarneempositie. Hoewel de processen die de directionaliteit veroorzaken zeer ingewikkeld zijn, hebben studies aangetoond dat de resulterende contouren vrij ongevoelig zijn voor de precieze veronderstelde eigenschappen van directionaliteit. De uitdrukking voor Δ_F hieronder is gebaseerd op een vierdemachts-, 90 graden- dipoolmodel van geluidsafstraling. Aangenomen wordt dat deze niet door lateraal richteffect en demping wordt beïnvloed. Hoe deze correctie wordt verkregen, wordt in **aanhangsel E** nader beschreven.

De energiefractie *F* is een functie van de „weergave”-driehoek $\mathbf{OS_1S_2}$ bepaald in **figuren 2.7.j t/m 2.7.l** zodat:

▼M2

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right)\right] \qquad (2.7.45)$$

Met

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{Ex}(P,d_p) - L_{max}(P,d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

waarbij d_λ bekend is als de „proportionele afstand" (zie **aanhangsel E**). Opgemerkt wordt dat, volgens NPD-gegevens, $L_{max}(P, d_p)$ het maximumniveau voor loodrechte afstand d_p is, NIET het segment L_{max}.

Geadviseerd wordt een ondergrens van – 150 dB op ΔF toe te passen.

In het specifieke geval dat waarneemlocaties zich achter elk startaanloopsegment en elk landingsuitloopsegment bevinden, wordt een gereduceerde vorm van de in vergelijking 2.7.45 uitgedrukte geluidsfractie gebruikt, wat overeenkomt met het specifieke geval van q = 0. Dit wordt berekend met behulp van

$$\Delta_{F'} = 10 \log_{10}[(1/\pi)[\alpha_2/(1+\alpha_2^2) + \tan^{-1}\alpha_2]\ 10^{\Delta SOR/10}] \qquad (2.7.46)$$

waarbij $\alpha_2 = \lambda/d_\lambda$ en Δ_{SOR} de richteffectfunctie van de startaanloop is, gedefinieerd door de vergelijkingen 2.7.51 en 2.7.52.

De gedachte achter het gebruik van deze bepaalde vorm van geluidsfractie wordt hieronder verder uiteengezet als onderdeel van de toepassingsmethode voor startaanlooprichteffect.

Specifieke behandelingen van grondrolsegmenten, waaronder de richteffectfunctie van de startaanloop Δ_{SOR}

In het geval van grondrolsegmenten, zowel voor opstijgen als landen, worden specifieke behandelingen toegepast, die hieronder worden beschreven.

De functie van het startaanlooprichteffect Δ_{SOR}

Het geluid van straalvliegtuigen, vooral dat van vliegtuigen die met motoren met een lagere omloopverhouding zijn uitgerust, vertoont een lobvormig stralingspatroon in de achterwaartse boog, wat kenmerkend is voor het uitlaatgeluid van een straalmotor. Dit patroon wordt sterker naarmate de snelheid van de straal hoger en de snelheid van het vliegtuig lager wordt. Dit is met name van belang voor de waarneemlocaties achter de startaanloop, waar aan beide voorwaarden wordt voldaan. Met dit effect wordt rekening gehouden door een richteffectfunctie $\Delta_{SOR.}$

De functie Δ_{SOR} is afgeleid uit verschillende geluidmetingscampagnes waarbij microfoons op passende wijze achter en aan de zijkant van de SOR van vertrekkende straalvliegtuigen werden geplaatst.

Figuur 2.7.r geeft de relevante geometrie weer. De azimut ψ tussen de lengteas van het vliegtuig en de vector naar het waarneempunt wordt gedefinieerd door

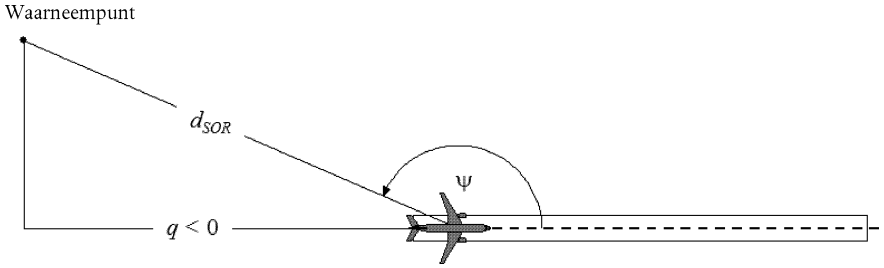
$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \qquad (2.7.47)$$

De relatieve afstand *q is* negatief (zie **figuur 2.7.j**) zodat ψ varieert van 0° in de richting van de voorwaartse koers van het vliegtuig tot 180° in de omgekeerde richting.

▼M2

Figuur 2.7.r

Geometrie van vliegtuig-waarneempunt aan de grond voor een schatting van de richteffectcorrectie



De functie Δ_{SOR} geeft de variatie weer van het totale geluid afkomstig van de startaanloop gemeten achter de startaanloop, vergeleken met het algemene geluidsniveau van de startaanloop gemeten aan de zijkant van de SOR, op dezelfde afstand:

$$L_{TGR}(d_{SOR},\psi) = L_{TGR}(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}(d_{SOR},\psi) \qquad (2.7.48)$$

waarbij $L_{TGR}(d_{SOR},90°)$ het totale geluidsniveau van de startaanloop is dat door alle startaanloopsegmenten op puntafstand d_{SOR} aan de zijkant van de SOR wordt voortgebracht. Op afstanden d_{SOR} die korter zijn dan een genormaliseerde afstand $d_{SOR,0}$, wordt de richteffectfunctie van de SOR verkregen door

$$\Delta^0_{SOR} = 51{,}47 - 1{,}553 \cdot \psi + 0{,}015147 \cdot \psi^2 - 0{,}000047173 \cdot \psi^3 \qquad \text{als } 90° \le \psi < 148{,}4° \qquad (2.7.49)$$

$$\Delta^0_{SOR} = 339{,}18 - 2{,}5802 \cdot \psi - 0{,}0045545 \cdot \psi^2 + 0{,}000044193 \cdot \psi^3 \qquad \text{if } 148{,}4° \le \psi \le 180° \qquad (2.7.50)$$

Als de afstand d_{SOR} de genormaliseerde afstand $d_{SOR,\ 0}$ overschrijdt, wordt de richteffectcorrectie met een correctiefactor vermenigvuldigd om rekening te houden met het feit dat op grotere afstanden van vliegtuig het richteffect minder sterk wordt, d.w.z.

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \qquad \text{als } d_{SOR} \le d_{SOR,0} \qquad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \qquad \text{als } d_{SOR} > d_{SOR,0} \qquad (2.7.52)$$

De genormaliseerde afstand $d_{SOR,0}$ is gelijk aan 762 m (2 500 voet).

Behandeling van waarneempunten die zich achter elk startaanloop- en landingsuitloopsegment bevinden

De hierboven beschreven functie Δ_{SOR} vangt grotendeels het sterke richteffect op van het eerste deel van de startaanloop op locaties achter de SOR (omdat dit zich het dichtst bij de waarneempunten bevindt, met de grootste verhouding tussen snelheid van de straalmotor en vliegtuigsnelheid). Het gebruik van de aldus vastgestelde Δ_{SOR} wordt „gegeneraliseerd" voor posities achter elk individueel grondrolsegment — van zowel stijgen als landen — dus niet alleen achter het startaanlooppunt (in het geval van opstijgen).

De parameters d_S en ψ worden ten opzichte van het begin van elk afzonderlijk grondrolsegment berekend.

Het geluidsgebeurtenisniveau L_{seg} voor een locatie achter een bepaald startaanloop- of landingsuitloopsegment wordt berekend om te voldoen aan de formalisering van de functie Δ_{SOR}: het wordt hoofdzakelijk berekend voor het referentiepunt dat zich aan de zijkant van het startpunt van het segment bevindt, op dezelfde afstand d_S als het werkelijke punt, en wordt verder met Δ_{SOR} bijgesteld om het gebeurtenisniveau op het werkelijke punt te verkrijgen.

▼M2

Dit betekent dat de verschillende correctietermen in de onderstaande vergelijkingen de geometrische parameters gebruiken die met dit referentiepunt aan de zijkant van het startpunt overeenstemmen:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d = d_s) + \Delta_I(\varphi) - A(\beta,l = d_s) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}(P,d = d_s) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - A(\beta,l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

waarbij Δ'_F de gereduceerde vorm is van de geluidsfractie uitgedrukt in vergelijking (2.7.46) voor het geval $q = 0$ (indien het referentiepunt zich aan de zijkant van het startpunt bevindt), en waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat dλ met behulp van d_S (en niet d_P) wordt berekend:

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P,d_s) - L_{max}(P,d_s)]/10} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. *Geluidsgebeurtenisniveau L van een vliegtuig voor algemene luchtvaart*

De in punt 2.7.19 beschreven methode is van toepassing op propellervliegtuigen voor algemene luchtvaart wanneer ze met betrekking tot motorinstallatie-effecten als propellervliegtuigen worden behandeld.

De ANP-databank bevat gegevens voor verschillende vliegtuigen voor algemene luchtvaart. Hoewel deze gegevens vaak de meest voorkomende algemene vliegtuigen betreffen, kunnen zich gevallen voordoen wanneer het toepasselijk is om aanvullende gegevens te gebruiken.

Wanneer het specifieke algemene vliegtuig niet bekend is of niet in de ANP-databank voorkomt, wordt aanbevolen de meer algemene vliegtuiggegevens, respectievelijk GASEPF en GASEPV, te gebruiken. Deze gegevenssets vertegenwoordigen kleine eenmotorige vliegtuigen voor algemene luchtvaart met respectievelijk verstelbare of vaste spoed. Tabellen van gegevens zijn opgenomen in bijlage I (tabellen I-11 I-17).

2.7.21. *Methode voor de berekening van helikoptergeluid*

Voor de berekening van helikoptergeluid kan dezelfde methode als voor vliegtuigen met vaste vleugels (beschreven in punt 2.7.14) worden gebruikt, mits de helikopters als propellervliegtuig worden behandeld en de installatie-effecten in verband met straalvliegtuigen niet wordt toegepast. Tabellen van gegevens voor twee verschillende gegevenssets zijn opgenomen in bijlage I (tabellen I-18 I-27).

2.7.22. *Geluid in verband met het proefdraaien van motoren (aanloop), taxiën en hulpaggregaten*

In de gevallen waar wordt geoordeeld dat lawaai in verband met het proefdraaien van motoren en hulpaggregaten gemodelleerd moeten worden, dan wordt dit gedaan overeenkomstig het hoofdstuk over industrielawaai. Hoewel het meestal niet het geval is, kan het geluid van het testen van vliegtuigmotoren (soms aangeduid als „proefdraaien") op luchthavens een bijdrage aan geluidsimpact leveren. Proefdraaien wordt gewoonlijk voor technische doeleinden uitgevoerd om motorprestaties te controleren. De vliegtuigen worden daarbij op een veilige plaats uit de buurt van gebouwen, vliegtuig-, voertuig- en/of personeelsbewegingen geplaatst om eventuele schade door uitlaatstromen van straalmotoren te voorkomen.

▼M2

Voor extra veiligheid en lawaaibeperking kunnen luchthavens, met name die met onderhoudsvoorzieningen waar frequent proefdraaien kan plaatsvinden, zogenaamde „geluidskooien", driezijdige omheiningen met keerschotten, installeren die speciaal zijn ontworpen om het lawaai van straalmotoren af te leiden en te verstrooien. Een onderzoek naar de geluidsimpact van dergelijke voorzieningen, die met het gebruik van aanvullende ophogingen of grote geluidsschermen verder kan worden gedempt en verminderd, wordt het beste uitgevoerd door de geluidskooi als een bron van industrielawaai te behandelen en een passend model voor lawaai- en geluidsvoortplanting te gebruiken.

2.7.23. *Berekening van cumulatieve niveaus*

Punten 2.7.14 t/m 2.7.19 beschrijven de berekening van het geluidsgebeurtenisniveau van een enkele vliegtuigbeweging op een enkele waarneemlocatie. De totale geluidsblootstelling op die locatie wordt berekend door de geluidsgebeurtenisniveaus van alle geluid-significante vliegtuigbewegingen te accumuleren, d.w.z. alle bewegingen, inkomend of uitgaand, die op het cumulatieve niveau van invloed zijn.

2.7.24. *Gewogen equivalente geluidsniveaus*

Tijd-gewogen equivalente geluidsniveaus, die alle belangrijke van vliegtuigen ontvangen geluidsenergie veroorzaken, worden algemeen uitgedrukt door de formule

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^{N} g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10}\right] + C \qquad (2.7.56)$$

De optelling wordt verricht voor alle N-geluidsgebeurtenissen tijdens het tijdsinterval T_0 waarop de geluidsindex van toepassing is. $L_{E,i}$ is het eenmalige blootstellingsniveau van de i-de geluidsgebeurtenis. g_i is een wegingsfactor die afhankelijk is van de tijd van de dag (meestal gedefinieerd voor dag-, avond- en nachtperioden). In feite is g_i een vermenigvuldigingsfactor voor het aantal vluchten dat tijdens de gespecificeerde perioden plaatsvindt. De constante C kan verschillende betekenissen (normaliserende constante, seizoenscorrectie enz.) hebben.

Wanneer de verhouding

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

wordt gebruikt, waarbij Δ_i de decibel-weging voor de i-de periode is, kan de vergelijking 2.7.56 worden herschreven als

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0}\sum_{i=1}^{N} 10^{(L_{E,i}+\Delta_i)/10}\right] + C \qquad (2.7.57)$$

d.w.z. de weging voor de tijd van de dag wordt door een bijkomende niveauverrekening uitgedrukt.

2.7.25. *Het gewogen aantal verrichtingen*

Het cumulatieve geluidsniveau wordt geschat door optelling van de bijdragen van alle verschillende typen of categorieën van vliegtuigen die gebruikmaken van de verschillende vliegroutes waaruit het luchthavenscenario bestaat.

Voor de beschrijving van dit opsommingsproces worden de volgende indices geïntroduceerd:

i index voor vliegtuigtype of -categorie

j index voor vliegbaan of subtrack (indien subtracks worden gedefinieerd)

k index voor vliegbaansegment

Veel geluidsindices — vooral equivalente geluidsniveaus — omvatten wegingsfactoren voor de tijd van de dag g_i in hun definitie (vergelijkingen 2.7.56 en 2.7.57).

▼M2

Het opsommingsproces kan worden vereenvoudigd door een „gewogen aantal activiteiten" in te voeren

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

De waarden N_{ij} vertegenwoordigen de aantallen activiteiten van vliegtuigentype/-categorie i op baan (of subtrack) j tijdens respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode ([1]).

Uit vergelijking (2.7.57) is het (algemene) cumulatieve equivalente geluidsniveau L_{eq} op waarneempunt (x,y)

$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10}\right] + C \quad (2.7.59)$$

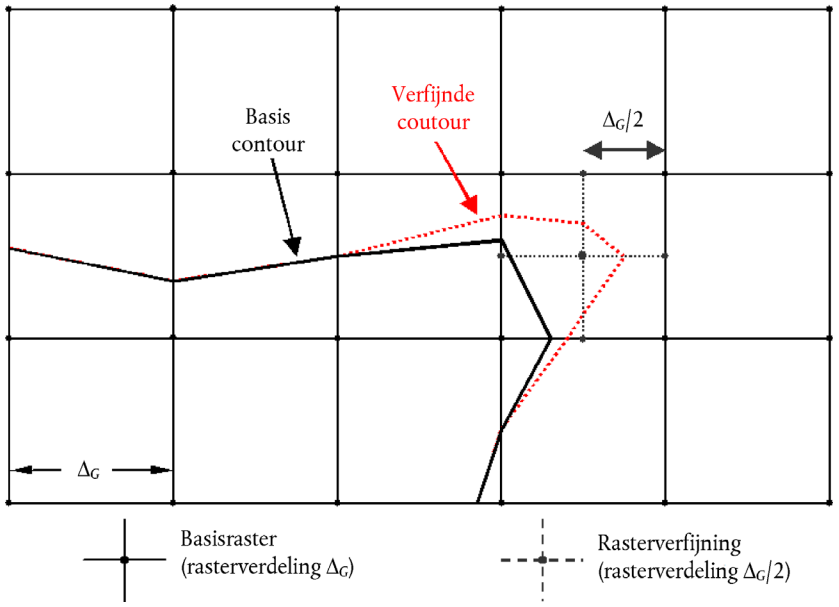
T_0 is de referentietijdsperiode. Deze hangt af — evenals de wegingsfactoren g_i — van de specifieke definitie van het gewogen indexcijfer dat wordt gebruikt (bv. L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ is de bijdrage van het niveau van een eenmalige geluidsgebeurtenis van segment k van baan of subtrack j voor een activiteit van een vliegtuig van categorie i. De schatting van $L_{E,ijk}$ wordt in de punten 2.7.14 t/m 2.7.19 nader beschreven.

2.7.26. *Standaard berekening en verfijning van het raster*

Wanneer geluidscontouren worden verkregen door middel van interpolatie tussen indexwaarden op rechthoekig gespreide rasterpunten, hangt hun nauwkeurigheid af van de keuze van de rasterverdeling (of maaswijdte) Δ_G, vooral in cellen waar grote hellingen in de ruimtelijke spreiding van de index nauwe kromming van de contouren veroorzaken (zie **figuur 2.7.s**). Interpolatiefouten worden verminderd door de rasterverdeling te vernauwen, maar omdat dit het aantal rasterpunten verhoogt, neemt de berekeningstijd toe. Optimalisering van een regelmatige rastermaas omvat een afweging tussen modelleringsnauwkeurigheid en looptijd.

Figuur 2.7.s

Standaardraster en rasterverfijning



([1]) De tijdsperioden kunnen van deze drie verschillen, afhankelijk van de gebruikte definitie van de lawaai-index.

▼M2

Het gebruik van een onregelmatig raster om de interpolatie in kritieke cellen te verfijnen is een aanzienlijke verbetering van computerefficiëntie en levert nauwkeurigere resultaten op. De techniek, die in **figuur 2.7.s** wordt beschreven, bestaat uit het plaatselijk vernauwen van de maaswijdte, waarbij het grootste deel van het raster ongewijzigd blijft. Dit is zeer eenvoudig en wordt door middel van de volgende stappen bereikt:

1. Bepaal een verfijning-drempelverschil ΔL_R voor de geluidsindex.

2. Bereken het basisraster voor een rasterverdeling Δ_G.

3. Controleer de verschillen ΔL van de indexwaarden tussen aangrenzende rasterknooppunten.

4. Als er verschillen $\Delta L > \Delta L_R$ zijn, definieer een nieuw raster met een verdeling $\Delta_G/2$ en schat de niveaus voor de nieuwe knooppunten op de volgende wijze:

▼C1

$$\text{Als} \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{ bereken de nieuwe waarde } \begin{cases} \text{door lineare interpolatie van de aangrenzende waarden.} \\ \\ \text{helemaal overnieuw aan de hand van de basisgegevens.} \end{cases}$$

▼M2

5. Herhaal stappen 1 t/m 4 totdat alle verschillen kleiner zijn dan het drempelverschil.

6. Schat de contouren door middel van lineaire interpolatie.

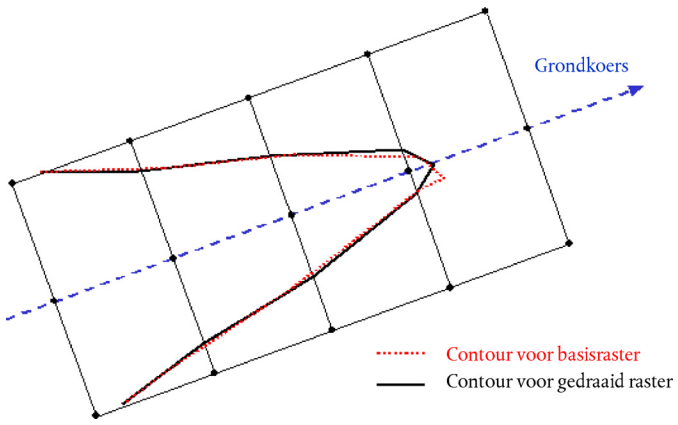
Als de reeks indexwaarden met andere waarden wordt samengevoegd (bv. bij berekening van gewogen indices door optelling van de afzonderlijke dag-, avond- en nachtcontouren), is zorgvuldigheid geboden om te zorgen dat de afzonderlijke rasters identiek zijn.

2.7.27. *Gebruik van gedraaide rasters*

In veel praktijksituaties is de werkelijke vorm van een geluidscontour vaak symmetrisch rondom een grondkoers. Als de richting van deze baan echter niet op één lijn met het berekeningsraster ligt, kan dit een asymmetrische contourvorm opleveren.

Figuur 2.7.t

Gebruik van een gedraaid rooster



Een eenvoudige manier om dit effect te vermijden, is vernauwing van het raster. Dit verhoogt echter de berekeningstijd. Een elegantere oplossing is draaiing van het berekeningsraster zodat de richting ervan evenwijdig is aan de belangrijkste grondkoersen (d.w.z. meestal parallel aan de belangrijkste rolbaan). **Figuur 2.7.t** toont het effect van een dergelijke draaiing van het raster op de vorm van de contour.

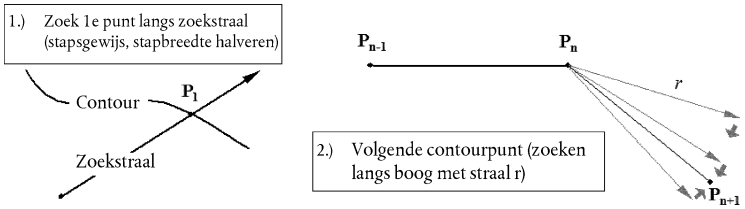
▼M2

2.7.28. *Traceren van contouren*

Een bijzonder tijdsefficiënt algoritme dat de noodzaak voor berekening van een volledige reeks rasterindexwaarden elimineert ten koste van iets ingewikkeldere berekeningen, is een puntsgewijze berekening van de baan van de contour. Deze optie moet worden uitgevoerd in twee basisstappen die worden herhaald (zie **figuur 2.7.u**):

Figuur 2.7.u

Concept van het traceringsalgoritme

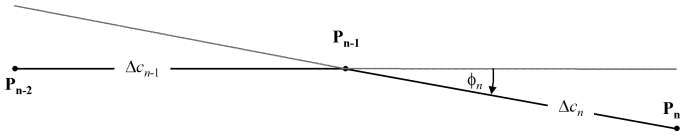


Stap 1 is een eerste punt $\mathbf{P_1}$ op de contour bepalen. Dit wordt uitgevoerd door de geluidsindexniveaus L op gelijke afstanden langs een „zoekstraal" te berekenen, waarvan wordt verwacht dat die de vereiste contour van niveau L_C zal doorkruisen. Wanneer de contour is gekruist, verandert het teken van het verschil $\delta = L_C - L$. Als dit gebeurt, wordt de stap-breedte langs de straal gehalveerd en de zoekrichting omgekeerd. Dit wordt uitgevoerd totdat δ kleiner is dan een vooraf bepaalde nauwkeurigheidsdrempel.

Stap 2, die herhaald wordt totdat de contour voldoende gedefinieerd is, is de bepaling van het volgende punt op contour L_C, dat zich op een bepaalde rechtlijnige afstand r van het huidige punt bevindt. Tijdens opeenvolgende hoeksgewijze stappen worden indexniveaus en verschillen δ berekend aan de uiteinden van vectoren die een boog met straal r beschrijven. Door de incrementen op dezelfde manier te halveren en om te keren, ditmaal in de richting van de vector, wordt het volgende contourpunt binnen een vooraf bepaalde nauwkeurigheid vastgesteld.

Figuur 2.7.v

Geometrische parameters voor de vaststelling van voorwaarden voor het traceringsalgoritme



Er worden bepaalde beperkingen opgelegd om te garanderen dat de contour met voldoende nauwkeurigheid wordt geschat (zie **figuur 2.7.v**):

1. De lengte van de koorde Δc (de afstand tussen twee contourpunten) ligt binnen een interval $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$, bv. [10 m, 200 m].

2. De lengteverhouding tussen twee aangrenzende koorden met lengten Δc_n en Δc_{n+1} wordt beperkt, bv. $0{,}5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} < 2$.

3. Met betrekking tot een goede aansluiting van de lengte van de koorde op de contourkromme, wordt aan de volgende voorwaarde voldaan:

$$\Phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \ (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

waarbij het verschil is tussen de koorderichtingen.

▼M2

Uit ervaring met dit algoritme blijkt dat gemiddeld tussen 2 en 3 indexwaarden berekend moeten worden om een contourpunt met een nauwkeurigheid van beter dan 0,01 dB te kunnen vaststellen.

Dit algoritme zorgt vooral bij de berekening van grote contouren voor een drastische versnelling van de berekeningstijd. Evenwel moet worden opgemerkt dat de uitvoering ervan ervaring vereist, vooral wanneer een contour in afzonderlijke eilanden uiteenvalt.

2.8. **Geluidsniveau en bevolking aan gebouwen toewijzen**

Voor de beoordeling van geluidsbelasting van de bevolking worden alleen woongebouwen in aanmerking genomen. Er worden geen personen toegewezen aan andere gebouwen die niet als woning worden gebruikt, zoals scholen, ziekenhuizen, kantoorgebouwen of fabrieken. De toewijzing van de bevolking aan de woongebouwen berust op de meest recente officiële gegevens (afhankelijk van de desbetreffende regelingen van de lidstaat).

Omdat vliegtuigberekeningen op een raster met een resolutie van 100m × 100m worden uitgevoerd, worden in het specifieke geval van vliegtuiglawaai de niveaus geïnterpoleerd op basis van de dichtstbijzijnde geluidsniveaus van het raster.

Bepaling van het aantal inwoners van een gebouw

Het aantal inwoners van een woongebouw is een belangrijke tussenparameter voor de schatting van de geluidsbelasting. Gegevens over deze parameter zijn echter niet altijd beschikbaar. Hieronder wordt gespecificeerd hoe deze parameter kan worden afgeleid uit gegevens die gemakkelijker verkrijgbaar zijn.

De hieronder gebruikte symbolen zijn:

BA = grondvlak van het gebouw

DFS = woonoppervlak woning

DUFS = woonoppervlak wooneenheid

H = hoogte van het gebouw

FSI = woonoppervlak per inwoner

Inh = aantal inwoners

NF = n = aantal verdiepingen

V = volume van woongebouwen

Voor de berekening van het aantal inwoners wordt of de volgende geval-1-procedure, of de geval-2-procedure gebruikt, afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens.

GEVAL 1: gegevens over het aantal inwoners zijn beschikbaar

1A: Het aantal inwoners is bekend of is geraamd op basis van de wooneenheden. In dit geval is het aantal inwoners van een gebouw de som van het aantal inwoners van alle wooneenheden in het gebouw:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^{n} Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1B: het aantal inwoners is alleen bekend voor entiteiten die groter zijn dan een gebouw, bv. huizenrijen, huizenblokken, wijken of zelfs een gehele gemeente. In dit geval wordt het aantal inwoners van een gebouw geschat op basis van het volume van het gebouw:

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

De index „*totaal*” verwijst hier naar de desbetreffende in aanmerking genomen entiteit. Het volume van het gebouw is het product van het grondvlak en de hoogte:

▼M2

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3)$$

Indien de hoogte van het gebouw niet bekend is, wordt deze geschat op basis van het aantal verdiepingen $NF_{building}$, uitgaande van een gemiddelde hoogte per verdieping van 3 m:

$$H_{building} = NF_{building} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Indien ook het aantal verdiepingen niet bekend is, wordt een standaardwaarde voor het aantal verdiepingen gebruikt die representatief is voor de wijk of gemeente.

Het totale volume van de woongebouwen in de beschouwde entiteit V_{total} wordt berekend als de som van de volumes van alle woongebouwen in de entiteit:

$$V_{total} = \sum_{i=1}^{n} V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

GEVAL 2: gegevens over het aantal inwoners zijn niet beschikbaar

In dit geval wordt het aantal inwoners geschat op basis van het gemiddelde woonoppervlak per inwoner *FSI*. Indien deze parameter niet bekend is, wordt een nationale standaardwaarde gebruikt.

2A: het woonoppervlak is bekend op basis van wooneenheden. In dit geval wordt het aantal bewoners per woning-eenheid als volgt geschat:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Het aantal inwoners van het gebouw kan nu net zoals in GEVAL 1A hierboven worden geschat.

2B: het woonoppervlak is bekend voor het hele gebouw, d.w.z. de som van de woonoppervlakken van alle wooneenheden is bekend. In dit geval wordt het aantal bewoners als volgt geschat:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2C: het woonoppervlak is alleen bekend voor entiteiten die groter zijn dan een gebouw, bv. huizenrijen, huizenblokken, wijken of zelfs een gehele gemeente.

In dit geval wordt het aantal inwoners van een gebouw geschat op basis van het volume van het gebouw zoals beschreven in GEVAL 1B hierboven, waarbij het totale aantal inwoners als volgt wordt geschat:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D: het woonoppervlak is niet bekend. In dit geval wordt het aantal inwoners van een gebouw geschat zoals hierboven in GEVAL 2B is beschreven, waarbij het woonoppervlak als volgt wordt geschat:

$$DFS_{building} = BA_{building} \times 0{,}8 \times NF_{building} \quad (2.8.9)$$

De factor 0,8, is de omrekeningsfactor *bruto vloeroppervlak → woonoppervlak*. Indien bekend is dat een andere factor representatief is voor het oppervlak, wordt die in plaats daarvan gebruikt en duidelijk gedocumenteerd.

▼M2

Indien het aantal verdiepingen van het gebouw niet bekend is, moet het worden geschat op basis van de hoogte van het gebouw, $H_{building}$, wat doorgaans een niet-geheel aantal verdiepingen oplevert:

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3\ \text{m}} \qquad (2.8.10)$$

Indien noch de hoogte van het gebouw, noch het aantal verdiepingen bekend is, wordt een standaardwaarde voor het aantal verdiepingen gebruikt die representatief is voor de wijk of gemeente.

Toekenning van waarneempunten aan gevels van gebouwen

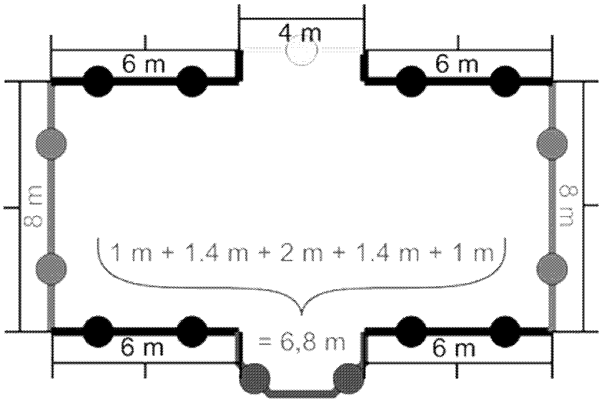
De beoordeling van de geluidsbelasting van de bevolking is gebaseerd op waarneempunten op 4 m hoogte boven het terreinniveau vóór de gevels van woongebouwen.

Voor de berekening van het aantal inwoners wordt hetzij de volgende geval-1-procedure, hetzij de geval-2-procedure voor geluidsbronnen op de grond gebruikt. Voor vliegtuiglawaai dat volgens 2.6 wordt berekend, worden alle inwoners van een gebouw aan het dichtstbijzijnde geluidsberekeningspunt op het raster gekoppeld.

GEVAL 1

Figuur a

Voorbeeld van waarneemlocaties in de omgeving van een gebouw volgens de GEVAL-1-procedure



a) Segmenten van meer dan 5 m lengte worden verdeeld in regelmatige intervallen met de langst mogelijke lengte, maar minder dan of gelijk aan 5 m. Waarneempunten worden in het midden van elk regelmatig interval geplaatst.

b) Overige segmenten van meer dan 2,5 m lengte worden door één waarneempunt in het midden van elk segment weergegeven.

c) Overige aangrenzende segmenten met een totale lengte van meer dan 5 m worden als polylijn-objecten behandeld op een wijze die vergelijkbaar is met die welke in a) en b) wordt beschreven.

d) Het aantal aan een waarneempunt toegekende inwoners wordt gewogen door de lengte van de weergegeven gevel zodat de som over alle waarneempunten het totale aantal inwoners vertegenwoordigt.

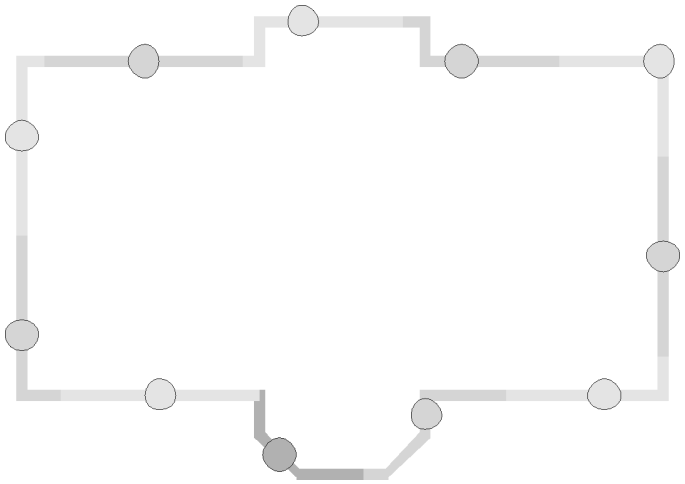
e) Alleen voor gebouwen met een woonoppervlak dat op een enkele woning per verdieping duidt, wordt het geluidsniveau van de meest blootgestelde gevel rechtstreeks voor de statistieken en met betrekking tot het aantal inwoners gebruikt.

▼M2

GEVAL 2

Figuur b

Voorbeeld van waarneemlocaties in de omgeving van een gebouw volgens de GEVAL-2-procedure



a) Gevels worden afzonderlijk beschouwd of vanaf de startpositie om de 5 m verdeeld, waarbij een waarneempositie halverwege de gevel of het 5 m-segment wordt geplaatst.

b) Het waarneempunt van het resterende deel bevindt zich in het middelpunt.

c) Het aantal aan een waarneempunt toegekende inwoners wordt gewogen door de lengte van de weergegeven gevel zodat de som over alle waarneempunten het totale aantal inwoners vertegenwoordigt.

d) Alleen voor gebouwen met een woonoppervlak dat op een enkele woning per verdieping duidt, wordt het geluidsniveau van de meest blootgestelde gevel rechtstreeks voor de statistieken en met betrekking tot het aantal inwoners gebruikt.

3. INVOERGEGEVENS

Invoergegevens die zo nodig in verband met de hierboven beschreven methoden moeten worden gebruikt, worden in aanhangsel F bij aanhangsel I vermeld.

In gevallen waar de in aanhangsel F bij aanhangsel I geleverde invoergegevens niet van toepassing zijn of afwijkingen van de werkelijke waarde veroorzaken die niet aan de onder 2.1.2 en 2.6.2 gestelde voorwaarden voldoen, is het mogelijk andere waarden te gebruiken, mits de gebruikte waarden en gebruikte methode voor de bepaling ervan voldoende zijn gedocumenteerd, waaronder een demonstratie van hun geschiktheid. Deze informatie wordt openbaar beschikbaar gesteld.

4. MEETMETHODEN

Eventuele metingen, om welke reden dan ook, worden verricht in overeenstemming met de beginselen voor gemiddelde langetermijnmetingen zoals vermeld in ISO 1996-1: 2003 en ISO 1996-2: 2007 of, voor vliegtuiglawaai, ISO 20906:2009.

▼M2

Aanhangsel A

Gegevensvereisten

In paragraaf 2.7.6 van de hoofdtekst worden de algemene vereisten uiteengezet voor geval-specifieke gegevens over de luchthaven en de activiteiten die daar worden verricht, die nodig zijn voor de berekening van de geluidscontouren. In de volgende datasheets zijn voorbeeldgegevens opgenomen voor een hypothetische luchthaven. De te gebruiken gegevensformaten zijn in het algemeen afhankelijk van de vereisten en behoeften voor het specifieke systeem voor de opstelling van geluidsmodellen en het onderzoeksscenario.

Opmerking: Het wordt aanbevolen dat geografische informatie (referentiepunten enz.) wordt weergegeven in cartesische coördinaten. De keuze van het systeem van het specifieke coördinatenstelsel hangt normaliter af van de beschikbare kaarten.

A1 ALGEMENE LUCHTHAVENGEGEVENS

Aanduiding van de luchthaven	Hypothetische luchthaven	
Coördinatenstelsel	UTM, Zone 15, Datum WGS-84	
Luchthavenreferentiepunt, ARP (Aerodrome Reference Point)	3 600 000 m E	6 300 000 m N
	Midden van de start/landingsbaan 09L-27R	
Hoogte van het ARP	120 m /	
Gemiddelde luchttemperatuur op het ARP (*)	12,0 °C	
Gemiddelde vochtigheidsgraad op het ARP (*)	60 %	
Gemiddelde windsnelheid & -richting (*)	5 kt	270 graden
Bron van topografische gegevens	Onbekend	
(*) Herhalen voor elk belangrijk tijdsinterval (moment van de dag, seizoen enz.)		

A2 BESCHRIJVING VAN DE BAAN

Aanduiding van de baan	09L	
Begin van de baan	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Einde van de baan	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Rolstart	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Landingsdrempel	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Hoogte van het begin van de baan	110 m	
Gemiddelde helling van de baan	0,001	

De beschrijving van de baan kan voor verlegde drempels worden herhaald of de verlaagde drempels kunnen worden beschreven in het deel waarin het grondtraject wordt beschreven.

▼M2

A3 BESCHRIJVING VAN HET GRONDTRAJECT

Bij gebrek aan radargegevens is de volgende informatie nodig voor de beschrijving van bepaalde grondtrajecten.

Trajectnr.	001
Aanduiding van het traject	Dep 01 — 09L
Van baan	09L
Soort traject	Vertrek
Afstand van rolstart	0 m
Aantal subtrajecten:	7

Beschrijving van het hoofdtraject (de „backbone track”)

Segmentnr.	Rechte [m]	Kromme			Standaardafwijking voor zijwaartse dispersie aan het einde van het segment [m]
		L/R	Koerswijziging [°]	Straal [m]	
1	10 000				2 000
3		R	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

Trajectnr.	002
Aanduiding van het traject	App 01 — 09L — Disp 300
Van baan	09L
Soort traject	Nadering
Afstand van de landingsdrempel	300 m
Aantal subtrajecten:	1

Beschrijving van het hoofdtraject

Segmentnr.	Rechte [m]	Kromme			Standaardafwijking voor zijwaartse spreiding aan het einde van het segment [m]
		L/R	Koerswijziging [°]	Straal [m]	
1	30 000				0

Informatie over het naderingstraject	
Glijhoek voor naderingstrajecten	2,7°
Vluchthoogte bij invoeging in het glijpad	4 000 ft

▼M2

A4 BESCHRIJVING VAN HET LUCHTVERKEER

Referentieperiode	366 dagen (1-1-2014 tot en met 31-12-2014)	= 8 784 uur
Moment van de dag, periode I	Van 7 tot 19 uur	= 12 uur
Moment van de dag, periode II	Van 19 tot 23 uur	= 4 uur
Moment van de dag, periode III	Van 23 tot 7 uur	= 8 uur

DATASHEET VOOR DE BESCHRIJVING VAN HET LUCHTVERKEER — BEWEGINGEN PER TRAJECT			
Grondtrajectnr.	001		
Aanduiding van het traject	Dep 01 — 09L		
Aanduiding van het vlieg-tuig	**Bewegingen tijdens de periode**		
	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
Grondtrajectnr.	002		
Aanduiding van het traject	Dep 01 — 09L — Disp 300		
Aanduiding van het vlieg-tuig	**Bewegingen tijdens de periode**		
	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 DATASHEET VLUCHTPROCEDURE

Voorbeeldvliegtuig voor een Boeing 727-200 van hoofdstuk 3, zoals afgeleid van de radar, met behulp van de richtsnoeren die zijn vastgesteld in paragraaf 2.7.9 van de hoofdtekst.

Aanduiding van het vliegtuig	B727C3
NPD-identificatiecode van ANP-gegevensbank	JT8E5
Aantal motoren	3
Handeling	Vertrek
Daadwerkelijk gewicht van het vliegtuig [t]	71,5
Tegenwind [m/s]	5
Temperatuur [°C]	20
Hoogte van de luchthaven [m]	83

Segment -nr.	Afstand van RP (1) [m]	Hoogte [m]	Grondsnelheid [m/s]	Motorvermogen (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) Het referentiepunt RP is bij vertrekken het begin van de rolstart en bij naderingen de landingsdrempel.
(2) Eenheden die overeenkomen met eenheden uit de ANP-gegevensbank.

▼**M2**

Voorbeeld voor een procedureel profiel op basis van de vliegtuiggegevens die zijn opgeslagen in de ANP-gegevensbank:

Aanduiding van het vliegtuig volgens de ANP-gegevensbank	B727C3
NPD-identificatiecode van ANP-gegevensbank	JT8E5
Aantal motoren	3
Handeling	Vertrek
Daadwerkelijk gewicht van het vliegtuig [t]	71,5
Tegenwind [m/s]	5
Temperatuur [°C]	15
Hoogte van de luchthaven [m]	100

Segment -nr.	Handeling	Doel	Vleugelkleppen	Motorvermogen
1	Opstijgen		5	Opstijgen
2	Initiële stijgvlucht	Hoogte van 1 500 ft	5	Opstijgen
3	Intrekken van de vleugelkleppen	210 kts aangewezen snelheid Stijgsnelheid 750 ft per minuut	0	Max stijgsnelheid
4	Versnellen	250 kts aangewezen snelheid Stijgsnelheid 1 500 ft per minuut	0	Max stijgsnelheid
5	Klimmen	10 000 ft	0	Max stijgsnelheid

▼M2

Aanhangsel B

Berekeningen vluchtprestaties

Termen en symbolen

De termen en symbolen die in dit aanhangsel worden gebruikt zijn in overeenstemming met de termen en symbolen die gewoonlijk worden gebruikt door ingenieurs voor vliegtuigprestaties. Enkele basistermen worden hieronder kort toegelicht ten behoeve van gebruikers die hiermee niet vertrouwd zijn. Om strijdigheden met het hoofddeel van de methode te beperken, worden symbolen grotendeels afzonderlijk gedefinieerd in dit aanhangsel. Aan hoeveelheden waarnaar wordt verwezen in de hoofdtekst van de methode worden symbolen toegekend; enkele symbolen die in dit aanhangsel anders worden gebruikt worden gemarkeerd met een asterisk. Amerikaanse en SI-eenheden worden naast elkaar gebruikt; dit is wederom ter behoud van de gebruiken waarmee gebruikers uit verschillende vakgebieden bekend zijn.

Termen

Breekpunt	Zie nominaal vermogen
Gekalibreerde snelheid	(Ook wel equivalente of aangewezen snelheid genoemd.) De snelheid van het vliegtuig ten opzichte van de lucht, zoals aangegeven door een geijkt instrument in het vliegtuig. De werkelijke luchtsnelheid, die normaal gesproken groter is, kan worden berekend op basis van de gekalibreerde snelheid wanneer de luchtdichtheid bekend is.
Gecorrigeerde netto stuwkracht	De netto stuwkracht is de voortstuwende kracht die wordt uitgeoefend door een motor op het casco. Bij een bepaalde vermogensinstelling (*EPR* of N_1) neemt deze af met de luchtdichtheid naarmate de hoogte toeneemt; de gecorrigeerde netto stuwkracht is de stuwkracht op zeeniveau.
Nominaal vermogen	Bij specifieke maximumtemperaturen van onderdelen neemt de stuwkracht van de motoren af als de luchttemperatuur stijgt en andersom. Dit betekent dat er een kritische luchttemperatuur is waarboven de *nominale stuwkracht* niet kan worden verwezenlijkt. Voor de modernste motoren wordt dit de „nominale temperatuur” genoemd, omdat de stuwkracht bij lagere luchttemperaturen automatisch wordt verminderd tot de nominale stuwkracht om de levensduur te maximaliseren. De stuwkracht neemt hoe dan ook af bij temperaturen boven de nominale temperatuur — die vaak het *breekpunt* of de *breektemperatuur* wordt genoemd.
Snelheid	De grootte van de snelheidsvector van een vliegtuig (ten opzichte van het coördinatenstelsel van het luchtvaartterrein).
Nominale stuwkracht	De levensduur van een vliegtuigmotor is sterk afhankelijk van de bedrijfstemperaturen van de onderdelen hiervan. Hoe groter het gegenereerde vermogen of de stuwkracht, hoe hoger de temperaturen en hoe korter de levensduur. Om een evenwicht te bereiken tussen de vereisten op

▼M2

	het gebied van de prestaties en de levensduur, worden aan nominale motoren *stuwkrachtwaarden* toegekend voor de start, het klimmen en de kruissnelheid die het normale maximumvermogen bepalen.
Parameter voor de vaststelling van de stuwkracht	De piloot kan geen motorstuwkracht selecteren, maar wel een geschikte instelling van deze parameter die in de cockpit wordt getoond. Gewoonlijk is dit ofwel de motordrukverhouding (*EPR*) ofwel, bij lagedrukrotoren (of -propellers), de rotatiesnelheid (N_1).

Symbolen

De waarden zijn dimensieloos, tenzij anders vermeld. Symbolen en afkortingen die niet hieronder zijn vermeld, worden alleen lokaal gebruikt en worden gedefinieerd in de tekst. De subscripts 1 en 2 geven de omstandigheden aan respectievelijk het begin en het einde van een segment weer. Bovenstreepjes geven de gemiddelde waarden van een segment weer, d.w.z. het gemiddelde van de start- en eindwaarden.

a	Gemiddelde versnelling (in ft/s^2)
a_{max}	Maximale beschikbare versnelling (in ft/s^2)
A, B, C, D	Klepcoëfficiënten
$E, F, G_{A,B}, H$	Motorstuwkrachtcoëfficiënten
F_n	Netto stuwkracht per motor (in lbf)
F_n/δ	Gecorrigeerde netto stuwkracht per motor (in lbf)
G	Klimgradiënt
G'	Klimgradiënt bij uitgeschakelde motor
G_R	Gemiddelde baanhelling, positief opwaarts
g	Zwaartekrachtversnelling (in ft/s^2)
ISA	Internationale standaardatmosfeer
N *	Aantal motoren dat stuwkracht levert
R	Weerstand/lift-verhouding C_D/C_L
ROC	Stijgsnelheid van het segment (ft/min)
s	Afgelegde afstand over de grond over het grondtraject (in ft)
s_{TO8}	Startlengte bij een tegenwind van 8 kt (in ft)

▼**M2**

s_{TOG}	Startlengte gecorrigeerd voor w en G_R (in ft)
s_{TOw}	Startlengte bij tegenwind w (in ft)
T	Luchttemperatuur (in ° C)
T_B	Breekpunttemperatuur (in ° C)
V	Grondsnelheid (in kt)
V_C	Gekalibreerde luchtsnelheid (in kt)
V_T	Werkelijke luchtsnelheid (in kt)
W	Gewicht van het vliegtuig (in lb)
w	Snelheid van de tegenwind (in kt)
$\Delta\Delta s$	Lengte van het segment stilstaande lucht geprojecteerd op het grondtraject (in ft)
Δs_w	Lengte van het segment geprojecteerd op de grond, gecorrigeerd voor tegenwind (in ft)
δ	p/po, de verhouding van de omgevingsluchtdruk op de vliegtuighoogte tot de standaard luchtdruk op gemiddeld zeeniveau: po = 101,325 kPa (of 1 013,25 mb)
ε	Dwarshelling (in radialen)
γ	Stijg-/daalhoek (in radialen)
θ	$(T + 273{,}15)/(T_0 + 273{,}15)$ de verhouding van de luchttemperatuur op een bepaalde hoogte tot de standaardluchttemperatuur op gemiddeld zeeniveau: T_0 = 15,0 °C
σ *	ρ/ρ_0 = de verhouding van de luchtdichtheid op een bepaalde hoogte tot de gemiddelde waarde op zeeniveau (ook$\sigma = \delta/\theta$)

B1 INLEIDING

Vliegbaansynthese

In dit aanhangsel worden voornamelijk procedures aanbevolen voor de berekening van een vluchtprofiel van een vliegtuig op basis van specifieke aerodynamische en motorparameters, het gewicht van het vliegtuig, de atmosferische omstandigheden, het grondtraject en de operationele procedure (vluchtconfiguratie, instelling van de motor, voorwaartse snelheid, zijwaartse snelheid enz.). De operationele procedure wordt beschreven aan de hand van een reeks *procedurele stappen* die voorschrijven hoe het profiel moet worden gevlogen.

Het vluchtprofiel voor het opstijgen of landen wordt weergegeven door een reeks van rechte lijnsegmenten waarvan de eindpunten *profielpunten* worden genoemd. Het wordt berekend aan de hand van aerodynamische en stuwkrachtvergelijkingen die talrijke coëfficiënten en constanten bevatten die beschikbaar moeten zijn voor de specifieke combinatie van het casco en de motor. Dit berekeningsproces wordt in de tekst beschreven als het proces van *vliegbaansynthese*.

Naast de prestatieparameters voor het vliegtuig, die kunnen worden verkregen uit de ANP-gegevensbank, vereisen deze vergelijkingen de bepaling van 1) het totaalgewicht van het vliegtuig, 2) het aantal motoren, 3) de luchttemperatuur, 4) de hoogte van de baan, en 5) de procedurele stappen (uitgedrukt als het vermogen, de vleugelklephoeken, de snelheid en, tijdens de versnelling, de gemiddelde stijg-/daalsnelheid) voor elk segment tijdens de start en landing. Elk

▼M2

segment wordt vervolgens ingedeeld als rolstart, start of landing, klim met constante snelheid, vermindering van het vermogen, klim met versnelling of zonder intrekken van de kleppen, daling met of zonder vertraging en/of gebruik van de kleppen, of laatste deel van de landing. Het vluchtprofiel wordt stap voor stap opgebouwd met beginparameters voor elk segment die gelijk zijn aan die aan het einde van het voorgaande segment.

De aerodynamische-prestatieparameters in de ANP-gegevensbank zijn bedoeld om een redelijk nauwkeurig beeld van de daadwerkelijke vliegbaan van een vliegtuig te geven voor de specifieke referentieomstandigheden (Zie **paragraaf 2.7.6 van de hoofdtekst**). De aerodynamische parameters en de motorcoëfficiënten zijn echter geschikt gebleken voor luchttemperaturen tot 43 °C, vlieghoogten tot 4 000 voet en voor de gewichten als vermeld in de ANP-gegevensbank. De vergelijkingen maken dus de berekening mogelijk van vliegbanen bij vliegtuiggewichten, windsnelheden, luchttemperaturen en de hoogten (luchtdrukken) van de baan die anders zijn dan die van het referentiescenario, met, normaal gesproken, voldoende nauwkeurigheid voor het berekenen van de contouren van de gemiddelde geluidsniveaus rond een luchthaven.

In **afdeling B-4** wordt uitgelegd hoe voor vertrekken rekening wordt gehouden met de gevolgen van draaiende vluchten. Hierdoor kan rekening worden gehouden met de dwarshelling bij de berekening van de gevolgen van het laterale richteffect (de installatie-effecten). Ook worden de stijghoeken over het algemeen verminderd tijdens een draaiende vlucht, afhankelijk van de straal van de bocht en de snelheid van het vliegtuig. (De gevolgen van bochten tijdens de landing zijn complexer en worden momenteel niet behandeld. Deze zullen echter zelden veel invloed hebben op de geluidscontouren.)

In de **afdelingen B-5** tot en met **B-9** wordt de aanbevolen methode voor het maken van de vluchtprofielen voor vertrek beschreven, op basis van de coëfficiënten uit de ANP-gegevensbank en de procedurele stappen.

In de **afdelingen B-10** en **B-11** wordt de methode beschreven die wordt gebruikt voor het maken van vluchtprofielen voor de nadering, op basis van de coëfficiënten uit de ANP-gegevensbank en vluchtprocedures.

In **afdeling B-12** is voorzien in uitgewerkte voorbeelden van de berekeningen.

Er is voorzien in afzonderlijke reeksen vergelijkingen voor de bepaling van de netto stuwkracht die wordt geproduceerd door respectievelijk straalmotoren en propellers. Tenzij anders vermeld, zijn de vergelijkingen voor de aerodynamische prestaties van een vliegtuig gelijkelijk van toepassing op vliegtuigen met straalmotoren en vliegtuigen met propellers.

Gebruikte wiskundige symbolen worden gedefinieerd aan het begin van dit aanhangsel en/of waar zij voor het eerst worden geïntroduceerd. In alle vergelijkingen moeten de eenheden van de coëfficiënten natuurlijk overeenstemmen met de eenheden van de bijbehorende parameters en variabelen. Ten behoeve van de consistentie met de ANP-gegevensbank, worden in dit aanhangsel de gebruiken van de luchtvaartprestatietechniek gevolgd; afstanden en hoogten in voet (ft), snelheid in knopen (kt), massa in ponden (lb), kracht in „pounds-force” (gecorrigeerd nettovermogen bij hoge temperaturen) enzovoort — hoewel enkele waarden (bijvoorbeeld atmosferische) in SI-eenheden worden uitgedrukt. Modelbouwers die gebruikmaken van andere eenheden moeten goed opletten dat zij de juiste omrekeningsfactoren toepassen wanneer zij de vergelijkingen aanpassen aan hun behoeften.

▼**M2**

Vliegbaananalyse

In sommige toepassingen voor modellering wordt de vliegbaaninformatie niet in procedurele stappen verstrekt, maar als coördinaten uitgedrukt in positie en tijd die gewoonlijk worden bepaald aan de hand van een analyse van de radargegevens. Dit wordt behandeld in **afdeling 2.7.7** van de hoofdtekst. In dit geval worden de vergelijkingen van dit aanhangsel „andersom" gebruikt; de parameters voor de motorstuwkracht worden afgeleid van de beweging van het vliegtuig in plaats van andersom. Over het algemeen is dit, wanneer het gemiddelde van de vliegbaangegevens is berekend en deze in segmenten zijn ingedeeld, waarbij elk segment wordt aangemerkt op grond van klim of daling, versnelling of vertraging en stuwkracht- en klepveranderingen, relatief eenvoudig in vergelijking met de vliegbaansynthese, waarbij vaak sprake is van iteratieve processen.

B2 MOTORSTUWKRACHT

De voortstuwende kracht die door elke motor wordt geproduceerd is een van de vijf kwantiteiten die moet worden bepaald aan het einde van elk vliegbaansegment (de andere zijn hoogte, snelheid, motorvermogen en dwarshelling). De netto stuwkracht is het deel van de totale stuwkracht van de motor dat beschikbaar is voor de aandrijving. Voor aerodynamische en akoestische berekeningen wordt de netto stuwkracht bij normale luchtdruk op gemiddeld zeeniveau gebruikt. Dit is bekend als de *gecorrigeerde netto stuwkracht,* F_n/δ.

Dit is ofwel de netto stuwkracht die beschikbaar is bij de exploitatie bij een specifiek *stuwkrachtklasse* of de netto stuwkracht wanneer de *parameter voor de instelling van de stuwkracht* op een bepaalde waarde wordt ingesteld. Voor turbinestraal- en turbofanmotoren die werken volgens een bepaald stuwkrachtcijfer, kan de gecorrigeerde netto stuwkracht volgens de volgende vergelijking worden berekend:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \qquad \text{(B-1)}$$

waarbij

F_n de netto stuwkracht per motor is, in lbf;

δ de verhouding van de omgevingsluchtdruk op de vliegtuighoogte tot de standaard luchtdruk op gemiddeld zeeniveau is, d.w.z. tot 101,325 kPa (of 1 013,25 mb) [zie ref. 1];

F_n/δ de gecorrigeerde netto stuwkracht per motor is, in lbf;

V_C de gekalibreerde luchtsnelheid is, in kt;

T de temperatuur van de omgevingslucht is waarin het vliegtuig wordt geëxploiteerd, in °C; en

E, F, G_A, G_B, H de motorstuwkrachtconstanten of -coëfficiënten zijn voor temperaturen beneden de nominale motortemperatuur bij het gebruikte stuwkrachtklasse (voor het huidige segment van de vliegbaan, d.w.z. opstijgen/opklimmen of benadering), in lb.s/ft, lb/ft, lb/ft^2, lb/°C. Deze kunnen worden verkregen uit de ANP-gegevensbank.

Er zijn ook gegevens beschikbaar in de ANP-gegevensbank die de berekening mogelijk maken van niet-opgegeven stuwkracht als functie van een stuwkrachtparameter. Dit wordt door sommige fabrikanten gedefinieerd als de motordrukverhouding *EPR* en door sommige fabrikanten als de lagedruksrotorsnelheid, of propellersnelheid, N_1. Wanneer deze parameter *EPR* is, wordt de vergelijking B-1 vervangen door

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \qquad \text{(B-2)}$$

waarbij K_1 en K_2 coëfficiënten uit de ANP-gegevensbank zijn die betrekking hebben op de gecorrigeerde netto stuwkracht en de motordrukverhouding die in de buurt komen van de motordrukverhouding die van belang is voor het opgegeven machgetal van het vliegtuig.

▼**M2**

Wanneer de rotatiesnelheid van de motor N_1 de parameter is die wordt gebruikt door het cockpitpersoneel voor de vaststelling van de stuwkracht, is de algemene stuwkrachtvergelijking

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right)^2 \quad \text{(B-3)}$$

waarbij

N_1 de rotatiesnelheid van de lagedrukcompressor (of -propeller) en de turbinetrappen van de motor is, in %;

θ = (T + 273)/288,15, de verhouding van de absolute totale temperatuur bij de inlaat van de motor tot de absolute standaard luchttemperatuur op gemiddeld zeeniveau [zie 1].

$\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}$ de gecorrigeerde lagedruk-rotorsnelheid is, in %; en

K_3, K_4 constanten zijn die zijn afgeleid van de geïnstalleerde motorgegevens, met inbegrip van de desbetreffende N_1-snelheden.

Er moet worden opgemerkt dat E, F, G_A, G_B en H in de vergelijkingen B-2 en B-3 voor een bepaald vliegtuig verschillende waarden kunnen hebben dan die in vergelijking B-1.

Niet elke term in de vergelijking zal altijd belangrijk zijn. Voor nominale motoren die in bedrijf zijn bij luchttemperaturen beneden het breekpunt (normaal gesproken 30 °C), kan het zijn dat de temperatuurterm bijvoorbeeld niet nodig is. Voor niet-nominale motoren moet rekening worden gehouden met de omgevingstemperatuur bij het bepalen van de nominale stuwkracht. Boven de temperatuur van het nominale vermogen van de motor moet een andere reeks motorstuwkrachtcoëfficiënten (E, F, G_A, G_B en $H)_{high}$ worden gebruikt voor de bepaling van de beschikbare stuwkracht. Gebruikelijk is om dan F_n/δ te berekenen aan de hand van de coëfficiënten voor de lage en de hoge temperatuur en het hogere stuwkrachtniveau te gebruiken voor de temperaturen *beneden* de temperatuur voor het nominale vermogen en het lagere berekende stuwkrachtniveau te gebruiken voor temperaturen *boven* de temperatuur voor het nominale vermogen.

Wanneer slechts lage temperatuurcoëfficiënten voor de stuwkracht beschikbaar zijn, kan de volgende verhouding worden gebruikt:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B)\cdot(1 - 0{,}006 \cdot T)/(1 - 0{,}006 \cdot T_B) \quad \text{(B-4)}$$

waarbij

$(F_n/\delta)_{high}$ de gecorrigeerde nettostuwkracht bij hoge temperatuur (lbf),

T_B het temperatuurbreekpunt is (gebruik bij het ontbreken van een definitieve waarde een standaardwaarde van 30 °C).

De ANP-gegevensbank biedt waarden voor de constanten en coëfficiënten voor de vergelijkingen B-1 tot en met B-4.

Voor door propellers aangedreven vliegtuigen moet de gecorrigeerde netto stuwkracht per motor worden afgelezen uit de grafieken of worden berekend aan de hand van de vergelijking

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_P/V_T)/\delta \quad \text{(B-5)}$$

waarbij

η het schroefrendement is voor een bepaalde propellerinstallatie en een functie is van de rotatiesnelheid van de propeller en de vliegsnelheid van het vliegtuig

V_T de werkelijke luchtsnelheid is, in kt

P_P het netto voortstuwingsvermogen is voor een bepaalde vluchtconditie, bijvoorbeeld maximaal start- of stijgvermogen, in hp

▼M2

De parameters van de vergelijking B-5 voor de instellingen voor de maximale start- en klimstuwkracht kunnen worden gevonden in de ANP-gegevensbank.

De werkelijke luchtsnelheid V_T wordt geschat aan de hand van de gekalibreerde vliegsnelheid V_C, met de vergelijking

$$V_T = V_C/\sqrt{\sigma} \tag{B-6}$$

waarbij σ de verhouding is tussen de luchtdichtheid op vluchthoogte en de gemiddelde waarde op zeeniveau.

Richtsnoeren voor het werken met een verminderde startstuwkracht

Vaak is het gewicht van vliegtuigen lager dan het toegestane maximum en/of is de beschikbare baanlengte langer dan het vereiste minimum bij het gebruik van de maximale startstuwkracht. In deze gevallen is het gebruikelijk de stuwkracht van de motor tot onder het maximumniveau te beperken om de levensduur van de motoren te verlengen en soms om het geluid te beperken. De stuwkracht van de motor kan alleen worden verminderd tot niveaus waarop een vereiste veiligheidsmarge wordt aangehouden. De berekeningsmethode die door luchtvaartmaatschappijen wordt gebruikt om de mate van stuwkrachtvermindering te bepalen, is navenant geregeld: de methode is complex en houdt rekening met talrijke factoren, waaronder het startgewicht, de omgevingstemperatuur, de aangegeven baanlengtes, de hoogte van de baan en criteria met betrekking tot de obstakelvrije hoogte van de baan. De mate van stuwkrachtvermindering varieert dus van vlucht tot vlucht.

Aangezien zij een groot effect kunnen hebben op de geluidscontouren bij vertrek, dienen modelbouwers voldoende rekening te houden met het gebruik bij verminderde stuwkracht en, om de best mogelijke voorzieningen te treffen, praktisch advies in te winnen bij exploitanten.

Indien een dergelijk advies niet beschikbaar is, wordt nog steeds aangeraden hiermee op andere wijzen rekening te houden. Het is onpraktisch om de berekeningen van de exploitanten over te nemen voor de opstelling van geluidsmodellen; zij zouden ook niet geschikt zijn naast de gebruikelijke vereenvoudigingen en schattingen die worden gemaakt voor het berekenen van de gemiddelde geluidsniveaus op de lange termijn. Als bruikbaar alternatief worden de onderstaande richtsnoeren verstrekt. Het moet worden benadrukt dat er veel onderzoek op dit gebied wordt uitgevoerd en dat deze richtsnoeren dus kunnen worden gewijzigd.

Uit een analyse van zwarte dozen is gebleken dat de mate van stuwkrachtvermindering sterk verband houdt met de verhouding tussen het daadwerkelijke startgewicht en het gereguleerde startgewicht (RTOW), tot een vaste ondergrens ([1]); d.w.z.

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \tag{B-7}$$

waarbij $(F_n/\delta)_{max}$ de maximale nominale stuwkracht is, W het daadwerkelijke totale startgewicht is en W_{RTOW} het gereguleerde startgewicht is.

Het RTOW is het maximale startgewicht dat veilig kan worden gebruikt, terwijl wordt voldaan aan de eisen op het gebied van de lengte van de startbaan, het uitvallen van motoren, en obstakels. Het is een functie van de beschikbare baanlengte, de hoogte van de baan, de temperatuur, de tegenwind en de klephoek. Deze informatie kan worden verkregen van de exploitanten en is vermoedelijk gemakkelijker te verkrijgen dan gegevens inzake de daadwerkelijke mate van stuwkrachtvermindering. Het kan ook worden berekend aan de hand van gegevens uit vlieghandboeken.

([1]) Luchtwaardigheidsautoriteiten schrijven normaliter een lagere stuwkrachtgrens voor, die vaak 25 procent onder het maximum ligt.

▼M2

Verminderde klimkracht

Wanneer de stuwkracht bij de start wordt verminderd, maken exploitanten vaak, maar niet altijd, gebruik van een verminderde klimkracht die onder de maximumniveaus ligt ([1]). Dit voorkomt dat zich situaties voordoen waarin het vermogen aan het einde van de eerste klim met startstuwkracht moet worden verhoogd in plaats van teruggeschroefd. Het is echter moeilijker hiervoor een grondreden voor een gemeenschappelijke basis vast te stellen. Sommige exploitanten gebruiken vaste pallen voor een lagere klimkracht dan de maximale klimkracht, die soms worden aangeduid als „Climb 1" en „Climb 2" en die meestal de klimkracht met respectievelijk 10 en 20 procent beperken ten opzichte van het maximum. Er wordt aanbevolen dat de klimkrachtniveaus ook met 10 procent worden verminderd wanneer gebruik wordt gemaakt van verminderde startstuwkracht.

B3 VERTICALE PROFIELEN VAN DE TEMPERATUUR, DRUK, DICHTHEID EN DE WINDSNELHEID

Voor de toepassing van dit document wordt voor schommelingen in de temperatuur, druk en dichtheid bij hoogtes boven gemiddeld zeeniveau uitgegaan van de waarden van de Internationale standaardatmosfeer. De hieronder beschreven methoden zijn gevalideerd voor luchthavens tot op hoogten van 4 000 ft boven zeeniveau en voor luchttemperaturen tot 43 °C (109 °F).

Hoewel de gemiddelde windsnelheid in werkelijkheid verschilt afhankelijk van de hoogte en tijd, is het gewoonlijk niet praktisch hier rekening mee te houden bij de opstelling van geluidscontourmodellen. In plaats daarvan zijn de onderstaande vergelijkingen voor vliegprestaties gebaseerd op de algemene veronderstelling dat het vliegtuig altijd rechtstreeks tegen een (standaard)wind van 8 kt in vliegt, ongeacht de kompasrichting (hoewel niet expliciet rekening wordt gehouden met de gemiddelde windsnelheid bij berekeningen van de geluidsvoortplanting). Er is voorzien in methoden voor het aanpassen van de resultaten bij andere tegenwindsnelheden.

B4 DE EFFECTEN VAN BOCHTEN

In de rest van dit aanhangsel wordt uitgelegd hoe de vereiste eigenschappen moeten worden berekend van de segmenten tussen de profielpunten *s* en *z* verbinden, die de tweedimensionale vliegkoers op het verticale vlak boven de grondkoers definiëren. De segmenten worden in volgorde van de bewegingsrichting gedefinieerd. Aan het einde van een segment (of aan het begin van de aanloop in het geval van het eerste segment bij een vertrek), waarvoor de operationele parameters en de volgende procedurele stap zijn vastgesteld, moeten de klimhoek en baanlengte tot het punt waar de vereiste hoogte en/of snelheid worden bereikt, worden berekend.

Als de koers recht is, wordt dit in een enkel segment vervat, waarvan de geometrie dan rechtstreeks kan worden bepaald (zij het soms met een zekere mate van herhaling). Maar wanneer een bocht begint of eindigt of de straal of richting hiervan verandert voordat de vereiste eindwaarden zijn bereikt, voldoet een enkel segment niet, omdat de lift en de weerstand van het vliegtuig veranderen met de dwarshelling. Om rekening te houden met de effecten van de bocht of de klim zijn aanvullende profielsegmenten nodig om de procedurele stap als volgt uit te voeren.

Het ontwerp van het grondtraject wordt beschreven in paragraaf **2.7.13** van de tekst. Dit wordt los van vluchtprofielen van vliegtuigen gedaan (hoewel ervoor wordt gezorgd dat geen bochten worden gedefinieerd die niet onder normale operationele omstandigheden kunnen worden gevlogen). Maar aangezien het vluchtprofiel — hoogte en snelheid als functie van de baanlengte — wordt beïnvloed door bochten, kan het vluchtprofiel niet onafhankelijk van het grondtraject worden vastgesteld.

([1]) Hiertoe wordt de stuwkracht verminderd na de initiële klim bij startvermogen.

▼M2

Om snelheid te behouden in een bocht, moet de aerodynamische vleugeldraagkracht worden verhoogd om de centrifugale kracht, alsook het gewicht van het vliegtuig in evenwicht te houden. Dit leidt vervolgens tot meer weerstand en vereist derhalve meer stuwkracht. De effecten van de bocht worden in de prestatievergelijkingen uitgedrukt als functies van de dwarshelling ε, die, voor een vliegtuig dat horizontaal vliegt bij een constante snelheid in een ronde koers, kan worden berekend volgens de vergelijking

$$\varepsilon = \tan^{-1}\left\{\frac{2{,}85 \cdot V^2}{r \cdot g}\right\} \qquad \text{(B-8)}$$

waarbij V de grondsnelheid is, in kt

r de straal van de bocht is, in ft

en g de zwaartekrachtversnelling is, in ft/s^2

Bij alle bochten wordt uitgegaan van een constante straal en secundaire effecten als gevolg van niet-vlakke vliegbanen worden buiten beschouwing gelaten; dwarshellingen worden gebaseerd op de straal van de bocht r van uitsluitend het grondtraject.

Ter uitvoering van een procedurele stap wordt eerst een voorlopig profielsegment berekend aan de hand van de dwarshelling ε op het beginpunt, zoals vastgesteld volgens vergelijking B-8 voor de straal r van het koerssegment. Als de berekende lengte van het voorlopige segment zodanig is dat dit het begin of eind van een bocht niet kruist, wordt het voorlopige segment bevestigd en de aandacht gericht op de volgende stap.

Maar wanneer het voorlopige segment een of meer begin- of eindpunten van bochten kruist (waar ε verandert) ([1]), worden de vluchtparameters voor het eerste dergelijke punt geschat door middel van interpolatie (zie paragraaf **2.7.13**), worden zij samen met de coördinaten als eindpuntwaarden bewaard en wordt het segment afgekapt. Het tweede deel van de procedurele stap wordt dan vanaf dat punt toegepast, er nogmaals voorlopig van uitgaande dat het in een enkel segment kan worden voltooid met dezelfde eindwaarden, maar met het nieuwe startpunt en de nieuwe dwarshelling. Wanneer dit tweede segment dan nog een verandering in de straal van de bocht/richting passeert, is een derde segment vereist — enzovoort totdat de eindwaarden worden verkregen.

Benaderingsmethode

Het zal duidelijk zijn dat volledig rekening houden met de effecten van bochten, zoals hierboven beschreven, zeer complexe berekeningen met zich meebrengt, omdat het klimprofiel van een vliegtuig voor elk grondtraject dat het volgt afzonderlijk moet worden berekend. Veranderingen in het verticale profiel als gevolg van bochten hebben echter gewoonlijk een aanzienlijk kleinere invloed op de contouren dan veranderingen in de dwarshelling en sommige gebruikers kunnen ervoor kiezen de complexiteit te vermijden — ten koste van enige nauwkeurigheid — door de effecten van bochten op profielen niet in beschouwing te nemen, maar nog wel rekening te houden met de dwarshelling bij de berekening van de laterale geluidsemissie (zie paragraaf 2.7.19). Volgens deze benadering worden profielpunten voor een bepaalde exploitatie van een vliegtuig slechts eenmaal berekend, uitgaande van een recht grondtraject (waarvoor ε = 0 geldt).

B5 ROLSTART

Startstuwkracht zorgt ervoor dat het vliegtuig versnelt op de baan totdat het opstijgt. Tijdens het eerste deel van de klim wordt aangenomen dat de gekalibreerde snelheid constant is. Er wordt van uitgegaan dat het landingsgestel, indien intrekbaar, kort na het opstijgen wordt ingetrokken.

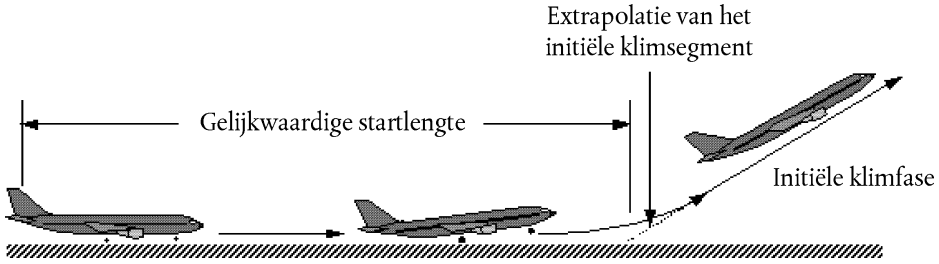
([1]) Ter voorkoming van de discontinuïteiten in de contouren die worden veroorzaakt door onmiddellijke veranderingen van de dwarshelling op het overgangspunt tussen een rechte en draaiende vlucht, worden subsegmenten geïntroduceerd in de geluidsberekeningen om lineaire overgangen van de dwarshelling mogelijk te maken voor de eerste en laatste vijf graden van de bocht. Deze zijn niet nodig bij de prestatieberekeningen; bij de vergelijking B-8 is de dwarshelling altijd bekend.

▼**M2**

Voor de toepassing van dit document wordt de daadwerkelijke rolstart benaderd door een gelijkwaardige startlengte (met een standaard tegenwind van 8 kt), s_{TO8}, gedefinieerd zoals in **afbeelding B-1**, als de afstand over de baan vanaf het loslaten van de remmen tot het punt waar een verlengde rechte lijn die de eerste vliegbaan van de klim met ingetrokken landingsgestel weergeeft, de baan kruist.

Afbeelding B-1

Gelijkwaardige startlengte



Op een vlakke baan wordt de gelijkwaardige lengte van de rolstart, s_{TO8}, in voet, bepaald door

$$S_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \qquad \text{(B-9)}$$

waarbij

B_8 een coëfficiënt is voor een specifieke vliegtuig-/klephoekcombinatie voor de ISA-referentieomstandigheden, met inbegrip van de tegenwind van 8 knopen, in ft/lbf

W het totaalgewicht van het vliegtuig is bij het loslaten van de remmen, in lbf

N het aantal motoren is dat stuwkracht levert.

Opmerking: Aangezien de vergelijking B-9 met de snelheid en hoogte van de baan rekening houdt met de variatie in stuwkracht, hangt de coëfficiënt B_8 voor een desbetreffend vliegtuig uitsluitend af van de klephoek.

Voor een andere tegenwind dan de standaard 8 knopen, wordt de lengte van de rolstart gecorrigeerd aan de hand van de vergelijking

$$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \qquad \text{(B-10)}$$

waarbij

S_{TOw} de lengte van de rolstart is, gecorrigeerd voor tegenwind, in w, ft

V_C (in deze vergelijking) de gekalibreerde rotatiesnelheid bij de start is, in kt

w de tegenwind is, in kt

De lengte van de rolstart wordt ook als volgt gecorrigeerd voor de baanhelling:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \qquad \text{(B-11)}$$

▼**M2**

waarbij

S_{TOG} de lengte van de rolstart is (ft), gecorrigeerd voor tegenwind en baanhelling,

a de gemiddelde versnelling over de baan is, gelijk aan $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2/(2 \cdot s_{TOw})$, ft/s^2

G_R de baanhelling is; die positief is wanneer de start hellingopwaarts plaatsvindt

B6 KLIMMEN MET CONSTANTE SNELHEID

Dit soort segment wordt gekenmerkt door de gekalibreerde snelheid van het vliegtuig, de klepinstelling en de hoogte en dwarshelling aan het einde van het segment, samen met de snelheid van de tegenwind (standaard 8 kt). Zoals bij elk segment, worden de beginparameters van het segment, waaronder de gecorrigeerde netto stuwkracht, gelijkgesteld aan de parameters aan het einde van het voorgaande segment — er zijn geen onderbrekingen (met uitzondering van de klephoek en de dwarshelling die, bij deze berekening, stapsgewijs kunnen veranderen). De netto stuwkracht aan het einde van het segment wordt eerst berekend met behulp van de geschikte vergelijking uit de vergelijkingen B-1 tot en met B-5. De gemiddelde geometrische klimhoek γ (zie **afbeelding B-1**) wordt dan berekend aan de hand van

$$\gamma = \arcsin\left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n / \delta}}{\overline{W / \delta}} - \frac{R}{\cos \varepsilon} \right] \right) \qquad \text{(B-12)}$$

waarbij de bovenstreepjes de waarden in het midden van een segment weergeven (= het gemiddelde van de waarden op het begin- en eindpunt en normaal gesproken de waarden van het midden van het segment) en

K een constante is die afhankelijk is van de snelheid en die gelijk is aan 1,01 wanneer $V_C \leq 200$ kt of anders aan 0,95. Deze constante vertegenwoordigt de effecten op de klimhoek bij het stijgen bij een tegenwind van 8 knopen en een versnelling die inherent is aan het klimmen bij een constante gekalibreerde vliegsnelheid (de daadwerkelijke snelheid neemt toe naarmate de luchtdichtheid bij het stijgen afneemt).

R de verhouding is van de weerstandscoëfficiënt tot de liftcoëfficiënt van het vliegtuig bij de gegeven klepinstelling. Het wordt aangenomen dat het landingsgestel is ingetrokken.

ε Dwarshelling, radialen

De klimhoek wordt gecorrigeerd voor tegenwind w, aan de hand van:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \qquad \text{(B-13)}$$

waarbij γ_w de gemiddelde klimhoek is, gecorrigeerd voor tegenwind.

De afstand die het vliegtuig aflegt over het grondtraject, Δs, terwijl het klimt met hoek γ_w, van een aanvankelijke hoogte h_1 tot een definitieve hoogte h_2, wordt berekend aan de hand van

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma_w} \qquad \text{(B-14)}$$

In de regel hebben twee verschillende fasen van een vertrekprofiel betrekking op een klim bij constante snelheid. De eerste fase, soms aangeduid als het *initiële klimsegment*, is onmiddellijk na het opstijgen, wanneer de veiligheidseisen voorschrijven dat het vliegtuig met een minimale vliegsnelheid vliegt die ten minste zo hoog is als de veilige startsnelheid. Dit is een gereguleerde snelheid die moet

▼M2

worden bereikt op 35 ft boven de baan bij een normale exploitatie. Het is echter gebruikelijk om een aanvankelijke stijgsnelheid aan te houden die iets boven de veilige startsnelheid ligt, gewoonlijk 10 tot 20 kt hoger, omdat dit de aanvankelijke klimhoek die wordt bereikt, verbetert. De tweede fase is na het intrekken van de kleppen en de eerste versnelling en wordt aangeduid als *voortgezette klim*.

Tijdens de initiële klim hangt de vliegsnelheid af van de instelling van de kleppen bij de start en het totale gewicht van het vliegtuig. De gekalibreerde aanvankelijke klimsnelheid V_{CTO} wordt berekend aan de hand van de eerste ordebenadering:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{\mathrm{W}} \tag{B-15}$$

waarbij C een coëfficiënt is die past bij de instelling van de kleppen (kt/√lbf), zoals gevonden in de ANP-gegevensbank.

Voor de voortgezette klim na de versnelling is de gekalibreerde snelheid een parameter die door de gebruiker moet worden ingevoerd.

B7 VERMINDERING VAN HET VERMOGEN (OVERGANGSSEGMENT)

Het vermogen wordt op een bepaald moment na de start verminderd („cut back”) ten opzichte van de startinstelling om de levensduur van de motor te verlengen en vaak om het lawaai in bepaalde gebieden te beperken. De stuwkracht wordt normaal gesproken verminderd tijdens ofwel een klimsegment bij constante snelheid (**afdeling B6**), ofwel een versnellingssegment (**afdeling B8**). Aangezien dit een relatief korte procedure is, die doorgaans slechts 3 tot 5 seconden duurt, wordt deze gemodelleerd door middel van toevoeging van een „overgangssegment” aan het hoofdsegment. Hiervoor wordt normaal gesproken een horizontale grondafstand van 1 000 ft (305 m) genomen.

Mate van stuwkrachtvermindering

Bij een normale exploitatie wordt de stuwkracht van de motor verminderd tot de maximale stuwkrachtinstelling voor de klim. In tegenstelling tot de startstuwkracht, kan de stuwkracht voor de klim voor onbepaalde tijd worden aangehouden, in de praktijk gewoonlijk totdat het vliegtuig zijn aanvankelijke kruishoogte heeft bereikt. De maximale stuwkracht voor de klim wordt bepaald aan de hand van de vergelijking B-1, met gebruikmaking van de door de fabrikant verstrekte maximale stuwkrachtcoëfficiënten. Voorschriften op het gebied van geluidsbeperking kunnen echter een verdere stuwkrachtvermindering vereisen, die soms wordt aangeduid als „deep cutback”. Omwille van de veiligheid wordt de maximale stuwkrachtvermindering beperkt [1] tot een niveau dat wordt bepaald aan de hand van de prestaties van het vliegtuig en het aantal motoren.

Het minimumniveau van „verminderde stuwkracht” wordt soms aangeduid als de „verminderde stuwkracht” met uitgeschakelde motor:

$$(F_n/\delta)_{engine.out} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0{,}01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos\varepsilon}\right] \tag{B-16}$$

waarbij

δ_2 de drukverhouding is op de hoogte h_2

G' de klimgradiënt bij uitgeschakelde motor in procenten is:

= 0 % voor vliegtuigen met een systeem voor een automatisch herstel van stuwkracht; of,

= 1,2 % voor een vliegtuig met 2 motoren

= 1,5 % voor een vliegtuig met 3 motoren

= 1,7 % voor een vliegtuig met 4 motoren

[1] „Procedures ter beperking van geluidshinder”, ICAO-document 8168 „PANS-OPS” Vol.1 deel V, hoofdstuk 3, ICAO 2004.

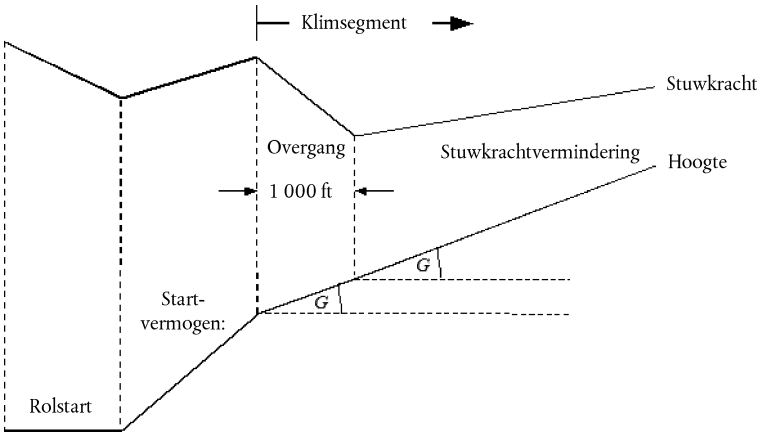
▼M2

Klimsegment bij constante snelheid met vermindering van vermogen

De gradiënt van een klimsegment wordt berekend aan de hand van de vergelijking B-12, waarbij de stuwkracht wordt berekend aan de hand van B1, met maximale klimcoëfficiënten, of B-16, bij verminderde stuwkracht. Het klimsegment wordt vervolgens opgesplitst in twee subsegmenten die beide dezelfde klimhoek hebben. Dit wordt geïllustreerd in **afbeelding B-2**.

Afbeelding B-2

Klimsegment bij constante snelheid met vermindering (illustratie — niet op schaal)



Aan het eerste subsegment wordt een grondafstand van 1 000 ft (305 m) toegekend en de gecorrigeerde netto stuwkracht per motor aan het einde van 1 000 ft wordt gelijkgesteld aan de beperkte waarde. (Als de oorspronkelijke horizontale afstand minder is dan 2 000 ft, wordt de helft van het segment gebruikt voor de vermindering van de stuwkracht.) De definitieve stuwkracht in het tweede subsegment wordt ook gelijkgesteld aan de verminderde stuwkracht. In het tweede subsegment wordt dus met een constante stuwkracht gevlogen.

B8 VERSNELLING VAN DE KLIM EN INTREKKEN VAN DE KLEPPEN

Dit volgt gewoonlijk op de initiële klimfase. Zoals voor alle segmenten geldt, zijn de beginpunten voor de hoogte h_1, de werkelijke luchtsnelheid V_T *1* en de stuwkracht $(F_n/\delta)_1$ die van het einde van het voorgaande segment. De gekalibreerde snelheid V_C *2* op het eindpunt en de gemiddelde stijgsnelheid *ROC* worden door de gebruiker ingevoerd (de dwarshelling ε is een functie van de snelheid en de straal van de bocht). Omdat zij onderling afhankelijk zijn, moeten de eindhoogte h_2, de daadwerkelijke eindsnelheid V_T *2*, de eindstuwkracht $(F_n/\delta)_2$ en de baanlengte van het segment Δs worden berekend door iteratie; de eindhoogte h_2 wordt aanvankelijk geschat en vervolgens opnieuw berekend door herhaaldelijk de vergelijkingen B-16 en B-17 te gebruiken totdat het verschil tussen de opeenvolgende schattingen kleiner is dan een bepaalde tolerantie, bijvoorbeeld één voet. Een praktische eerste schatting is $h_2 = h_{1\,+\,250\ \text{voet}}$.

De baanlengte van het segment (horizontaal afgelegde afstand) wordt als volgt geschat:

$$S_{seg} = 0{,}95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2)/2\,(\alpha_{max} - G \cdot g) \qquad \text{(B-17)}$$

▼M2

waarbij

0,95 een factor is om rekening te houden met het effect van een tegenwind van 8 kt bij een klim van 160 kt

k een constante is voor het omzetten van knopen in ft/sec = 1,688 ft/s per kt

V_{T2} = de werkelijke luchtsnelheid aan het einde van het segment, in kt: $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

waarbij σ_2 = luchtdichtheidsverhouding op eindhoogte h_2

a_{max} = maximale versnelling bij een horizontale vlucht (ft/s^2)

$= g\left[N \cdot \overline{F_n/\delta}/\left(\overline{W/\delta}\right) - R/cos\ \varepsilon\right]$

G = klimgradiënt$\approx \dfrac{ROC}{60 \cdot k \cdot \overline{V_T}}$

waarbij ROC = stijgsnelheid, ft/min

Aan de hand van deze schatting van Δs wordt de eindhoogte h_2' vervolgens opnieuw geschat volgens de vergelijking:

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0{,}95 \qquad \text{(B-18)}$$

Zolang de fout $|h'_2 - h_2|$ buiten de vastgestelde tolerantie ligt, worden de stappen B-17 en B-18 herhaald met gebruik van de nieuwste iteratiewaarden voor het einde van het segment voor de hoogte h_2, de werkelijke luchtsnelheid V_{T2} en de gecorrigeerde netto stuwkracht per motor $(F_n/\delta)_2$. Wanneer de fout binnen de tolerantie ligt, wordt de iteratieve cyclus beëindigd en het versnellingssegment vastgesteld met de definitieve waarden voor het einde van het segment.

Opmerking: Indien tijdens het proces van iteratie ($a_{max} - G \cdot g$) < 0,02 g, is de versnelling wellicht te klein om de gewenste V_C2 over een redelijke afstand te bereiken. In dit geval kan de klimgradiënt worden beperkt tot $G = a_{max}$ /g – 0,02, waardoor de gewenste klimsnelheid in feite wordt verminderd teneinde een aanvaardbare versnelling te behouden. Als $G < 0{,}01$ moet worden geconcludeerd dat er niet voldoende stuwkracht is om de gespecificeerde versnelling en stijgsnelheid te bereiken; de berekening moet worden afgebroken en de procedurele stappen moeten worden herzien ([1]).

De lengte van het versnellingssegment wordt gecorrigeerd voor de tegenwind w aan de hand van:

$$\Delta S_w = \Delta_S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \qquad \text{(B-19)}$$

Versnellingssegment met vermindering

Een vermindering van de stuwkracht wordt op dezelfde wijze ingevoerd in een versnellingssegment als in een segment voor constante snelheid: door het eerste deel van het segment te veranderen in een overgangssegment. De mate van stuwkrachtvermindering wordt op dezelfde wijze berekend als bij de procedure voor stuwkrachtvermindering bij constante snelheid, door uitsluitend de vergelijking B-1 te gebruiken. Let erop dat het over het algemeen niet mogelijk is om te versnellen en klimmen bij het aanhouden van de minimale stuwkrachtinstelling bij uitgeschakelde motor. Aan de stuwkrachtovergang wordt een grondafstand van 1 000 ft (305 m) toegekend en de gecorrigeerde netto stuwkracht per motor

([1]) In beide gevallen moet het computermodel zodanig worden geprogrammeerd dat de gebruiker op de hoogte wordt gesteld van de inconsistentie.

▼M2

aan het einde van de 1 000 ft wordt gelijkgesteld aan de beperkte waarde. De snelheid aan het einde van het segment wordt bepaald door interatie voor een segmentlengte van 1 000 ft. (Als de oorspronkelijke horizontale afstand minder is dan 2 000 ft, wordt de helft van het segment gebruikt voor de stuwkrachtwijziging.) De definitieve stuwkracht in het tweede subsegment wordt ook gelijkgesteld aan de verminderde stuwkracht. In het tweede subsegment wordt dus met een constante stuwkracht gevlogen.

B9 EXTRA KLIM- EN VERSNELLINGSSEGMENTEN NA HET INTREKKEN VAN DE KLEPPEN

Wanneer aanvullende versnellingssegmenten worden opgenomen in de vliegbaan voor vertrek, moeten de vergelijkingen B-12 tot en met B-19 opnieuw worden gebruikt om de grondafstand, de gemiddelde klimhoek en de gewonnen hoogte voor elk segment te berekenen. Zoals hierboven moet de definitieve hoogte van het segment worden geschat door middel van iteratie.

B10 DALING EN VERTRAGING

Bij de nadering van een vlucht moet het vliegtuig normaal gesproken dalen en vertragen in voorbereiding op het eindnaderingssegment, waarin de kleppen zijn ingesteld voor de nadering en het landingsgestel is uitgeklapt. De vluchtmechaniek is ongewijzigd ten opzichte van het geval van vertrek; het belangrijkste verschil is dat het hoogte- en snelheidsprofiel meestal bekend is en de stuwkrachtniveaus van de motor moeten worden geschat voor elk segment. De basisvergelijking voor de krachtbalans is:

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos\gamma + \sin\gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \qquad \text{(B-20)}$$

Vergelijking B-20 kan op twee verschillende manieren worden gebruikt. Ten eerste kan de snelheid van het vliegtuig aan het begin en einde van een segment worden bepaald, samen met een daalhoek (of de horizontale afstand van het segment) en de aanvankelijke en definitieve hoogten van het segment. In dit geval kan de vertraging worden berekend aan de hand van:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos\gamma)^2 - (V_1/\cos\gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_S/\cos\gamma)} \qquad \text{(B-21)}$$

waarbij Δs de grondafstand is en V_1 en V_2 de aanvankelijke en definitieve grondsnelheden zijn die zijn berekend aan de hand van

$$V = \frac{V_C \cdot \cos\gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \qquad \text{(B-22)}$$

De vergelijkingen B-20, B-21 en B-22 bevestigen dat een sterkere tegenwind bij de vertraging over een bepaalde afstand bij een constante daling ertoe leidt dat meer stuwkracht nodig is om dezelfde vertraging aan te houden, terwijl een staartwind ertoe leidt dat minder stuwkracht nodig is om dezelfde vertraging te aan te houden.

In de praktijk worden de meeste, zo niet alle, vertragingen tijdens de nadering uitgevoerd bij stationaire stuwkracht. Voor de tweede toepassing van de vergelijking B-20 wordt de stuwkracht dus vastgesteld op stationair en de vergelijking iteratief toegepast om (1) de vertraging en (2) de hoogte aan het einde van het vertragingssegment te bepalen — op een vergelijkbare wijze als voor de versnellingssegmenten bij vertrek. In dit geval kan de vertragingsafstand zeer verschillend zijn bij tegen- en staartwind en is het soms nodig om de daalhoek te verkleinen om redelijke resultaten te behalen.

▼**M2**

Voor de meeste vliegtuigen is de stationaire stuwkracht niet gelijk aan nul en voor veel vliegtuigen is het ook een functie van de vliegsnelheid. De vergelijking B-20 wordt dus opgelost voor de vertraging door de stationaire stuwkracht in te voeren; de stationaire stuwkracht wordt berekend aan de hand van de vergelijking:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \qquad \text{(B-23)}$$

waarbij (E_{idle}, F_{idle} $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ en H_{idle}) stationaire stuwkrachtcoëfficiënten van de motor zijn die beschikbaar zijn in de ANP-gegevensbank.

B11 NADERING

De gekalibreerde naderingssnelheid, V_{CA}, houdt verband met het bruto landingsgewicht volgens een vergelijking die vergelijkbaar is met vergelijking B-11, namelijk

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \qquad \text{(B-24)}$$

waarbij de coëfficiënt D (kt /Ölbf) overeenkomt met de stand van de kleppen voor de landing.

De gecorrigeerde netto stuwkracht per motor tijdens de daling via het glijpad voor de nadering wordt berekend door het oplossen van vergelijking B-12 voor het landingsgewicht W en de weerstand/lift-verhouding R behorend bij de stand van de kleppen met uitgeklapt landingsgestel. De instelling van de kleppen moet die zijn die normaal gesproken wordt gebruikt bij de daadwerkelijke exploitatie. Tijdens de nadering kan worden aangenomen dat de daalhoek van het glijpad γ constant is. Voor straalvliegtuigen en meermotorige propellervliegtuigen is γ doorgaans – 3°. Voor eenmotorige propellervliegtuigen is γ doorgaans – 5°.

De gemiddelde gecorrigeerde netto stuwkracht wordt berekend door de vergelijking B-12 om te keren, met K = 1,03 om rekening te houden met de vertraging die inherent is aan het vliegen van een dalende vliegbaan, met een referentie-tegenwind van 8 knopen bij de constante gekalibreerde snelheid, als berekend volgens vergelijking B-24, d.w.z.

$$\overline{F_n/\delta} = \frac{\overline{W/\delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin\gamma}{1{,}03} \right) \qquad \text{(B-25)}$$

Voor tegenwind die geen 8 kt is, wordt de gemiddelde gecorrigeerde netto stuwkracht

$$\left(\overline{F_n/\delta}\right)_w = \overline{F_n/\delta} + 1{,}03 \cdot \overline{W/\delta} \cdot \frac{\sin\gamma \cdot (w-8)}{N \cdot V_{CA}} \qquad \text{(B-26)}$$

De horizontale afstand die is afgelegd, wordt berekend aan de hand van:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma} \qquad \text{(B-27)}$$

(positief, omdat $h_1 > h_2$ en γ negatief is).

▼M2

Aanhangsel C

Modellering van laterale spreiding over het grondtraject

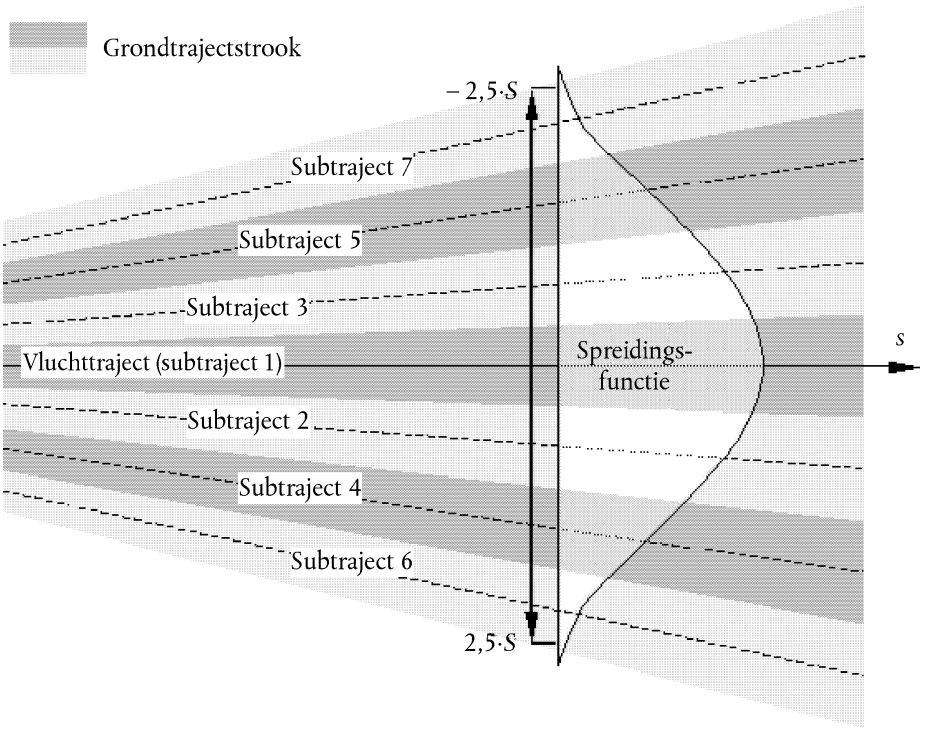
Er wordt aanbevolen dat de laterale spreiding over het grondtraject, bij gebrek aan radargegevens, te modelleren op basis van de veronderstelling dat de spreiding van de trajecten die haaks staan op het hoofdtraject een normale Gauss-distributie volgt. Er is gebleken dat deze aanname in de meeste gevallen redelijk is.

Uitgaande van een Gauss-distributie met een standaardafwijking *S*, geïllustreerd in **afbeelding C-1**, valt ongeveer 98,8 % van alle verplaatsingen binnen de grenzen van ± 2,5·*S* (d.w.z. binnen een strook met een breedte van 5·*S*).

Afbeelding C-1

Onderverdeling van een grondtraject in 7 subtrajecten.

De breedte van de strook is 5 maal de standaardafwijking van de spreiding van het grondtraject



Een Gauss-distributie kan normaal gesproken adequaat worden gemodelleerd met 7 afzonderlijke subtrajecten die gelijkmatig zijn verdeeld tussen de grenzen van de strook ±2,5·*S*, zoals weergegeven in **afbeelding C-1**.

De geschiktheid van de benadering hangt echter af van de verhouding tussen de trajectspreiding van de subtrajecten en de hoogten van het vliegtuig daarboven. Er kunnen zich situaties voordoen (bij zeer smalle of zeer verspreide trajecten) waarin een verschillend aantal subtrajecten beter is. Wanneer er te weinig subtrajecten zijn, worden „vingers” zichtbaar in de contouren. De **tabellen C-1** en **C-2** tonen de parameters voor een opsplitsing in 5 tot 13 subtrajecten. **Tabel C-1** toont de plaats van de desbetreffende subtracjecten, **tabel C-2** geeft het bijbehorende percentage van bewegingen op elk subtraject.

▼**M2**

Tabel C-1

Plaats van 5, 7, 9, 11 of 13 subtrajecten.

De totale breedte van de strook (met 98 % van alle bewegingen) is 5 maal de standaardafwijking

Subtraject-nummer	Locatie van de subtrajecten voor de onderverdeling in				
	5 subtrajecten	7 subtrajecten	9 subtrajecten	11 subtrajecten	13 subtrajecten
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

Tabel C-2

Percentage van bewegingen op 5, 7, 9, 11 of 13 subtrajecten.

De totale breedte van de strook (met 98 % van alle bewegingen) is 5 maal de standaardafwijking

Subtraject-nummer	Percentage van bewegingen op het subtraject voor de onderverdeling in				
	5 subtrajecten	7 subtrajecten	9 subtrajecten	11 subtrajecten	13 subtrajecten
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

Aanhangsel D

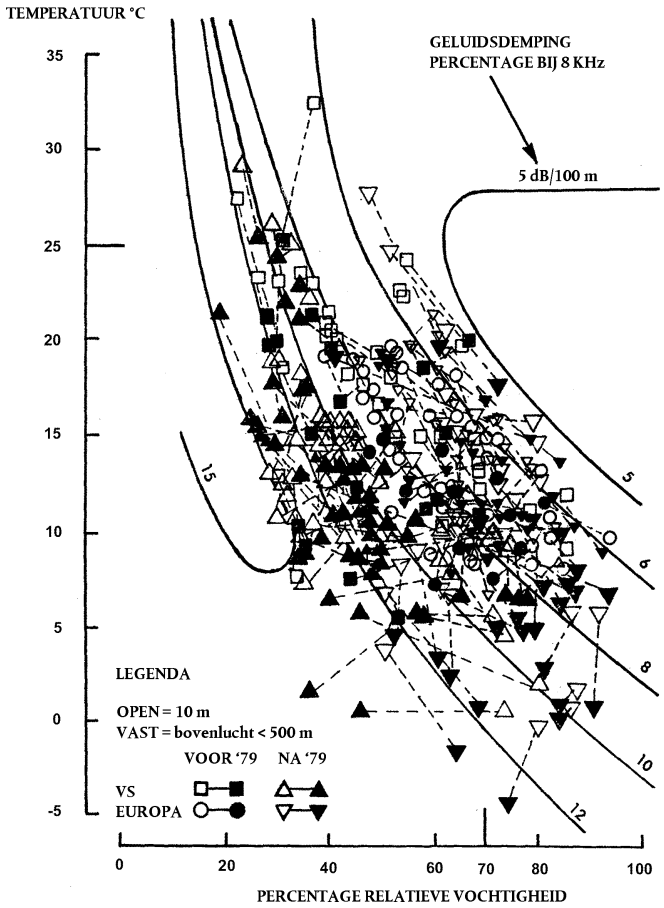
Herberekening van NPD-gegevens voor niet-referentievoorwaarden

De geluidsbijdragen van elk segment van de vliegbaan worden afgeleid uit de NPD-gegevens die zijn opgeslagen in de internationale ANP-gegevensbank. Het moet echter worden opgemerkt dat deze gegevens zijn genormaliseerd met gebruikmaking van gemiddelde percentages van atmosferische demping als gedefinieerd in SAE AIR-1845. Deze percentages zijn gemiddelden van de waarden die zijn vastgesteld tijdens tests voor de geluidscertificering voor vliegtuigen in Europa en de Verenigde Staten. De brede variatie in de atmosferische omstandigheden (temperatuur en relatieve vochtigheid) bij die tests is weergegeven in **afbeelding D-1**.

Afbeelding D-1

Meteorologische omstandigheden gemeten tijdens de tests voor geluidcertificering

DAADWERKELIJK GEMETEN
DAGOMSTANDIGHEDEN



De krommen in **afbeelding D-1** zijn berekend met gebruik van model ARP 866A voor atmosferische demping dat gangbaar is in de sector en tonen aan dat voor de verschillende testvoorwaarden een aanzienlijke variatie in de geluidabsorptie van hoge frequentie (8 kHz) werd verwacht (hoewel de variatie in de totale geluidabsorptie wat minder zou zijn).

Omdat de dempingpercentages die in **tabel D-1** zijn weergegeven rekenkundige gemiddelden zijn, kan de volledige reeks niet worden gekoppeld aan een enkele

▼M2

referentieatmosfeer (d.w.z. met bepaalde waarden voor de temperatuur en relatieve vochtigheid). Zij kunnen slechts worden gezien als waarden van een zuiver fictieve atmosfeer — hierna de „AIR-1845-atmosfeer”.

Tabel D-1

Gemiddelde percentages van atmosferische demping gebruikt voor de normalisatie van de NPD-gegevens in de ANP-gegevensbank

►C1 Middenfrequentie ◄ voor 1/3-octaafband [Hz]	Dempingpercentage [dB/100 m]	►C1 Middenfrequentie ◄ voor 1/3-octaafband [Hz]	Dempingpercentage [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

Er kan worden aangenomen dat de dempingcoëfficiënten van **tabel D-1** gelden voor redelijke uiteenlopende temperatuur- en vochtigheidswaarden. Om na te gaan of aanpassingen nodig zijn moet echter ARP-866A worden gebruikt ter berekening van de gemiddelde atmosferische absorptiecoëfficiënten voor de gemiddelde luchthaventemperatuur *T* en de relatieve vochtigheid *RH*. Wanneer uit een vergelijking van deze coëfficiënten met die in **tabel D-1** blijkt dat een aanpassing nodig is, moet de volgende methode worden gebruikt.

De ANP-gegevensbank voorziet in de volgende NPD-gegevens voor elk vermogen:

— het maximale geluidsniveau uitgezet tegen van de schuine afstand, $L_{max}\ (d)$,

— het over de tijd geïntegreerde niveau uitgezet tegen de afstand voor de referentiesnelheid $L_E(d)$, en

— het ongewogen referentiegeluidsspectrum bij een schuine afstand van 305 m (1 000 ft), $L_{n,ref}(d_{ref})$, waarbij n = frequentieband (variërend van 1 tot en met 24 voor 1/3-octaafbanden met ►C1 middenfrequenties ◄ van 50 Hz tot en met 10 kHz),

alle gegevens worden genormaliseerd naar de AIR-1845-atmosfeer.

De aanpassing van de NPD-krommen aan door de gebruiker ingevoerde omstandigheden *T* en *RH* verloopt in drie stappen:

▼**M2**

1. Ten eerste wordt het referentiespectrum gecorrigeerd om de atmosferische demping van SAE AIR-1845 $\alpha_{n,ref}$ te verwijderen:

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad \text{(D-1)}$$

waarbij $L_n(d_{ref})$ het ongedempte spectrum is bij d_{ref} = 305 m en $\alpha_{n,ref}$ de coëfficiënt is van de atmosferische absorptie van de frequentieband *n* die is overgenomen uit **tabel D-1** (maar uitgedrukt in dB/m).

2. Vervolgens wordt het gecorrigeerde spectrum aangepast aan elk van de tien standaard NPD-afstanden d_i aan de hand van de dempingpercentages voor zowel (i) de atmosfeer SAE AIR-1845 en (ii) de door de gebruiker ingevoerde atmosfeer (op basis van SAE ARP-866A).

(i) Voor de atmosfeer 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) Voor de atmosfeer van de gebruiker:

$$L_{n,866A}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20{,}\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T,RH) \cdot d_i \quad \text{(D-3)}$$

waarbij $\alpha_{n,866A}$ de coëfficiënt van de atmosferische absorptie is van de frequentieband *n* (uitgedrukt in dB/m), berekend op basis van SAE ARP-866A, met temperatuur *T*, en relatieve vochtigheid *RH*.

3. Op elke NPD-afstand d_i worden de twee spectra A-gewogen en worden de decibellen opgeteld ter bepaling van de resulterende A-gewogen niveaus $L_{A,866A}$ en $L_{A,ref}$, die vervolgens rekenkundig worden afgetrokken:

$$\Delta L(T, RH, d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad \text{(D-4)}$$

Het increment is het verschil tussen de NPD's in de door de gebruiker ingevoerde afmosfeer en de referentieatmosfeer. Dit wordt opgeteld bij de waarden van de NPD-gegevens uit de ANP-gegevensbank om de gecorrigeerde NPD-gegevens te kunnen afleiden.

Wanneer ΔL wordt toegepast om zowel de NPD's L_{max} als L_E aan te passen, betekent dit dat wordt aangenomen dat de verschillende atmosferische omstandigheden uitsluitend het referentiespectrum beïnvloeden en geen effect hebben op de vorm van het niveau-tijd-verloop. Dit kan als geldig worden beschouwd voor normale propagatiebereiken en normale atmosferische omstandigheden.

▼M2

Aanhangsel E

De correctie van een eindig segment

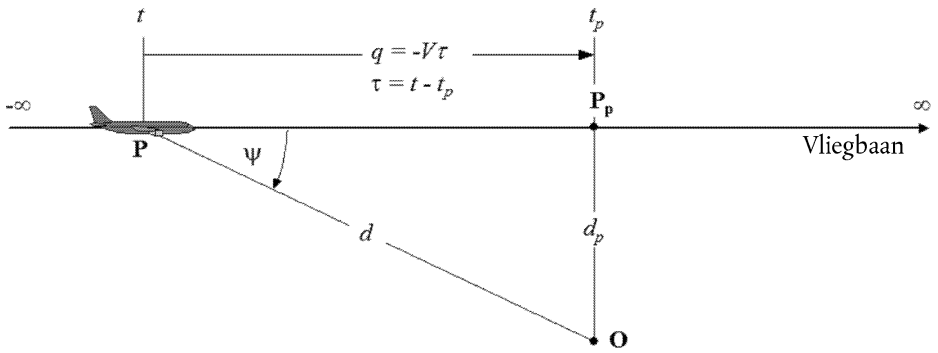
Dit aanhangsel beschrijft de afleiding van de correctie van een eindig segment en het bijbehorende algoritme voor de energiefractie zoals beschreven in paragraaf 2.7.19.

E1 GEOMETRIE

Het algoritme voor energiefractie is gebaseerd op de geluidsafstraling van een dipool-geluidsbron van de „vierde macht" en van 90 graden. De richtingskenmerken hiervan zijn vergelijkbaar met die van het geluid van een straalvliegtuig, ten minste in het hoekgebied dat de geluidsgebeurtenissen onder en naast de vliegbaan van het vliegtuig het meest beïnvloedt.

Afbeelding E-1

Geometrie tussen vliegbaan en waarnemerslocatie O



Afbeelding E-1 illustreert de geometrie van de geluidsvoortplanting tussen de vliegbaan en waarnemerslocatie **O**. Op punt **P** beschrijft het vliegtuig een rechte en horizontale vliegbaan in stilstaande, gelijkmatige lucht, met een constante snelheid. Het punt van dichtstbijzijnde nadering tot de waarnemer is $\mathbf{P_p}$. De parameters zijn:

d de afstand tussen de waarnemer en het vliegtuig

d_p de loodrechte afstand tussen de waarnemer en de vliegbaan (schuine afstand)

q de afstand tussen **P** en $\mathbf{P_p} = -V \cdot \tau$

V de snelheid van het vliegtuig

t het tijdstip waarop het vliegtuig zich op punt **P** bevindt

t_p het tijdstip waarop het vliegtuig zich op het punt van dichtstbijzijnde nadering $\mathbf{P_p}$ bevindt

τ vliegtijd = tijd nodig om van **P** tot $\mathbf{P_p}$ te vliegen $(\mathbf{t - t_p})$

ψ de hoek tussen de vliegbaan en de waarneemvector van het vliegtuig

Er moet worden opgemerkt dat, aangezien de vliegtijd τ ten opzichte van het punt van dichtstbijzijnde nadering negatief is wanneer het vliegtuig zich voor de positie van de waarnemer bevindt (zoals weergegeven in **afbeelding E-1**), de relatieve afstand q naar het punt van dichtstbijzijnde nadering in dat geval positief wordt. Wanneer het vliegtuig de waarnemer is gepasseerd, wordt q negatief.

▼M2

E2 SCHATTING VAN DE ENERGIEFRACTIE

Het basisconcept van de energiefractie is het uitdrukken van de blootstelling aan lawaai E, geproduceerd op de positie van de waarnemer voor een vliegbaansegment $\mathbf{P_1P_2}$ (met beginpunt $\mathbf{P_1}$ en eindpunt $\mathbf{P_2}$) door vermenigvuldiging van de blootstelling E_∞ van de hele oneindige overvlucht met een eenvoudige factor — de *energiefractiefactor F*:

$$E = F \cdot E_\infty \tag{E-1}$$

Aangezien de blootstelling kan worden uitgedrukt in termen van de tijdsintegraal van het effectieve (gewogen) geluidsdrukniveau, d.w.z.

$$E = const \cdot \int p^2(\tau) d\tau \tag{E-2}$$

voor de berekening van E, moet de effectieve waarde van de geluidsdruk worden uitgedrukt als functie van de bekende geometrische en operationele parameters. Voor een dipoolbron van 90°,

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \tag{E-3}$$

waarbij p^2 en ${p_p}^2$ de waargenomen effectieve geluidsdrukken zijn die worden geproduceerd door het vliegtuig wanneer het de punten $\mathbf{P}$ en $\mathbf{P_p}$ passeert.

Deze relatief eenvoudige relatie bleek een goede simulatie te bieden van straalvliegtuiglawaai, hoewel de echte mechanismen die hierbij betrokken zijn, zeer complex zijn. De term ${d_p}^2/d^2$ in de vergelijking E-3 beschrijft enkel het mechanisme van sferische spreiding ten opzichte van een puntbron, een oneindige geluidssnelheid en een gelijkmatige, niet-dissipatieve atmosfeer. Alle andere fysische effecten — het richtingseffect van de bron, de eindige geluidssnelheid, de atmosferische absorptie, het Doppler-effect, enz. — worden gedekt door de term $sin^2\psi$. Deze factor zorgt ervoor dat de effectieve druk omgekeerd evenredig afneemt als d^4; derhalve de uitdrukking bron van de „vierde macht”.

Invoering van de vervangingen

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ en } \left(\frac{d}{dp}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{dp}\right)^2$$

de effectieve druk kan worden uitgedrukt als een functie van de tijd (opnieuw zonder rekening te houden met de tijd van de geluidsspreiding):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \tag{E-4}$$

Door dit in de vergelijking (E-2) op te nemen, en de volgende vervanging uit te voeren

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \tag{E-5}$$

kan de blootstelling aan lawaai op het punt van de waarnemer door het voorbijvliegen in tijdsinterval $[\tau_1,\tau_2]$ worden uitgedrukt als

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1+\alpha^2)^2} d\alpha \tag{E-6}$$

De oplossing van deze integraal is:

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right) \tag{E-7}$$

▼M2

Integratie in het interval [–∞,+∞] (d.w.z. gedurende de gehele oneindige vliegbaan) levert de volgende vergelijking voor de totale blootstelling E_∞ op:

$$E_\infty = const \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \qquad \text{(E-8)}$$

de energiefractie volgens de vergelijking E-1 is dus

$$F = \frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1\right) \qquad \text{(E-9)}$$

E3 CONSISTENTIE VAN MAXIMALE EN OVER DE TIJD GEÏNTEGREERDE METRIEKEN — DE PROPORTIONELE AFSTAND

Een gevolg van het gebruik van het eenvoudige dipoolmodel ter bepaling van de energiefractie is dat het impliceert dat er een specifiek theoretisch verschil ΔL bestaat tussen de niveaus van geluidsgebeurtenissen $L_{\max}$ *en* L_E. Om ervoor te zorgen dat het contourmodel intern consistent is, moet dit gelijk zijn aan het verschil tussen de waarden die zijn bepaald op basis van de NPD-krommen. Het probleem is dat de NPD-gegevens zijn afgeleid van de feitelijke geluidsmetingen voor vliegtuigen — die niet noodzakelijkerwijs overeenstemmen met de eenvoudige theorie. Aan de theorie moet daarom een extra flexibiliteitselement worden toegevoegd. In principe worden de variabelen α_1 en α_2 echter bepaald door de geometrie en snelheid van het vliegtuig — waardoor er geen verdere vrijheidsgraden zijn. Een oplossing hiervoor wordt als volgt geboden door het concept van een *proportionele afstand* d_λ.

Het niveau van blootstelling $L_{E,\infty}$, zoals getabelleerd als functie van d_p in de ANP-gegevensbank voor referentiesnelheid V_{ref}, kan worden uitgedrukt als

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg\left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] \qquad \text{(E-10)}$$

waarbij p_0 een standaardreferentiedruk is en t_{ref} een referentietijd (= 1 s voor SEL). Voor de daadwerkelijke snelheid V wordt deze

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg\left(\frac{V_{ref}}{V}\right) \qquad \text{(E-11)}$$

Ook het maximale gebeurtenisniveau L_{max} kan als volgt worden geschreven

$$L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \qquad \text{(E-12)}$$

Voor de dipoolbron kan, met gebruik van de vergelijkingen E-8, E-11 en E-12, gezien (op basis van vergelijkingen E-2 en E-8) dat $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, het verschil ΔL als volgt worden geschreven:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V}\right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] - 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \qquad \text{(E-13)}$$

Dit kan alleen worden gelijkgesteld aan de waarde van ΔL die is bepaald op basis van de NPD-gegevens als de schuine afstand d_p, die is gebruikt voor de berekening van de energiefractie, wordt vervangen door een *proportionele afstand* d_λ berekend aan de hand van

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \qquad \text{(E-14)}$$

of

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \text{ met } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \qquad \text{(E-14b)}$$

▼**M2**

Door d_p in vergelijking E-5 te vervangen door d_λ en door gebruik van de definitie $q = V\tau$ van **afbeelding E-1**, kunnen de parameters α_1 en α_2 in vergelijking E-9 worden geschreven (door $q = q_1$ aan het beginpunt en $q - \lambda = q_2$ aan het eindpunt van een vliegbaansegment met de lengte λ te zetten) als

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ en } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \tag{E-15}$$

Door de daadwerkelijke schuine afstand te vervangen door de proportionele afstand wordt de eenvoud van het vierde machts-, haakse dipoolmodel verminderd. Maar wanneer het in feite ter plaatse wordt gekalibreerd met gebruikmaking van gegevens uit metingen, kan het algoritme voor de energiefractie worden gezien als semi-empirisch in plaats van zuiver theoretisch.

▼M2

Aanhangsel F

Gegevensbank voor wegverkeersbronnen

Dit aanhangsel bevat de gegevens voor de meeste bestaande bronnen van wegverkeerslawaai die moeten worden gebruikt voor het berekenen van het wegverkeerslawaai volgens de methode van 2.2 Wegverkeerslawaai.

Tabel F-1

Coëfficiënten $A_{R,i,m}$ en $B_{R,i,m}$ voor rolgeluid en $A_{P,i,m}$ en $B_{P,i,m}$ voor ►C1 aandrijfgeluid ◄

Categorie	Coëfficiënt	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**

Categorie	Coëfficiënt	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

Tabel F-2

Coëfficiënten a_i en b_i voor spijkerbanden

Categorie	Coëfficiënt	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

Tabel F-3

Coëfficiënten $C_{R,m,k}$ *en* $C_{P,m,k}$ voor versnelling en vertraging

Categorie	k	Cr	Cp
1	1 = kruising	– 4,5	5,5
	2 = rotonde	– 4,4	3,1
2	1 = kruising	– 4	9
	2 = rotonde	– 2,3	6,7
3	1 = kruising	– 4	9
	2 = rotonde	– 2,3	6,7
4a	1 = kruising	0	0
	2 = rotonde	0	0
4b	1 = kruising	0	0
	2 = rotonde	0	0
5	1 = kruising		
	2 = rotonde		

▼**M2**

Tabel F-4

Coëfficiënten $\alpha_{i,m}$ *en* β_m voor wegdek

Beschrijving	Min. snelheid waarbij het geldt [km/h]	Maximale snelheid waarbij het geldt [km/h]	Categorie	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
Referentiewegdek	—	—	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-laags 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-laags 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-laags ZOAB (fijn)	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**

Beschrijving	Min. snelheid waarbij het geldt [km/h]	Maximale snelheid waarbij het geldt [km/h]	Categorie	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									
Uitgeborsteld beton	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									
Geoptimaliseerd uitgeborsteld beton	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									
►**C1** Fijngebezemd beton ◄	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									
►**C1** Oppervlakbewerking ◄	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									
►**C1** Elementenverharding in keperverband ◄	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**

Beschrijving	Min. snelheid waarbij het geldt [km/h]	Maximale snelheid waarbij het geldt [km/h]	Categorie	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
►**C1** Elementenverharding niet in keperverband ◄	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									
►**C1** Stille elementenverharding ◄	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									
►**C1** Dunne deklaag 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									
►**C1** Dunne deklaag 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

Aanhangsel G

Gegevensbank voor spoorwegbronnen

Dit aanhangsel bevat de gegevens voor de meeste bestaande bronnen van spoorweglawaai die moeten worden gebruikt voor het berekenen van het spoorweglawaai volgens de methode van 2.3 Spoorweglawaai.

Tabel G-1

Coëfficiënten $L_{r,TR,i}$ en $L_{r,VEH,i}$ voor de ruwheid van sporen en wielen

$L_{r,VEH,i}$			
Golflengte	Type rem		
	c	k	n
	Gietijzeren remblokken	Composiet remblokken	Schijfrem
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

$L_{r,VEH,i}$			
Golflengte	Type rem		
	c	k	n
	Gietijzeren remblokken	Composiet remblokken	Schijfrem
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

$L_{r,TR,i}$		
Golflengte	Railruwheid	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Goed onderhouden en zeer glad)	Gemiddeld netwerk (Normaal onderhouden en glad)
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

$L_{r,TR,i}$		
Golflengte	Railruwheid	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Goed onderhouden en zeer glad)	Gemiddeld netwerk (Normaal onderhouden en glad)
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

Tabel G-2

Coëfficiënten $A_{3,i}$ voor het contactfilter

$A_{3,i}$					
Golflengte	Aslast 50 kN — wieldiameter 360 mm	Aslast 50 kN — wieldiameter 680 mm	Aslast 25 kN — wieldiameter 920 mm	Aslast 50 kN — wieldiameter 920 mm	Aslast 100 kN — wieldiameter 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

	$A_{3,i}$				
Golflengte	Aslast 50 kN — wieldiameter 360 mm	Aslast 50 kN — wieldiameter 680 mm	Aslast 25 kN — wieldiameter 920 mm	Aslast 50 kN — wieldiameter 920 mm	Aslast 100 kN — wieldiameter 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

Tabel G-3

Coëfficiënten $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ en $L_{H,VEH,SUP,i}$ voor de overdrachtsfuncties

(Waarden worden uitgedrukt in geluidsvermogensniveau per as)

	$L_{H,TR,i}$						
Frequentie	Spoorrailbasis/Type onderlegplaat						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Monoblok-dwars-ligger op zachte onder-legplaat	Monoblok-dwarsligger op middelstijve onderlegplaat	Monoblok-dwarsligger op harde onder-legplaat	Monoblok-dwarsligger op zachte onder-legplaat	Bi-blok-dwars-ligger op mid-delstijve on-derlegplaat	Bi-blok-dwars-ligger op harde onderlegplaat	Houten dwars-liggers
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

$L_{H,VEH,i}$				
Frequentie	Wiel met een diameter van 920 mm, geen maatregelen	Wiel met een diameter van 840 mm, geen maatregelen	Wiel met een diameter van 680 mm, geen maatregelen	Wiel met een diameter van 1 200 mm, geen maatregelen
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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequentie	Voertuigtype
	a
	EU norm
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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequentie	Voertuigtype
	a
	EU norm
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

Tabel G-4

Coëfficiënten $L_{R,IMPACT,i}$ voor stootgeluid

$L_{R,IMPACT,i}$	
Golflengte	Enkele wissel/voeg/kruising/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

$L_{R,IMPACT,i}$	
Golflengte	Enkele wissel/voeg/kruising/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

Tabel G-5

Coëfficiënten $L_{R,IMPACT,i}$ voor tractiegeluid

(Waarden worden uitgedrukt in geluidsvermogensniveau per voertuig)

$L_{W,0,idling}$										
Frequentie	Voertuigtype									
	d		d		d		e		e	
	Diesel-locomotief (c. 800 kW)		Diesel-locomotief (c. 2 200 kW)		Dieseltreinstel		Elektrische locomotief		Elektrisch treinstel	
	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequentie	Voertuigtype									
	d		d		d		e		e	
	Diesel-locomotief (c. 800 kW)		Diesel-locomotief (c. 2 200 kW)		Dieseltreinstel		Elektrische locomotief		Elektrisch treinstel	
	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequentie	Voertuigtype									
	d		d		d		e		e	
	Diesel-locomotief (c. 800 kW)		Diesel-locomotief (c. 2 200 kW)		Dieseltreinstel		Elektrische locomotief		Elektrisch treinstel	
	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B	bron A	bron B
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tabel G-6

Coëfficiënten $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1, α_2 voor aerodynamisch geluid

Waarden worden uitgedrukt in geluidsvermogensniveau per voertuig (voor een voertuiglengte van 20 m)

	Aerodynamisch geluid bij 300 km/h	
	α1	α2
	50	50
Frequentie	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
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

	Aerodynamisch geluid bij 300 km/h	
	α1	α2
	50	50
Frequentie	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
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

Tabel G-7

Coëfficiënten C_{bridge} voor structurele afstraling

C_{bridge}	
Spoorrailbasis	
N	L
Voornamelijk betonnen of gemetselde bruggen met alle railsoorten	Voornamelijk stalen bruggen met ballastspoor
1	4

▼M2

Aanhangsel H

Gegevensbank voor industriële bronnen

In dit aanhangsel worden enkele voorbeelden gepresenteerd van de invoerwaarden voor bepaalde industriële geluidsbronnen die kunnen worden gebruikt voor de berekening van industrielawaai volgens de methode van 2.4 Industrielawaai. Omdat industriële geluidsbronnen zeer specifiek zijn voor elke industriële locatie, worden passende waarden verkregen uit lokale, nationale of internationale gegevensbanken of, in voorkomend geval, uit metingen.

Tabel H-1

Coëfficiënten L_W, $L_{W'}$ en $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (*x, y, z*) voor het geluidsvermogen

$\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z)=0

$L_{W'}$ wordt uitgedrukt als geluidsvermogen per meter voor ►C1 bronlijnen ◄ of per vierkante meter voor oppervlakte-bronnen.

Beschrijving	Soort bron	Richteffect van de bron	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Gritstralen — buiten — met straaltuit	Puntbron	Vrij veld	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Draaioven	►C1 Bronlijn ◄	Vrij veld	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Scheepswerf	Oppervlaktebron	Hemisferisch	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Gasterminal	Oppervlaktebron	Hemisferisch	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

▼**M2**

Aanhangsel I

Gegevensbank voor vliegtuigbronnen — NPD-gegevens

Dit aanhangsel bevat de gegevens voor de meeste bestaande bronnen van vliegtuiglawaai die moeten worden gebruikt voor het berekenen van het vliegtuiglawaai volgens de methode van 2.6 Vliegtuiglawaai.

Tabel I-1

Aerodynamische coëfficiënten

ACFT_ID	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	D 15			0,86464	0,088125
CNA560U	A	D 35			0,811918	0,132402
CNA560U	D	ZERO				0,07
CNA560XL	D	15	0,030657	1,045811		0,13852
CNA560XL	D	7	0,035712	1,095308		0,13505
CNA560XL	A	D 15U			0,91189	0,08555
CNA560XL	A	D 35D			0,86179	0,126192
CNA560XL	D	ZERO				0,074551
CNA680	D	15	0,027468	0,725152		0,127804
CNA680	A	15 GU			0,717794	0,093247
CNA680	A	35 GD			0,662727	0,146827
CNA680	D	7	0,030105	0,764412		0,122083
CNA680	D	ZERO				0,105329
CNA750	A	15_GD			0,753068	0,174519
CNA750	A	15_GU			0,753068	0,146147
CNA750	A	35_GD			0,714646	0,250382
CNA750	A	5_GU			0,799175	0,118139
CNA750	D	5	0,038446	0,82511		0,122657
CNA750	D	15	0,034761	0,787004		0,12822

▼**M2**

ACFT_ID	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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	HANDELING	KLEP_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

Tabel I-2

Vliegtuigen

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turboprop	2	Groot	Commercieel	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Prop
707	Boeing 707-120/JT3C	Straal	4	Zwaar	Commercieel	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vleugel
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Straal	4	Zwaar	Commercieel	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Straal	4	Zwaar	Commercieel	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vleugel
717200	Boeing 717-200/BR 715	Straal	2	Groot	Commercieel	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Romp
720	Boeing 720/JT3C	Straal	4	Groot	Commercieel	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vleugel
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Straal	4	Groot	Commercieel	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Straal	3	Groot	Commercieel	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Straal	3	Groot	Commercieel	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Straal	3	Groot	Commercieel	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Romp

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Romp
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Straal	3	Groot	Commercieel	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Straal	3	Groot	Commercieel	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Straal	3	Groot	Commercieel	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Romp
737	Boeing 737/JT8D-9	Straal	2	Groot	Commercieel	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Vleugel
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Straal	2	Groot	Commercieel	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Straal	2	Groot	Commercieel	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Straal	2	Groot	Commercieel	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Straal	2	Groot	Commercieel	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Straal	2	Groot	Commercieel	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vleugel
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Straal	2	Groot	Commercieel	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vleugel
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Straal	2	Groot	Commercieel	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vleugel

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vleugel
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vleugel
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Straal	2	Groot	Commercieel	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vleugel
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Straal	4	Zwaar	Commercieel	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Vleugel
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Straal	4	Zwaar	Commercieel	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vleugel
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vleugel
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Straal	4	Zwaar	Commercieel	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vleugel
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Straal	4	Zwaar	Commercieel	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vleugel
747400	Boeing 747-400/PW4056	Straal	4	Zwaar	Commercieel	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Vleugel
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Straal	4	Zwaar	Commercieel	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Vleugel
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vleugel
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Straal	2	Groot	Commercieel	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vleugel
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Straal	2	Groot	Commercieel	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Vleugel

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Straal	2	Groot	Commercieel	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vleugel
767300	Boeing 767-300/PW4060	Straal	2	Zwaar	Commercieel	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vleugel
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Straal	2	Zwaar	Commercieel	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Vleugel
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Straal	2	Zwaar	Commercieel	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vleugel
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Straal	2	Zwaar	Commercieel	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vleugel
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Straal	2	Zwaar	Commercieel	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Vleugel
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Straal	2	Zwaar	Commercieel	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Vleugel
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Straal	2	Zwaar	Commercieel	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Vleugel
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Straal	2	Zwaar	Commercieel	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Vleugel
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Straal	2	Zwaar	Commercieel	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Vleugel
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Straal	2	Zwaar	Commercieel	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Vleugel
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Straal	2	Zwaar	Commercieel	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Vleugel
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Straal	2	Groot	Commercieel	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Vleugel

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Straal	2	Groot	Commercieel	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Vleugel
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Straal	2	Groot	Commercieel	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Vleugel
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Straal	2	Groot	Commercieel	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Vleugel
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Straal	2	Zwaar	Commercieel	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Vleugel
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Straal	2	Zwaar	Commercieel	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Vleugel
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Straal	4	Zwaar	Commercieel	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Vleugel
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Straal	4	Zwaar	Commercieel	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Vleugel
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Straal	4	Zwaar	Commercieel	1 254 43-0	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Vleugel
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Straal	4	Zwaar	Commercieel	1 254 43-0	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Vleugel
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Straal	2	Groot	Commercieel	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Straal	4	Groot	Commercieel	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vleugel
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Straal	4	Groot	Commercieel	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vleugel

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Zuiger	2	Klein	Algemene luchtvaart	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Prop
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Romp
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Romp
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Romp
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Prop
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Prop
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Other (RP-M)	215	109	Prop
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turboprop	1	Klein	Algemene luchtvaart	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Prop
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Other (RP-M)	215	109	Prop
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turboprop	2	Klein	Commercieel	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Prop

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Romp
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Straal	2	Klein	Commercieel	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Romp
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Straal	2	Klein	Commercieel	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Romp
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Romp
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Straal	2	Klein	Commercieel	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Romp
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Straal	2	Klein	Commercieel	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Romp
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Straal	2	Klein	Commercieel	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Romp
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Straal	2	Klein	Commercieel	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Romp
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Romp
CONCRD	Concorde/OLY593	Straal	4	Zwaar	Commercieel	400 000	245 000	10 60-0	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Vleugel
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/ CF34-8C5	Straal	2	Groot	Commercieel	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Romp

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Straal	2	Groot	Commercieel	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Romp
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turbofan	2	Groot	Commercieel	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Prop
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Straal	3	Zwaar	Commercieel	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vleugel
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Straal	3	Zwaar	Commercieel	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vleugel
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Straal	3	Zwaar	Commercieel	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vleugel
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Zuiger	2	Groot	Commercieel	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Prop
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Zuiger	4	Groot	Commercieel	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Prop
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Straal	4	Zwaar	Commercieel	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vleugel
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Straal	4	Zwaar	Commercieel	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Straal	4	Zwaar	Commercieel	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Vleugel
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Straal	4	Zwaar	Commercieel	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vleugel
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Straal	2	Groot	Commercieel	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Straal	2	Groot	Commercieel	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Romp
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Straal	2	Groot	Commercieel	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Romp
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Straal	2	Groot	Commercieel	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Straal	2	Groot	Commercieel	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turbofan	2	Klein	Commercieel	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Prop

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turbofan	2	Klein	Commercieel	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Prop
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turbofan	4	Groot	Commercieel	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Prop
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turbofan	2	Groot	Commercieel	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Prop
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turbofan	2	Groot	Commercieel	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Prop
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turbofan	2	Groot	Commercieel	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Prop
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turbofan	2	Groot	Commercieel	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Prop
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Straal	2	Klein	Algemene luchtvaart	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Romp
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turbofan	2	Groot	Commercieel	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Prop
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Straal	2	Groot	Commercieel	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Romp
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Straal	2	Groot	Commercieel	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Romp

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
EMB170	Embraer ERJ170-100	Straal	2	Groot	Commercieel	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vleugel
EMB175	Embraer ERJ170-200	Straal	2	Groot	Commercieel	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vleugel
EMB190	Embraer ERJ190-100	Straal	2	Groot	Commercieel	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vleugel
EMB195	Embraer ERJ190-200	Straal	2	Groot	Commercieel	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vleugel
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Straal	2	Groot	Commercieel	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Romp
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Straal	2	Groot	Commercieel	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Romp
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Straal	2	Groot	Commercieel	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Romp
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Straal	2	Groot	Commercieel	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Romp
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Romp
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Romp
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Romp
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Romp
GV	Gulfstream GV/BR 710	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Romp

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turbofan	2	Groot	Commercieel	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Prop
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Romp
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Straal	3	Zwaar	Commercieel	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vleugel
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Straal	3	Zwaar	Commercieel	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vleugel
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turbofan	4	Groot	Commercieel	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Prop
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Romp
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Romp
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Straal	3	Zwaar	Commercieel	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Vleugel
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Straal	3	Zwaar	Commercieel	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Vleugel
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Straal	2	Groot	Commercieel	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Romp
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Straal	2	Groot	Commercieel	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Romp

▼M2

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale naderingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Straal	2	Groot	Commercieel	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Romp
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Straal	2	Groot	Commercieel	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Romp
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Straal	2	Groot	Commercieel	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Romp
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Romp
PA28	Piper Warrior PA-28-161/ O-320-D3G	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Other (RP-M)	213	113	Prop
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Zuiger	2	Klein	Algemene luchtvaart	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Prop
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Zuiger	2	Klein	Algemene luchtvaart	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Other (RP-M)	213	109	Prop
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turbofan	2	Klein	Algemene luchtvaart	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Prop
SABR80	NA Sabreliner 80	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Romp
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turbofan	2	Groot	Commercieel	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Prop
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turbofan	2	Groot	Commercieel	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Prop

▼**M2**

Tabel I-3

Standaard procedurele stappen nadering

ACFTID	Profiel_ID	Stap-nummer	Staptype	Klep_ID	Starthoogte(ft)	Start CAS (kt)	Daalhoek (graden)	Landings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuwkracht (% maximale stuwkracht)
1900D	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Dalen	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Landen	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Vertragen			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Vertragen			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Dalen	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Landen	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Vertragen			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Dalen	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	131,6	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
707QN	DEFAULT	5	Landen	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Vertragen			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Dalen	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Dalen	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Dalen	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Dalen	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Landen	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Vertragen			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Dalen	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Dalen	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Landen	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Vertragen			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	125,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
727100	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Landen	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Vertragen			116,8			3 083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Landen	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Vertragen			140,0			3 128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Landen	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Vertragen			140,0			3 551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
727EM1	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Landen	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Vertragen			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Landen	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Vertragen			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Landen	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Vertragen			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
727Q7	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Landen	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Vertragen			116,8			3 083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Landen	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Vertragen			136,0			3 551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAULT	1	Dalen	U-ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Dalen	U-05	3 000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Landen	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Vertragen			121,0			2 686,0	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
727QF	DEFAULT	7	Vertragen			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Landen	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Vertragen			124,8			2 300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Landen	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Vertragen			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Landen	D-30				316,8		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
7373B2	DEFAULT	6	Vertragen			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Landen	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Vertragen			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Landen	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Vertragen			128,4			2 827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Dalen	T_ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Dalen	T_5	3 000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Dalen	A_15	1 500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Dalen	A_40	1 000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Landen	A_40				304,7		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
737700	DEFAULT	6	Vertragen			116,0			2 741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737D17	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Landen	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Vertragen			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Landen	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Vertragen			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Landen	D-30				255,6		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
737N9	DEFAULT	6	Vertragen			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
737QN	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Landen	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Vertragen			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Dalen	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Vertragen			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Dalen	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
747200	DEFAULT	6	Vertragen			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Vertragen			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Vertragen			144,1			4 163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Dalen	5	6 000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	155,4	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
747400	DEFAULT	5	Landen	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Vertragen			147,5			4 802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	279,5			30 000,0	
7478	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	218,3			10 000,0	
7478	DEFAULT	4	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	186,1			3 050,0	
7478	DEFAULT	5	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	174,6			4 500,0	
7478	DEFAULT	6	Hoogte aanhouden	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Dalen	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Landen	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Vertragen			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Vertragen			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Dalen	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Landen	D-30				436,6		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
747SP	DEFAULT	6	Vertragen			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Landen	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Vertragen			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Landen	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Vertragen			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Landen	D-30				328,5		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
767300	DEFAULT	6	Vertragen			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Dalen	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Landen	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Vertragen			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Landen	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Vertragen			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	185,4			5 926,0	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
7773ER	DEFAULT	5	Dalen-sta-tionair		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Dalen	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Landen	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Vertragen			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Vertragen			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Dalen-sta-tionair		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAULT	4	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	178,9			5 000,0	
7878R	DEFAULT	5	Dalen-stationair		3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Dalen	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Landen	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Vertragen			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	210,9			7 398,3	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A300-622R	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Dalen-stationair		1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Vertragen			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Dalen	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Dalen	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Landen	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Vertragen			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	211,6			8 736,9	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A310-304	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Vertragen			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				152,3		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A319-131	DEFAULT	10	Vertragen			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Dalen-stationair		1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Vertragen			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	198,7			4 629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	183,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A320-232	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	1 819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Vertragen			130,8			2 799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			14 717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	211,2			6 135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	2 003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Vertragen			135,5			3 106,8	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A321-232	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Dalen	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Vertragen			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 431,0	161,7	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A330-343	DEFAULT	7	Dalen-stationair		2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Dalen	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Landen	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Vertragen			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Dalen-stationair		2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Dalen	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Landen	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Vertragen			129,1			3 436,6	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A340-211	DEFAULT	12	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Dalen-stationair		3 000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Dalen-stationair		2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Dalen-stationair		1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Dalen	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Dalen	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Landen	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Vertragen			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A380-841	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			18 044,6	
A380-841	DEFAULT	3	Hoogte aanhouden	A_1+F	3 000,0				11 893,0	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
A380-841	DEFAULT	4	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	205,0			9 691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Dalen-stationair		3 000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Dalen	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Dalen	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Landen	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Vertragen			136,3			5 731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Hoogte aanhouden	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Op con-stante hoogte-sta-tionair		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Dalen-stationair		3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Dalen-stationair		2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Dalen	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Dalen	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Landen	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Vertragen			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
BAC111	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Dalen	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Dalen	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Landen	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Vertragen			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Dalen	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Dalen	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Dalen	D-33	1 000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Landen	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Vertragen			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Dalen	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Dalen	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Dalen	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Landen	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Vertragen			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
BEC58P	DEFAULT	2	Dalen	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Landen	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Vertragen			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Dalen	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Dalen	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Dalen	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Dalen	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Landen	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG	6	Vertragen			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG	1	Dalen	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	2	Dalen	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	3	Dalen	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	4	Dalen	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	5	Landen	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG	6	Vertragen			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	139,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CIT3	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Landen	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Vertragen			113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Landen	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Vertragen			125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Landen	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Vertragen			131,4			2 016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-D	6 000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-D	4 000,0	100,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CNA172	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-D	3 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Dalen	10-D	1 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Dalen	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Dalen	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Landen	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Vertragen			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Vertragen			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-A	4 000,0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-A	2 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Dalen	F10APP	1 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Dalen	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Landen	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Vertragen			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Vertragen			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Dalen	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Dalen	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Landen	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CNA208	DEFAULT	7	Vertragen			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Dalen	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Dalen	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Landen	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Vertragen			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Dalen	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Landen	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Vertragen			105,6			1 611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Dalen	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Dalen	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Dalen	A_15	1 500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Dalen	A_35	1 000,0	85,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	5	Landen	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Vertragen			78,1			1 579,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CNA510	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Dalen	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Dalen	ZERO_C	3 000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Dalen	A_15	1 500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Dalen	A_35	1 000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Landen	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Vertragen			115,0			1 500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Dalen	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Dalen	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Dalen	A_15	1 500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Dalen	A_35	1 000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Landen	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Vertragen			100,0			1 580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Dalen	15 U	3 000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Dalen	35 D	1 500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Dalen	35 D	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Landen	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Vertragen			100,0			1 000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CNA560U	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Dalen	7	3 000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Dalen	D 15	1 500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Dalen	D 35	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Landen	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Vertragen			93,0			1 385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA560XL	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	2	Dalen	ZERO	3 000,0	132,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	3	Dalen	D 15U	1 500,0	122,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	4	Dalen	D 35D	1 000,0	112,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	5	Landen	D 35D				500,0		
CNA560XL	DEFAULT	6	Vertragen			108,0			2 700,0	60,0
CNA560XL	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Dalen	ZERO	3 000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Dalen	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Dalen	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Landen	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Vertragen			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CNA750	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Dalen	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Dalen	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Dalen	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Landen	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Vertragen			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Dalen	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Dalen	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Dalen	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Landen	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Vertragen			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Dalen	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Dalen	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Dalen	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Landen	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Vertragen			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Dalen	CL1	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CONCRD	DEFAULT	2	Dalen	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Dalen	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Dalen	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Landen	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Vertragen			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Dalen	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Dalen	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Landen	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Vertragen			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Dalen	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Dalen	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Landen	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Vertragen			144,0			2 577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	146,3	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
CVR580	DEFAULT	3	Dalen	D-28	1 500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Landen	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Vertragen			100,9			2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Dalen	INT	3 000,0	163,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	3	Dalen	U-35	1 500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Landen	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Vertragen			136,3			3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Dalen	INT2	3 000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Dalen	U-20	1 500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Landen	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Vertragen			144,8			3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Dalen	U-35	1 500,0	163,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DC1040	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Landen	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Vertragen			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Dalen	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Dalen	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Landen	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Vertragen			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Dalen	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Dalen	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Landen	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Vertragen			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Dalen	INT	3 000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Dalen	D-35	1 500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Dalen	D-50	1 000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Landen	D-50				390,6		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DC850	DEFAULT	6	Vertragen			138,1			3 515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Dalen	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Dalen	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Dalen	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Landen	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Vertragen			143,7			3 442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Dalen	INT	3 000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Dalen	D-35	1 500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Dalen	D-50	1 000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Landen	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Vertragen			139,2			4 406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Dalen	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Dalen	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Dalen	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Landen	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Vertragen			143,7			3 442,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DC8QN	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Landen	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Vertragen			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Landen	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Vertragen			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Landen	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Vertragen			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DC950	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Landen	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Vertragen			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Landen	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Vertragen			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Landen	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Vertragen			123,5			3 215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	162,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DC9Q9	DEFAULT	3	Dalen	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Landen	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Vertragen			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Dalen	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Landen	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Vertragen			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Dalen	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Landen	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Vertragen			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Dalen	D-25	1 000,0	96,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DHC7	DEFAULT	5	Landen	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Vertragen			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Landen	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Vertragen			84,4			1 571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Landen	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Vertragen			102,5			1 976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-A	4 000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Dalen	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Dalen	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Landen	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
DO228	DEFAULT	7	Vertragen			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Vertragen			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Dalen	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Dalen	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Landen	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Vertragen			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Vertragen			30,0			0,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	Dalen	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	Dalen	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	Dalen	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	4	Dalen	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	5	Dalen	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	6	Dalen	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	7	Landen	A_A_DN				144,0		
ECLIP-SE500	DEFAULT	8	Vertragen			70,0			1 291,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	9	Vertragen			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
EMB120	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Dalen	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Landen	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Vertragen			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Dalen	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Dalen	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Dalen	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Landen	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Vertragen			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Dalen	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Dalen	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Dalen	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Landen	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Vertragen			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
EMB170	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	2	Dalen-stationair		3 000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Dalen-stationair		2 000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Dalen	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Landen	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Vertragen			120,0			2 405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Dalen-stationair		3 000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Dalen-stationair		2 000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Dalen	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Landen	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Vertragen			120,0			2 487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Dalen-sta-tionair		3 000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Dalen-sta-tionair		2 000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Dalen	FULL	1 500,0	130,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
EMB190	DEFAULT	5	Landen	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Vertragen			120,0			2 447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Dalen-stationair		6 000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Dalen-stationair		3 000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Dalen-sta-tionair		2 000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Dalen	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Landen	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Vertragen			120,0			2 530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Dalen	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Dalen	INT2	3 000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Dalen	U-INT	1 500,0	141,3	3,0			
F10062	DEFAULT	4	Dalen	D-42	1 000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Landen	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Vertragen			124,5			2 835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Dalen	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Dalen	INT2	3 000,0	163,1	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
F10065	DEFAULT	3	Dalen	U-INT	1 500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Dalen	D-42	1 000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Landen	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Vertragen			126,3			2 952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Dalen	INT2	3 000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Dalen	U-INTR	1 500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Dalen	D-42	1 000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Landen	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Vertragen			116,6			2 008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Dalen	INT2	3 000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Dalen	U-INTR	1 500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Dalen	D-42	1 000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Landen	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Vertragen			117,2			2 013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	142,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
FAL20	DEFAULT	3	Dalen	D-25	1 500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Landen	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Vertragen			117,9			1 158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAULT	1	Dalen	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Dalen	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Dalen	L-20-D	1 500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Dalen	L-20-D	1 000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Dalen	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Landen	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Vertragen			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Vertragen			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Dalen	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Dalen	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Dalen	L-20-D	1 500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Dalen	L-20-D	1 000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Dalen	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Landen	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Vertragen			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Vertragen			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
GIV	DEFAULT	1	Dalen	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Dalen	L-0-U	3 000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Dalen	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Dalen	L-39-D	1 000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Landen	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Vertragen			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Vertragen			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Dalen	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Dalen	L-20-U	3 000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Dalen	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Dalen	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Landen	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Vertragen			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Vertragen			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Landen	D-30				207,0		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
HS748A	DEFAULT	6	Vertragen			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Landen	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Vertragen			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Dalen	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Dalen	D-42	1 000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Landen	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Vertragen			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Dalen	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Dalen	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Landen	D-42				516,6		

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
L10115	DEFAULT	6	Vertragen			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Dalen	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Dalen	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Landen	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Vertragen			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Landen	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Vertragen			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Dalen	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
LEAR35	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Landen	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Vertragen			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Dalen	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Dalen	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Dalen	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Landen	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Vertragen			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Dalen	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Dalen	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Dalen	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Dalen	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Landen	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Vertragen			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	8,6

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
MU3001	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Dalen	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Dalen	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Landen	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Vertragen			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Dalen	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Dalen	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Dalen	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Landen	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Vertragen			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Vertragen			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Dalen	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Dalen	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Dalen	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Dalen	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Stap-num-mer	Staptype	Klep_ID	Starthoog-te(ft)	Start CAS (kt)	Daal-hoek (graden)	Lan-dings-uitloop (ft)	Afstand (ft)	Start-stuw-kracht (% maxi-male stuw-kracht)
PA42	DEFAULT	5	Dalen	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Landen	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Vertragen			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Vertragen			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Dalen	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Dalen	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Landen	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Vertragen			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Dalen	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Dalen	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Dalen	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Dalen	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Landen	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Vertragen			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Vertragen			30,0			0,0	10,0

▼M2

Tabel I-4 (deel 1)

Procedurele stappen, standaardvertrekken

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
1900D	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	17-D				
1900D	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	17-D	400			
1900D	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO-D		2 950	138	
1900D	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	10 000			
1900D	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	17-D				
1900D	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	17-D	400			
1900D	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO-D		2 650	138	
1900D	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-D	10 000			
707320	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	14		2 047	175	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
707320	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	195	
707320	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	14		1 905	179	
707320	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	199	
707320	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	14		1 793	183	
707320	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	203	
707320	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
707320	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	14		1 624	189	
707320	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	209	
707320	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	14		1 430	197	
707320	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	217	
707320	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	14		1 259	205	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
707320	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		800	225	
707320	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	14				
707320	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707320	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	14		1 151	209	
707320	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		800	229	
707320	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707QN	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	14		2 047	175	
707QN	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	195	
707QN	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
707QN	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707QN	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	14		1 905	179	
707QN	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	199	
707QN	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707QN	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	14		1 793	183	
707QN	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	203	
707QN	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
707QN	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	14		1 624	189	
707QN	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	209	
707QN	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707QN	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	14		1 430	197	
707QN	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	217	
707QN	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707QN	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	14		1 259	205	
707QN	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		800	225	
707QN	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
707QN	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	14				
707QN	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	14	1 000			
707QN	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	14		1 151	209	
707QN	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		800	229	
707QN	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
717200	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 296,4	250	
717200	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 298	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
717200	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 229,1	250	
717200	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 165,9	250	
717200	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 142,6	250	
717200	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
717200	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 098,3	250	
717200	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	T_13A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	T_13A		2 003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 000	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
717200	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_13A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	T_13A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	T_13A		1 705,9	192,7	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
717200	ICAO_B	5	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	T_13A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00B	10 000			
720B	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	20				
720B	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 000			
720B	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	20		2 632	175	
720B	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	195	
720B	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
720B	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	20				
720B	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 000			
720B	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	20		2 470	179	
720B	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	199	
720B	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	20				
720B	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 000			
720B	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	20		2 323	183	
720B	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	203	
720B	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	20				
720B	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 000			
720B	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	20		2 125	189	
720B	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	209	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
720B	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	20				
720B	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 000			
720B	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	20		2 005	193	
720B	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	213	
720B	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727100	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727100	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 342	160	
727100	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 342	190	
727100	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727100	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727100	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727100	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 265	160	
727100	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 265	190	
727100	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727100	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727100	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 192	165	
727100	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 192	195	
727100	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727100	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727100	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727100	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 115	170	
727100	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 115	200	
727100	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727D15	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D15	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 363	170	
727D15	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 363	200	
727D15	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727D15	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D15	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 281	170	
727D15	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 281	200	
727D15	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727D15	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D15	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 177	175	
727D15	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 177	205	
727D15	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	215	
727D15	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727D15	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727D15	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 057	180	
727D15	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 057	210	
727D15	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	5				
727D15	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D15	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	2		941	210	
727D15	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727D17	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D17	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 465	170	
727D17	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 465	200	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727D17	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727D17	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727D17	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D17	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 340	175	
727D17	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 340	205	
727D17	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	215	
727D17	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727D17	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D17	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 236	180	
727D17	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 236	210	
727D17	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727D17	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727D17	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727D17	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 158	180	
727D17	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 158	210	
727D17	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727D17	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727EM1	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 342	160	
727EM1	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 342	190	
727EM1	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727EM1	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727EM1	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 265	160	
727EM1	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 265	190	
727EM1	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727EM1	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 192	165	
727EM1	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 192	195	
727EM1	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	205	
727EM1	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727EM1	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727EM1	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 115	170	
727EM1	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 115	200	
727EM1	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727EM1	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727EM2	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 363	170	
727EM2	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 363	200	
727EM2	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727EM2	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727EM2	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 281	170	
727EM2	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 281	200	
727EM2	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727EM2	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 177	175	
727EM2	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 177	205	
727EM2	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	215	
727EM2	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727EM2	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 057	180	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727EM2	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 057	210	
727EM2	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	5				
727EM2	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	2		941	210	
727EM2	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727Q15	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727Q15	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727Q15	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 342	160	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727Q7	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	205	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727Q7	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727Q9	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 390	200	
727Q9	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727Q9	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727QF	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxContinu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxContinu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727QF	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727QF	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxContinu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxContinu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727QF	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxContinu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxContinu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
727QF	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
727QF	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxContinu	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxContinu	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		2 090	146	
737	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 568	171	
737	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		2 014	149	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 511	174	
737	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 851	154	
737	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 388	179	
737	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 685	160	
737	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 264	185	
737	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737300	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737300	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737300	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737300	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737300	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737300	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737300	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737300	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737300	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	5				
737300	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 361,4	212	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737300	ICAO_B	4	5	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 671,2	191,9	
7373B2	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7373B2	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Start	MaxStart	5				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7373B2	DEFAULT	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7373B2	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 417,2	191,3	
7373B2	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 163,2	198,2	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7373B2	ICAO_A	M	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	5				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7373B2	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Start	MaxStart	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 493,2	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7373B2	ICAO_B	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737400	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737400	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737400	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737400	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737400	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	M	1	Start	MaxStart	5				
737400	DEFAULT	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	DEFAULT	M	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737400	DEFAULT	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737400	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 789,6	250	

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737400	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_A	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 869,9	201,5	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737400	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		2 073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737400	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Start	MaxStart	5				
737400	ICAO_B	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Versnellen	MaxStart	5		1 350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Versnellen	MaxStart	1		1 428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737500	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 800	206,6	

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737500	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737500	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737500	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	5				
737500	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	M	1	Start	MaxStart	5				
737500	DEFAULT	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	DEFAULT	M	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 470,2	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	DEFAULT	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	ICAO_A	M	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_A	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737500	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	5		1 322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 500	213,2	
737500	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	M	1	Start	MaxStart	5				
737500	ICAO_B	M	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737500	ICAO_B	M	3	Versnellen	MaxStart	5		1 303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Versnellen	MaxStart	1		1 463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	M	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	M	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	M	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737700	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		2 056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
737700	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737700	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		2 128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737700	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		2 028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737700	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	T_01		1 888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
737700	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
737700	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737700	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	T_01		1 814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		2 058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
737700	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_5		1 619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 840,6	200,4	
737700	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	T_01		1 594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737700	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	T_01		1 438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	T_01		1 437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
737800	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 885,7	181,7	
737800	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	2 040			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	2 000			
737800	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	T_05		1 922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 960			
737800	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 880			
737800	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 811			
737800	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_05				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 785			
737800	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 807			
737800	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 896,8	250	
737800	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 579,3	207,8	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	ICAO_A	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 772			
737800	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 737			
737800	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_05				

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 078,9	189,4	
737800	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	2 040			
737800	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 891,3	250	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 786,4	183,9	
737800	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	2 000			
737800	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	T_05		1 922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 960			
737800	ICAO_B	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 880			
737800	ICAO_B	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 811			
737800	ICAO_B	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737800	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 785			
737800	ICAO_B	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
737D17	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737D17	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		2 279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737D17	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		2 155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737D17	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737D17	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		2 041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737D17	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737D17	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N17	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		2 279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N17	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		2 155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737N17	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		2 041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N17	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737N9	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N9	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		2 090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737N9	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N9	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		2 014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N9	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737N9	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737N9	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 685	160	
737N9	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737QN	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	5		2 090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737QN	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	5		2 014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737QN	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	5		1 851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
737QN	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	5		1 685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	210	

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
737QN	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		2 071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		1 972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74710Q	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		1 856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	10		1 727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74710Q	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	239	
74710Q	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
747200	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747200	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		1 842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747200	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747200	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		1 757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
747200	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747200	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		1 676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
747200	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747200	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	10		1 508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	255	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747200	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
747200	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747200	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
747200	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747200	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	10				
747200	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747200	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	10		1 012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		500	276	
747200	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		2 068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		1 950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74720A	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		1 862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	10		1 700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	254	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74720A	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720A	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	10		1 172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74720B	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		2 497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720B	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		2 397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720B	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		2 303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74720B	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720B	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	10		2 109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720B	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
74720B	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
74720B	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	10		1 547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 869			
747400	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 756			
747400	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		2 111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 637			
747400	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 435			
747400	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 199			
747400	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 004			
747400	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	2 544			
747400	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	8	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	2 561			
747400	DEFAULT	8	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		1 260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	8	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	8	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	9	1	Start	MaxStart	10				
747400	DEFAULT	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	9	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	2 600			
747400	DEFAULT	9	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		1 182,6	282,7	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	DEFAULT	9	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	9	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	9	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	5 796			
747400	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	5 685			
747400	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	5 579			
747400	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	5 372			
747400	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	5 145			
747400	ICAO_A	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 686,7	268,4	

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		1 017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	4 508			
747400	ICAO_A	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	4 921			
747400	ICAO_A	6	9	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	6	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	6	12	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	4 509			
747400	ICAO_A	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_A	7	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	8	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	8	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	4 540			
747400	ICAO_A	8	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 230	277,7	
747400	ICAO_A	8	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	8	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	8	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	9	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_A	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	9	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	10	3 000			
747400	ICAO_A	9	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	4 590			
747400	ICAO_A	9	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		1 143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	ICAO_A	9	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	9	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	10				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	10		1 890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 646			
747400	ICAO_B	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	4 194			
747400	ICAO_B	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	10		1 836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 640			
747400	ICAO_B	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	4 067			
747400	ICAO_B	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	10		1 777,6	187,5	

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_B	3	4	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 637			
747400	ICAO_B	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05C	3 942			
747400	ICAO_B	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	10		1 653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 633			
747400	ICAO_B	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05C	3 718			
747400	ICAO_B	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 619			
747400	ICAO_B	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 397,6	258,3	

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_B	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05C	3 459			
747400	ICAO_B	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 606			
747400	ICAO_B	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05C	3 217			
747400	ICAO_B	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	7	3	Versnellen	MaxStart	10		1 271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 597			
747400	ICAO_B	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05C	2 759			
747400	ICAO_B	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747400	ICAO_B	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	8	3	Versnellen	MaxStart	10		1 147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 592			
747400	ICAO_B	8	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05C	2 755			
747400	ICAO_B	8	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	8	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	8	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	9	1	Start	MaxStart	10				
747400	ICAO_B	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	9	3	Versnellen	MaxStart	10		1 070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 611			
747400	ICAO_B	9	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	2 782			
747400	ICAO_B	9	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	9	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	9	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	10 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	1	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	1	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	2	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	2	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-nummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	3	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	3	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	4	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	4	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	5	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	5	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	6	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	DEFAULT	6	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	7	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	7	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	8	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			235	55
7478	DEFAULT	8	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			265	55
7478	DEFAULT	8	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			280	55

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-nummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	DEFAULT	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	8	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	8	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	9	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	9	3	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			235	55
7478	DEFAULT	9	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			265	55
7478	DEFAULT	9	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			280	55
7478	DEFAULT	9	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	9	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			295	50
7478	DEFAULT	9	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	1	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			220	55
7478	ICAO_A	1	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			250	55

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_A	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_1	4 700			
7478	ICAO_A	1	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			276	50
7478	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	2	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			220	55
7478	ICAO_A	2	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			254	55
7478	ICAO_A	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_1	4 800			
7478	ICAO_A	2	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			275	50
7478	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	3	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			255	55

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_A	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_1	4 500			
7478	ICAO_A	3	7	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	4	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	5	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			275	50

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	6	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	7	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-nummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_A	8	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	8	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	9	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	9	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	9	4	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	1	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			250	55

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	1	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	2	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	2	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	3	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			223	55
7478	ICAO_B	3	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			263	55
7478	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	3	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			300	50

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-nummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	4	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			210	55
7478	ICAO_B	4	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			260	55
7478	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	4	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			270	50
7478	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	5	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			228	55
7478	ICAO_B	5	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			262	55
7478	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	2 760			
7478	ICAO_B	5	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			270	50
7478	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	F_10				

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	6	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			231	55
7478	ICAO_B	6	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			264	55
7478	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	6	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			300	50
7478	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	7	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			231	55
7478	ICAO_B	7	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			270	55
7478	ICAO_B	7	5	Stijgvlucht	MaxStart	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	7	6	Versnel-len_percent	MaxStijgvlucht	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	8	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			235	55

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
7478	ICAO_B	8	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Versnel-len_percent	MaxStart	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	9	1	Start	MaxStart	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	9	3	Versnel-len_percent	MaxStart	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Versnel-len_percent	MaxStart	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Versnel-len_percent	MaxStart	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	F_0	10 000			
747SP	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747SP	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		2 469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747SP	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747SP	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		2 326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747SP	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		2 201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			

▼M2

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747SP	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	10		2 027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747SP	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747SP	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	228	
747SP	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFT ID	Profiel_ID	Etappe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnel-len_ per-cent (%)
747SP	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

Tabel I-4 (deel 2)

Procedurele stappen, standaardvertrekken

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
747SP	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
747SP	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	10		1 403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
757300	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 097			
757300	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	T_05		2 252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	2 569			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
757300	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 041			
757300	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	T_05		2 154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	T_01		2 352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	2 412			
757300	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	2 275			
757300	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	2 099			
757300	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
757300	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 881,8	236,7	
757300	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 891			
757300	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	T_05		1 655	224	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
757300	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStart	T_00	1 829			
757300	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 528,2	215	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 097			
757300	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 252,1	211,8	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	2 569			
757300	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 041			
757300	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	2 412			
757300	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	2 275			
757300	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	2 099			
757300	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	1 891			
757300	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757300	ICAO_B	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00	1 829			
757300	ICAO_B	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	6	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757PW	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 742,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 291,1	224,3	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	6	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	DEFAULT	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 052,4	225,2	
757PW	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	7	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
757PW	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757PW	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757PW	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 153,8	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757PW	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757PW	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757PW	ICAO_A	7	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757PW	ICAO_A	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		886,5	205,7	
757PW	ICAO_A	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 140,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_A	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 899,2	208,7	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	5				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 690,7	217,4	
757PW	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757PW	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	5		1 380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 173,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757PW	ICAO_B	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 613,9	192,4	
757RR	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	5				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
757RR	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
757RR	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	6	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 265,9	233,3	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	DEFAULT	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	7	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757RR	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757RR	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
757RR	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
757RR	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			
757RR	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		1 472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
757RR	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757RR	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757RR	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 436	214,5	
757RR	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757RR	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757RR	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757RR	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757RR	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 500			
757RR	ICAO_A	7	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	5	3 000			
757RR	ICAO_A	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 256,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_A	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		2 051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		2 135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
757RR	ICAO_B	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 713,8	211,3	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_B	5	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
757RR	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	5	1 000			
757RR	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	T_05		1 562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
767300	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767300	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15		2 198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	5		2 198	172	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767300	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767300	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	15		2 112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	5		2 112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	238	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767300	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	2	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	2	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767300	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	15		2 029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	5		2 029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	3	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767300	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	3	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767300	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	4	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767300	DEFAULT	4	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
767300	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	15		1 744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	5		1 744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767300	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	15				
767300	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767300	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	240	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767300	DEFAULT	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767400	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		2 123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767400	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		2 040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767400	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 508	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767400	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05A		1 659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 616			
767400	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		2 098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05A		1 600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 536			
767400	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		2 008	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05B		1 536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 454			
767400	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_20_U				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05B		1 434,4	224,8	
767400	ICAO_A	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 323			
767400	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05B		1 318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 173			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05B		1 258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_A	7	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05B		1 073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		2 330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	3 491			
767400	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		2 147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767400	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	T_05_U		2 267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_00_U	3 393			
767400	ICAO_B	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		2 080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_05_U		2 183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_00_U	3 292			
767400	ICAO_B	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 975,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		2 054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	3 128			
767400	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		1 908,2	230,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 944			
767400	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		1 771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 766			
767400	ICAO_B	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767400	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		1 560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 111			
767400	ICAO_B	7	5	Versnel-len	MaxStart	T_00_U		1 840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 523			
767400	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	7	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	7	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767CF6	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 840	147	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767CF6	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 000	209	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767CF6	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	234	
767CF6	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767CF6	DEFAULT	4	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	15		1 529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	5		1 529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767CF6	DEFAULT	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	15				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767CF6	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	228	
767CF6	DEFAULT	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 879	145	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767JT9	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	207	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767JT9	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 738	170	
767JT9	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767JT9	DEFAULT	3	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767JT9	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	15				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
767JT9	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	15		1 379	167	
767JT9	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	5		1 379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	15		1 328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	5		1 328	190	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
767JT9	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		1 000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
777200	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 089			
777200	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 856,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 057			
777200	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 681	215,6	
777200	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777200	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 022			
777200	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777200	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 147	228,5	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777200	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	8	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		1 033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		1 088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	8	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00H		1 101,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	DEFAULT	8	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	8	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	8	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	10 000			
777200	DEFAULT	9	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	9	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00H		1 020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	9	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00H		1 031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	9	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	9	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05A		1 504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05A		1 451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 633,4	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05A		1 395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 719,4	250	
777200	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777200	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05A		1 295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05A		1 182,6	208,8	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		1 075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		1 217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777200	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_01		1 104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	8	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_01	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_A	8	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00H		1 071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	5 500			
777200	ICAO_A	8	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	7 500			
777200	ICAO_A	8	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	10 000			
777200	ICAO_A	9	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	9	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_05	3 000			
777200	ICAO_A	9	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00H		1 000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00H	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_A	9	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	9	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 089			
777200	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		2 183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 057			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777200	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	T_05A		2 121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_05C	1 022			
777200	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_05A		2 059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	T_01		1 664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00		1 723	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		1 940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		1 809,2	206,7	
777200	ICAO_B	5	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		1 683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 315,7	231,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_B	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		1 562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	8	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		1 450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	8	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	8	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	8	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	9	1	Start	MaxStart	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_05C	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777200	ICAO_B	9	3	Versnel-len	MaxStart	T_05A		1 381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Versnel-len	MaxStart	T_01		1 025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	9	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00		1 031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	9	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	9	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00	10 000			
777300	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 068			
777300	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 779,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 064			
777300	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 062			
777300	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 058			
777300	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 053			
777300	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777300	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 049			
777300	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 042			
777300	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 565			
777300	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_05_U		1 420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 117			
777300	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777300	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 563			
777300	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	4 014			
777300	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 561			
777300	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_05_U		1 320,6	220	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	ICAO_A	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	4 041			
777300	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 557			
777300	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777300	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	ICAO_A	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	7	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	7	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		2 149,6	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	3 416			
777300	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		2 086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	3 205			
777300	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
777300	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	T_05_U		2 020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_00_U	3 076			
777300	ICAO_B	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	T_00_U		1 708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	T_05_U		1 895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Stijgvlucht	MaxStart	T_00_U	2 894			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		1 768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 679			
777300	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 387,7	250	
777300	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	ICAO_B	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		1 639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 402			
777300	ICAO_B	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	T_05_U		1 491	244,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
777300	ICAO_B	7	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T_00_U	2 216			
777300	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_00_U	10 000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			225	50
7773ER	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			228	50

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	DEFAULT	5	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
7773ER	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			256	50

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	DEFAULT	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	2	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_A	6	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_A	8	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			230	55
7773ER	ICAO_A	9	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			223	55

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	3 564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	1	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	3 442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 355			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_B	3	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	3 314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	3 104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_B	5	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			236	55
7773ER	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	5	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			245	50
7773ER	ICAO_B	5	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 138			
7773ER	ICAO_B	6	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			241	55
7773ER	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	6	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 067			
7773ER	ICAO_B	7	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			249	55

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
7773ER	ICAO_B	7	4	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_1	2 451			
7773ER	ICAO_B	7	5	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_1			250	55
7773ER	ICAO_B	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Versnellen_percent	MaxStart	FLAP_5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_1	2 280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7773ER	ICAO_B	9	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	1	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	1	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	DEFAULT	2	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	2	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	3	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	3	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	4	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	4	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	5	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			218	55
7878R	DEFAULT	5	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	5	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	6	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	6	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	7	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	7	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	8	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			246	55
7878R	DEFAULT	8	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	8	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	9	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	9	3	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	DEFAULT	9	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	1	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 500			
7878R	ICAO_A	1	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	2	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
7878R	ICAO_A	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	2	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	3	4	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	3	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	ICAO_A	4	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 300			
7878R	ICAO_A	4	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	5	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 200			
7878R	ICAO_A	5	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
7878R	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	6	4	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_1	4 100			
7878R	ICAO_A	6	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	7	4	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	7	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	ICAO_A	8	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	8	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	8	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	8	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	9	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	9	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	9	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	9	4	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	9	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	1	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	1	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	2	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	2	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
7878R	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	3	3	Versnellen_percent	MaxStart	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	3	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	4	3	Versnellen_percent	MaxStart	FLAP_5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_1	2 600			
7878R	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	4	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	5	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 500			
7878R	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	5	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	6	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 400			
7878R	ICAO_B	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	6	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
7878R	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	7	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 200			
7878R	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	7	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	8	3	Versnel-len_per-cent	MaxStart	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Stijg-vlucht	MaxStart	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	8	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	8	6	Versnel-len_per-cent	MaxStijg-vlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
7878R	ICAO_B	9	1	Start	MaxStart	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	9	3	Versnellen_percent	MaxStart	FLAP_5			245	55
7878R	ICAO_B	9	4	Stijgvlucht	MaxStart	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	9	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	9	6	Versnellen_percent	MaxStijgvlucht	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	9	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	FLAP_0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0		1 275	250	
A300-622R	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 216,8	250	
A300-622R	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 159,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A300-622R	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0		1 065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 059,7	207,3	
A300-622R	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		876,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_A	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300-622R	ICAO_B	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	8				
A300B4-203	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A300B4-203	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	8		2 440	169	
A300B4-203	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 830	189	
A300B4-203	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	209	
A300B4-203	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	8				
A300B4-203	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	8		2 268	174	
A300B4-203	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 701	194	
A300B4-203	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	214	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300B4-203	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	8				
A300B4-203	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	8		2 137	178	
A300B4-203	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 603	198	
A300B4-203	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	218	
A300B4-203	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A300B4-203	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	8				
A300B4-203	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	8		1 912	186	
A300B4-203	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 434	206	
A300B4-203	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	226	
A300B4-203	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A300B4-203	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	8				
A300B4-203	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	8		1 688	194	
A300B4-203	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 266	214	
A300B4-203	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	234	
A300B4-203	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A310-304	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	1500		1 475,7	179,5	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 454,9	250	
A310-304	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 415,7	183	
A310-304	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 392,7	250	
A310-304	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A310-304	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1500		1 167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0		1 273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0		1 496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		1 115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		1 065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 172,6	205,3	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		959,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A310-304	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	1500		1 475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0		1 454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	1500		1 415,7	183	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		1 117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A310-304	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Versnel-len	MaxStart	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0	10 000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 320,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		952,7	189	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Versnel-len	MaxStart	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStart	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStart	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		972,3	196,5	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_A	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Versnel-len	MaxStart	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		869,2	237,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_A	5	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Versnel-len	MaxStart	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Versnel-len	MaxStart	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Versnel-len	MaxStart	ZERO		860	221,2	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A319-131	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 101	218,7	
A320-211	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 240,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		942	235,2	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	ICAO_A	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 171	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-211	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A320-211	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-232	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-232	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A320-232	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-232	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		834,6	206,1	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (ft)	Stijgsnelheid (ft/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A320-232	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-232	ICAO_A	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		568,3	210,7	
A320-232	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/ min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-232	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (ft)	Stijgsnel-heid (ft/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A320-232	ICAO_B	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

Tabel I-4 (deel 3)

Procedurele stappen, standaardvertrekken

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A320-232	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A320-232	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 015,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		923,7	250	
A321-232	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 039,9	234,6	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A321-232	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		670,5	209,9	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		749,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A321-232	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		889,6	210	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A321-232	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 190,2	209,8	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A330-301	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	1		758,4	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		519,8	193	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		875,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_A	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 134,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-301	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A330-301	ICAO_B	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Versnel-len	MaxStart	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	1+F		869,5	200,8	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		717,5	185,3	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 011	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 273,5	174,9	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		1 224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A330-343	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	1		1 054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Versnellen	MaxStart	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Versnellen	MaxStart	1		948,6	225	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A330-343	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStart	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		959,1	228,8	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_A	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		444,2	212,8	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	1+F		705,2	199,2	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Versnellen	MaxStart	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Versnellen	MaxStart	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Versnellen	MaxStart	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-211	ICAO_B	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStart	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	DEFAULT	2	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStart	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStart	1		1 554,9	243	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStart	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStart	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStart	1		1 268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		1 110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_A	2	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		1 002,2	197,7	
A340-642	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 164	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_A	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Versnellen	MaxStart	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_B	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Versnellen	MaxStart	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_B	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Versnellen	MaxStart	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 383,2	176,9	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_B	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Versnellen	MaxStart	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Versnellen	MaxStart	1		1 373,5	248,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A340-642	ICAO_B	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Versnellen	MaxStart	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Stijgvlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Versnellen	MaxStart	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
A340-642	ICAO_B	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Versnel-len	MaxStart	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Versnel-len	MaxStart	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Versnellen	MaxStart	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 053	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		722,8	249,2	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_A	8	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	D_1		994,4	242,4	
A380-841	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_B	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Versnellen	MaxStart	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Versnellen	MaxStart	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-841	ICAO_B	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	DEFAULT	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Versnellen	MaxStart	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	DEFAULT	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 339,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_A	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 216,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_A	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 041,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_A	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		749,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_A	8	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 446,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 315,9	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Versnellen	MaxStart	D_1		1 003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 139	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
A380-861	ICAO_B	6	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Versnellen	MaxStart	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Start	MaxStart	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Versnellen	MaxStart	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Versnellen	MaxStart	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAC111	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	8		1 942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT1		1 457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT1		1 000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	8		1 809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT1		1 357	183	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAC111	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT1		1 000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	8		1 665	169	
BAC111	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT1		1 249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT1		1 000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAC111	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	18				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAE146	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAE146	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAE300	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		500	219	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
BAE300	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	TO	1 000			
BEC58P	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CIT3	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	20		1 146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	10		1 146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CL600	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	20		1 554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 500			
CL600	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	10		1 554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CL600	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CL600	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CL600	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CL601	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	20		1 673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	20	1 500			
CL601	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	10		1 673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CL601	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CL601	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CL601	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA172	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	ZERO-C		500	75	
CNA172	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO-C	1 000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	ZERO-C		500	80	
CNA172	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-C	3 000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-C	5 000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO-C	8 000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	F-20D		500	80	
CNA182	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO	1 000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	ZERO		500	85	
CNA182	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA182	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	F-20D		915	104	
CNA208	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA441	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	535			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA510	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Start	MaxStart	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Versnellen	MaxStart	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA510	FLAPS_0	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_0	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Start	MaxStart	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Versnellen	MaxStart	D_15		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	1 500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA525C	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D-15				
CNA525C	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-15	482,5			
CNA525C	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	D-15		1 500	140,3	
CNA525C	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	D-15	1 500			
CNA525C	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	171	
CNA525C	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			
CNA525C	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA525C	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA525C	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			
CNA525C	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			
CNA55B	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D_15				
CNA55B	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	379			
CNA55B	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	1 500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	171,5	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA55B	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Start	MaxStart	ZERO_D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO_D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Versnellen	MaxStart	ZERO_D		1 500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	ZERO_D	1 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Start	MaxStart	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Versnellen	MaxStart	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	D_15	1 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 500	171,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	7 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO_C	10 000			
CNA560E	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
CNA560E	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	277			
CNA560E	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 500	161,7	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA560E	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 500			
CNA560E	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	15		1 500	186,7	
CNA560E	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA560E	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
CNA560E	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA560E	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA560E	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA560U	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
CNA560U	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	15		1 200	148	
CNA560U	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 500			
CNA560U	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	ZERO		1 500	175	
CNA560U	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA560U	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 500	250	
CNA560U	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA560U	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA560U	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
CNA560XL	DEFAULT	1	2	Versnellen	MaxStart	15		1 500	158	
CNA560XL	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 500			
CNA560XL	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 500	185	
CNA560XL	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 500	250	
CNA560XL	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	15		1 500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA680	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Start	MaxStart	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	277			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA750	FLAP_15	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Start	MaxStart	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Versnellen	MaxStart	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Stijgvlucht	MaxStart	5	1 500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CNA750	FLAP_5	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Versnel-len	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	485			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	0-250	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Stijgvlucht	MaxStart	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Versnellen	MaxStart	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		1 907	130	
CVR580	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CVR580	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		1 557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		1 321	140	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
CVR580	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1010	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
DC1010	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	10		1 799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	10		1 670	167	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1010	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	10		1 494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	5		1 121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1010	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	10		1 335	180	
DC1010	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	5		1 002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1010	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	10		1 191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		2 255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1040	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		2 146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1040	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		2 050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	15		1 859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	5		1 395	202	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1040	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	15		1 639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	5		1 229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1040	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	15		1 436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	5		1 077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC1040	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	15		1 170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC3	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	400			
DC3	DEFAULT	2	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC3	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		633	134	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC3	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	2	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC6	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	2	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	3	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	3	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC850	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		2 205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	189	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC850	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC850	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		2 089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC850	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC850	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	15				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC850	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC850	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	15		1 743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC850	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	15		1 541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 156	193	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC850	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC850	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	15		1 397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC850	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC860	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	12		2 055	160	
DC860	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC860	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC860	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	12		1 959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC860	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	12		1 827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 371	188	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC860	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC860	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	12		1 668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	215	
DC860	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC860	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC860	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	12		1 491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC860	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	12		1 394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC860	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	12		1 275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC860	DEFAULT	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		900	250	
DC860	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC870	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	12		2 405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC870	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC870	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	12		2 289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC870	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	12		2 129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC870	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	12		1 938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	215	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC870	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC870	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	12		1 727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC870	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC870	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	12		1 611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	12				
DC870	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC870	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	12		1 470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	7	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 541	180	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC8QN	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC8QN	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC8QN	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Versnellen	MaxStart	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Versnellen	MaxStart	12		1 491	182	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC8QN	DEFAULT	5	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Versnellen	MaxStart	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Versnellen	MaxStart	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAULT	6	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC8QN	DEFAULT	6	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Stijgvlucht	MaxStart	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Versnellen	MaxStart	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Versnellen	MaxStart	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengt-e	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtk-lasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent (%)
DC8QN	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
DC910	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15		2 296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	5		1 722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT		1 000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC910	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		2 070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	194	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC910	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC930	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC930	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC930	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		1 559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC930	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC930	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 306	164	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC93LW	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC93LW	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC93LW	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC950	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC950	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC950	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		1 843	164	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC950	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC950	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 698	170	
DC950	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC950	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC95HW	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		1 843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC95HW	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	5		1 306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	199	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	15		1 559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Versnellen	MaxStart	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Versnellen	MaxStart	15		1 406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Versnellen	MaxStart	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	10	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	1 000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DHC6	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	25	1 000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStart	10		700	122	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent (%)
DHC7	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	15	1 000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	15		1 491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Versnellen	MaxStijgvlucht	5		1 119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Versnellen	MaxStijgvlucht	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAULT	1	9	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

Tabel I-4 (deel 4)

Procedurele stappen, standaardvertrekken

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
DHC830	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	FLAPS1				
DO228	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	FLAPS1		1 000	101	
DO228	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	ZERO	1 000			
DO228	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	122	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
DO228	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	2 000			
DO228	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	4 000			
DO228	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	6 000			
DO228	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	8 000			
DO228	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
DO328	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	F12-D				
DO328	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	ZERO	1 000			
DO328	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	2 000			
DO328	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	4 000			
DO328	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	6 000			
DO328	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
DO328	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_DN	200			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
ECLIPSE500	DEFAULT	2	3	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		1 971,7	131,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 087,6	145,6	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 124,1	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 102,8	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	11	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	3	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		1 760,4	115	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		1 926,2	131,4	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
ECLIPSE500	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 039,6	145,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 075,3	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	UP_UP		2 054,5	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	11	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	1	Start	MaxStart	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	4	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	5	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	6	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	7	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	8	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 998,7	170	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
ECLIPSE500	HI_ALT	1	9	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	10	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	11	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	1	Start	MaxStart	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	3	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	4	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	5	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	6	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	7	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	8	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	9	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	10	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	11	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
ECLIPSE500	HI_ALT	3	1	Start	MaxStart	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	3	Stijg-vlucht	MaxStart	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	4	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	5	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	6	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	7	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	8	Versnel-len	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP		1 794,8	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	9	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	10	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	11	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	UP_UP	10 000			
EMB120	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
EMB120	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
EMB120	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15		460	130	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB120	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	143	
EMB120	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB120	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB120	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB120	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 367	220	
EMB145	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB145	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 334	220	
EMB145	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 315	220	
EMB145	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB145	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 293	220	
EMB145	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 200			
EMB145	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 465	220	
EMB14L	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB14L	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 420	220	
EMB14L	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	9-GEAR				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB14L	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 395	220	
EMB14L	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 366	220	
EMB14L	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB14L	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 335	220	
EMB14L	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 298	220	
EMB14L	DEFAULT	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB14L	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 936	196	
EMB170	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 339	240	
EMB170	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 836	197,1	
EMB170	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 228	240	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB170	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 772	200,9	
EMB170	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 120	240	
EMB170	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 650	195	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB170	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB170	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB170	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 743	201	
EMB170	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB175	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 900	196	
EMB175	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 308	240	
EMB175	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 823	198,1	
EMB175	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 190	240	
EMB175	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB175	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 745	200,3	
EMB175	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 086	240	
EMB175	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 979	240	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB175	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB175	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB175	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 744	197,1	
EMB175	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB175	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 685	194,5	
EMB190	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 041	250	
EMB190	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 616	197,1	
EMB190	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 944	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB190	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 546	199,7	
EMB190	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 850	250	
EMB190	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB190	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 416	205,2	
EMB190	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 677	250	
EMB190	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB190	ICAO_A	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 826	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB190	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB190	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 628	199,7	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB190	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 622	195	
EMB195	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 965	250	
EMB195	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 556	197,6	
EMB195	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 872	250	
EMB195	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 489	200,2	
EMB195	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 781	250	
EMB195	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 364	205,7	
EMB195	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 615	250	
EMB195	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	1				
EMB195	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 631	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
EMB195	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
F10062	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	TO		2 196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	TO		1 647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F10062	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	TO		1 982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	TO		1 487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	TO		1 819	167	
F10062	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	TO		1 364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	197	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F10062	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	TO		2 446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	TO		1 835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F10065	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	TO		2 218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	TO		1 664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F10065	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	TO		2 021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	TO		1 516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	201	
F10065	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	TO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	6		2 229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	185	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F28MK2	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	6		2 011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F28MK2	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	6		2 103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	6		1 941	157	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F28MK4	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	ZERO		1 456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	6		1 743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	6		1 307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
F28MK4	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	10		1 388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	10		1 388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
FAL20	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
GII	DEFAULT	1	1	Start	Verminderen-Start	T-20-D				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
GII	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	Verminderen-Start	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Versnel-len	Verminderen-Start	T-20-D		1 500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	Verminderen-Start	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	1 500			
GII	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	3 000			
GII	DEFAULT	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	5 500			
GII	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	7 500			
GII	DEFAULT	1	12	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	10 000			
GII	QF_FULL	1	1	Start	MaxStart	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Versnel-len	MaxStart	T-20-D		1 500	162	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
GII	QF_FULL	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	1 500			
GII	QF_FULL	1	7	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	3 000			
GII	QF_FULL	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	5 500			
GII	QF_FULL	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	7 500			
GII	QF_FULL	1	12	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	10 000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Start	Verminderen-Start	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	Verminderen-Start	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Versnel-len	Verminderen-Start	T-20-D		1 500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	Verminderen-Start	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	520			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
GIIB	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	1 500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	3 000			
GIIB	DEFAULT	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	5 500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	7 500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	10 000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Start	MaxStart	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Versnel-len	MaxStart	T-20-D		1 500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	1 500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Stijg-vlucht	Verminderen-Stijgvlucht	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
GIIB	QF_FULL	1	8	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	5 500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	7 500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	10 000			
GIV	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	T-20-D		1 800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-10-U	1 850			
GIV	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-10-U	3 000			
GIV	DEFAULT	1	9	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 750	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
GIV	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	5 000			
GIV	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	6 000			
GIV	DEFAULT	1	12	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	7 000			
GIV	DEFAULT	1	13	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	8 000			
GIV	DEFAULT	1	14	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	9 000			
GIV	DEFAULT	1	15	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	10 000			
GV	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	T-20-D		1 500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-10-U	1 800			
GV	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
GV	DEFAULT	1	9	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T-0-U		1 750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	5 000			
GV	DEFAULT	1	11	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	6 000			
GV	DEFAULT	1	12	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	7 000			
GV	DEFAULT	1	13	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	8 000			
GV	DEFAULT	1	14	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	9 000			
GV	DEFAULT	1	15	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T-0-U	10 000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	TO	1 000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
HS748A	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	12		1 094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	12	1 500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L1011	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 609	182	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L1011	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L1011	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L1011	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L1011	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L1011	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L1011	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L1011	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	218	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L1011	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L1011	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	6	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L1011	DEFAULT	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L10115	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 974	186	
L10115	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	1	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	1	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L10115	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 911	188	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L10115	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	2	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	2	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	2	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L10115	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	3	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L10115	DEFAULT	3	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	3	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L10115	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	4	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	4	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	4	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L10115	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	10		2 125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	5	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	5	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	5	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L10115	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L10115	DEFAULT	6	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	6	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	6	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
L10115	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStart	10		1 790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Versnel-len	MaxStart	INTR		1 343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	7	7	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	7	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	7	10	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L188	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	78-%		1 653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		1 240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	78-%				
L188	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	78-%		1 309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
L188	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	78-%				
L188	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	78-%		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	20		1 698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	20	1 500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	10		1 698	196	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
LEAR25	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
LEAR25	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		2 075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	20		1 493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	20	1 500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	10		1 493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
LEAR35	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
MD11GE	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	211	
MD11GE	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11GE	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	209	
MD11GE	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11GE	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11GE	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	25				
MD11GE	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	207	
MD11GE	DEFAULT	7	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11PW	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	2	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	3	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11PW	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	4	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	5	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11PW	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	6	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	6	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	6	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	6	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	6	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	6	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	6	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	7	1	Start	MaxStart	25				
MD11PW	DEFAULT	7	2	Stijg-vlucht	MaxStart	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	7	3	Versnel-len	MaxStart	0/EXT		1 500	207	
MD11PW	DEFAULT	7	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	7	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	7	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD11PW	DEFAULT	7	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	0/RET	10 000			
MD81	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 866,9	250	
MD81	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD81	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT4		1 247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT4		1 169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 805,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT4		1 099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_INT	3 000			
MD82	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		939,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	ICAO_A	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD82	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		2 033,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	DEFAULT	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	5	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	1	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	ICAO_A	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	2	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	3	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	3	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		1 109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	ICAO_A	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	4	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	4	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	5	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	5	3	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	5	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	ICAO_A	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	1	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	1	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		2 056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	2	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	2	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 462	225,1	
MD83	ICAO_B	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	ICAO_B	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	3	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	3	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	3	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	3	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	4	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD83	ICAO_B	4	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	4	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	4	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	5	1	Start	MaxStart	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	5	3	Versnel-len	MaxStart	T_INT		1 130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	T_ZERO		1 504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	5	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etappelengte	Stapnummer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eindpunthoogte (vt)	Stijgsnelheid (vt/min)	Eindpunt CAS (kt)	Versnellen_percent
MD83	ICAO_B	5	8	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	T_ZERO	10 000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Stijgvlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Versnellen	MaxStart	RET/0		2 280	194	
MD9025	DEFAULT	1	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Stijgvlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Versnellen	MaxStart	RET/0		2 150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Versnellen	MaxStijgvlucht	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Stijgvlucht	MaxStijgvlucht	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	EXT/11				

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD9025	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		2 031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		1 916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		1 840	190	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD9025	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		2 666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		2 525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD9028	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		2 391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		2 263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MD9028	DEFAULT	5	1	Start	MaxStart	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Stijg-vlucht	MaxStart	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Versnel-len	MaxStart	RET/0		2 180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	RET/0	10 000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	10		1 130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	1	1 500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStart	1		1 130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
MU3001	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
MU3001	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
PA30	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Stijg-vlucht	MaxStart	ZERO-D	1 500			
PA30	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStart	ZERO-D	3 000			
PA30	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO-D	5 500			
PA30	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO-D	7 500			
PA30	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO-D	10 000			
PA42	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Versnel-len	MaxStart	ZER-DN		1 000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Stijg-vlucht	MaxStart	ZER-DN	1 000			
PA42	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	ZERO		1 000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
PA42	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	4 000			
PA42	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	6 000			
PA42	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	8 000			
PA42	DEFAULT	1	9	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
SD330	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	10	1 000			
SD330	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
SD330	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
SD330	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
SD330	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	1	1	Start	MaxStart	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profiel_ID	Etap-pe-lengte	Stap-num-mer	Staptype	Stuwkrachtklasse	Flap_ID	Eind-punt-hoogte (vt)	Stijgsnel-heid (vt/min)	Eind-punt CAS (kt)	Ver-snel-len_pe-rcent
SF340	DEFAULT	1	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	5		1 366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	1	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	1	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	1	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	2	1	Start	MaxStart	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Stijg-vlucht	MaxStart	15	1 000			
SF340	DEFAULT	2	3	Versnel-len	MaxStart	15		1 450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Versnel-len	MaxStijg-vlucht	5		1 088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	2	6	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	2	7	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	2	8	Stijg-vlucht	MaxStijg-vlucht	ZERO	10 000			

▼M2

Tabel I-5

Standaardprofielen met vaste punten

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluidvermogenafstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turboprop	2	Groot	Commercieel	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Prop
707	Boeing 707-120/JT3C	Straal	4	Zwaar	Commercieel	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vleugel
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Straal	4	Zwaar	Commercieel	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Straal	4	Zwaar	Commercieel	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vleugel
717200	Boeing 717-200/BR 715	Straal	2	Groot	Commercieel	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Romp
720	Boeing 720/JT3C	Straal	4	Groot	Commercieel	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vleugel
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Straal	4	Groot	Commercieel	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Straal	3	Groot	Commercieel	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Straal	3	Groot	Commercieel	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Straal	3	Groot	Commercieel	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Romp

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Romp
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Straal	3	Groot	Commercieel	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Straal	3	Groot	Commercieel	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Straal	3	Groot	Commercieel	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Straal	3	Groot	Commercieel	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Romp
737	Boeing 737/JT8D-9	Straal	2	Groot	Commercieel	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Vleugel
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Straal	2	Groot	Commercieel	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Straal	2	Groot	Commercieel	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Straal	2	Groot	Commercieel	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Straal	2	Groot	Commercieel	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Vleugel
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Straal	2	Groot	Commercieel	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vleugel
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Straal	2	Groot	Commercieel	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Vleugel
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Straal	2	Groot	Commercieel	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vleugel
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Vleugel
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Straal	2	Groot	Commercieel	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Vleugel
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Straal	4	Zwaar	Commercieel	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Vleugel
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Straal	4	Zwaar	Commercieel	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vleugel
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vleugel
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Straal	4	Zwaar	Commercieel	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vleugel
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Straal	4	Zwaar	Commercieel	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Vleugel
747400	Boeing 747-400/PW4056	Straal	4	Zwaar	Commercieel	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Vleugel
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Straal	4	Zwaar	Commercieel	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Vleugel
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Vleugel
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Straal	2	Groot	Commercieel	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vleugel
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Straal	2	Groot	Commercieel	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Straal	2	Groot	Commercieel	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Vleugel
767300	Boeing 767-300/PW4060	Straal	2	Zwaar	Commercieel	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vleugel
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Straal	2	Zwaar	Commercieel	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Vleugel
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Straal	2	Zwaar	Commercieel	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vleugel
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Straal	2	Zwaar	Commercieel	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Vleugel
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Straal	2	Zwaar	Commercieel	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Vleugel
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Straal	2	Zwaar	Commercieel	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Vleugel
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Straal	2	Zwaar	Commercieel	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Vleugel
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Straal	2	Zwaar	Commercieel	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Vleugel
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Straal	2	Zwaar	Commercieel	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Vleugel
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Straal	2	Zwaar	Commercieel	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Vleugel
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Straal	2	Zwaar	Commercieel	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Straal	2	Groot	Commercieel	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Vleugel
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Straal	2	Groot	Commercieel	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Vleugel
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Straal	2	Groot	Commercieel	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Vleugel
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Straal	2	Groot	Commercieel	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Vleugel
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Straal	2	Zwaar	Commercieel	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Vleugel
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Straal	2	Zwaar	Commercieel	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Vleugel
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Straal	4	Zwaar	Commercieel	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Vleugel
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Straal	4	Zwaar	Commercieel	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Vleugel
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Straal	4	Zwaar	Commercieel	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Vleugel
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Straal	4	Zwaar	Commercieel	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Vleugel
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Straal	2	Groot	Commercieel	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Straal	4	Groot	Commercieel	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Straal	4	Groot	Commercieel	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Vleugel
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Zuiger	2	Klein	Algemene luchtvaart	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Prop
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Romp
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Romp
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Romp
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% of Max Static Thrust)	215	109	Prop
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Prop
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Other (R-PM)	215	109	Prop
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turboprop	1	Klein	Algemene luchtvaart	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Prop
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Other (R-PM)	215	109	Prop

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turboprop	2	Klein	Commercieel	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% of Max Static Thrust)	210	111	Prop
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Romp
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Straal	2	Klein	Commercieel	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Romp
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Straal	2	Klein	Commercieel	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Romp
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Romp
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Straal	2	Klein	Commercieel	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Romp
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Straal	2	Klein	Commercieel	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Romp
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Straal	2	Klein	Commercieel	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Romp
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Straal	2	Klein	Commercieel	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Romp
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Romp
CONCRD	Concorde/OLY593	Straal	4	Zwaar	Commercieel	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Straal	2	Groot	Commercieel	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Romp
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Straal	2	Groot	Commercieel	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Romp
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turboprop	2	Groot	Commercieel	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Prop
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Straal	3	Zwaar	Commercieel	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vleugel
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Straal	3	Zwaar	Commercieel	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vleugel
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Straal	3	Zwaar	Commercieel	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Vleugel
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Zuiger	2	Groot	Commercieel	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Prop
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Zuiger	4	Groot	Commercieel	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% of Max Static Thrust)	213	110	Prop
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Straal	4	Zwaar	Commercieel	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Straal	4	Zwaar	Commercieel	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Straal	4	Zwaar	Commercieel	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Vleugel
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Straal	4	Zwaar	Commercieel	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Vleugel
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Straal	4	Zwaar	Commercieel	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Vleugel
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Straal	2	Groot	Commercieel	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Straal	2	Groot	Commercieel	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Romp
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Romp
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Straal	2	Groot	Commercieel	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Straal	2	Groot	Commercieel	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Romp
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Straal	2	Groot	Commercieel	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Straal	2	Groot	Commercieel	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Romp

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turboprop	2	Klein	Commercieel	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Prop
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turboprop	2	Klein	Commercieel	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% of Max Static Thrust)	210	109	Prop
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turboprop	4	Groot	Commercieel	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Prop
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turboprop	2	Groot	Commercieel	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Prop
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turboprop	2	Groot	Commercieel	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% of Max Static Thrust)	213	112	Prop
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turboprop	2	Groot	Commercieel	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Prop
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turboprop	2	Groot	Commercieel	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Prop
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Straal	2	Klein	Algemene luchtvaart	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Romp
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turboprop	2	Groot	Commercieel	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Prop

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Straal	2	Groot	Commercieel	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Romp
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Straal	2	Groot	Commercieel	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Romp
EMB170	Embraer ERJ170-100	Straal	2	Groot	Commercieel	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vleugel
EMB175	Embraer ERJ170-200	Straal	2	Groot	Commercieel	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Vleugel
EMB190	Embraer ERJ190-100	Straal	2	Groot	Commercieel	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vleugel
EMB195	Embraer ERJ190-200	Straal	2	Groot	Commercieel	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Vleugel
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Straal	2	Groot	Commercieel	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Romp
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Straal	2	Groot	Commercieel	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Romp
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Straal	2	Groot	Commercieel	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Romp
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Straal	2	Groot	Commercieel	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Romp
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Romp
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Romp
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Romp

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Romp
GV	Gulfstream GV/BR 710	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Romp
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turboprop	2	Groot	Commercieel	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% of Max Static Thrust)	212	110	Prop
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Romp
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Straal	3	Zwaar	Commercieel	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vleugel
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Straal	3	Zwaar	Commercieel	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Vleugel
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turboprop	4	Groot	Commercieel	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% of Max Static Thrust)	214	112	Prop
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Romp
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Romp
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Straal	3	Zwaar	Commercieel	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Vleugel

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Straal	3	Zwaar	Commercieel	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Vleugel
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Straal	2	Groot	Commercieel	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Romp
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Straal	2	Groot	Commercieel	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Romp
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Straal	2	Groot	Commercieel	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Romp
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Straal	2	Groot	Commercieel	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Romp
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Straal	2	Groot	Commercieel	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Romp
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Romp
PA28	Piper Warrior PA-28-161/ O-320-D3G	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Other (R-PM)	213	113	Prop
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Zuiger	2	Klein	Algemene luchtvaart	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Prop
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Zuiger	2	Klein	Algemene luchtvaart	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Other (R-PM)	213	109	Prop
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turboprop	2	Klein	Algemene luchtvaart	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Prop

▼M2

ACFTID	Omschrijving	Type motor	Aantal motoren	Gewichts-klasse	Categorie eigenaar	Max. bruto startgewicht (lb)	Max. bruto landingsgewicht (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statistische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	Geluid-vermogen-afstand-ID	Vermogensparameter	Spectrale klasse-ID, nadering	Spectrale klase-ID, vertrek	Laterale richteffect-ID
SABR80	NA Sabreliner 80	Straal	2	Groot	Algemene luchtvaart	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Romp
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turboprop	2	Groot	Commercieel	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% of Max Static Thrust)	211	109	Prop
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turboprop	2	Groot	Commercieel	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% of Max Static Thrust)	211	110	Prop

▼**M2**

Tabel I-6

Standaardgewichten

ACFTID	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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	Etappelengte	Gewicht (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

Tabel I-7

Straalmotorcoëfficiënten

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
1900D	MaxStijgvlucht	2 548,8	– 6,7075	– 0,014	0	– 0,72				
1900D	MaxStart	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Algemeen	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	MaxStijgvlucht	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	MaxStart	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Algemeen	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	MaxStijgvlucht	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	MaxStart	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	MaxStijgvlucht	15 541,5	– 17,8282	0,253495	0	0				
717200	MaxStijgingHogeTemp	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	MaxStart	17 542,7	– 19,588	0,234981	0	0				
717200	MaxStartHogeTemp	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				
720B	Algemeen	– 27 419,9	– 5,81791	– 0,01175	0	0	35 654,5	– 6 560,9		
720B	MaxStijgvlucht	14 540,1	– 13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
720B	MaxStart	16 768,6	– 15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Algemeen	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727100	MaxStijgvlucht	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727100	MaxStart	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Algemeen	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D15	MaxStijgvlucht	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727D15	MaxStart	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727D15	MaxStartHogeTemp	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727D17	Algemeen	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D17	MaxStijgvlucht	13 812,7	– 7,52948	0,207702	– 0,000025939	0				
727D17	MaxStart	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
727EM1	MaxStijgvlucht	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	MaxStart	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Algemeen	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727EM2	MaxStijgvlucht	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727EM2	MaxStart	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	MaxStartHogeTemp	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
727Q15	Algemeen	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727Q15	MaxStijgvlucht	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	MaxStart	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	MaxStartHogeTemp	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Algemeen	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727Q7	MaxStijgvlucht	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	MaxStart	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Algemeen	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
727Q9	MaxStijgvlucht	12 746,2	– 8,11613	– 0,00049	– 4,53384E-06	0				
727Q9	MaxStart	13 705,6	– 8,72702	– 0,00053	– 4,8751E-06	0				
727QF	Algemeen	– 10 908	– 23,3571	– 0,0723	– 0,00000138	0	10 929,8	2 380,86		
727QF	MaxStijgvlucht	11 266	– 9,335	0,169297	– 4,70391E-06	0				
727QF	MaxStijgingHogeTemp	13 966	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	MaxContinuHogeTemp	14 687	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	MaxContinu	11 987	– 9,335	0,158001	– 4,70391E-06	0				
727QF	MaxStart	14 100	– 12,25	0,1495	– 0,00001175	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
727QF	MaxStartHogeTemp	16 800	– 12,25	0	0	– 90				
737	Algemeen	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737	MaxStijgvlucht	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737	MaxStart	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737300	Algemeen	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	MaxStijgvlucht	17 383,1	– 15,6072	0,148043	– 0,000001	– 24,2				
737300	MaxStijgingHogeTemp	20 363,9	– 17,0452	– 0,06578	– 0,000001	– 119				
737300	MaxStart	19 347	– 25,8689	0,456499	– 0,0000112	– 14,78				
737300	MaxStartHogeTemp	21 143,7	– 26,2402	0,398451	– 0,000014	– 79,95				
7373B2	Algemeen	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	MaxStijgvlucht	18 623,5	– 16,4797	0,169674	0	– 9,126				
7373B2	MaxStijgingHogeTemp	21 906,6	– 17,4327	– 0,07536	0	– 132,5				
7373B2	MaxStart	21 480,7	– 25,888	0,225791	0	– 8,441				
7373B2	MaxStartHogeTemp	25 393,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Algemeen	21 384	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
737400	MaxStijgvlucht	19 662,2	– 18,221	0,207237	0	0				
737400	MaxStijgingHogeTemp	22 875,1	– 18,001	– 0,07615	0	– 124,7				
737400	MaxStart	22 116,3	– 26,0175	0,259442	0	0				
737400	MaxStartHogeTemp	26 883,2	– 26,1707	– 0,04324	0	– 159,7				
737500	Algemeen	11 106	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	MaxStijgvlucht	17 530,9	– 16,3556	0,153997	– 0,0000013	– 23,39				
737500	MaxStijgingHogeTemp	20 510,5	– 17,1336	– 0,07687	– 0,0000004	– 122,3				
737500	MaxStart	19 629,4	– 26,7504	0,550433	– 0,0000217	– 7,999				
737500	MaxStartHogeTemp	22 636,2	– 28,0937	0,225263	0,0000409	– 105,6				
737700	MaxStijgvlucht	22 106,7	– 23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	MaxStijgingHogeTemp	29 618,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	MaxStart	23 534,8	– 29,3547	0,308407	0	0				
737700	MaxStartHogeTemp	29 335,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	MaxStijgvlucht	22 403,5	– 27,2645	0,305603	0	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
737800	MaxStijgingHogeTemp	26 593,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	MaxStart	26 089,1	– 29,1098	0,143559	0	0				
737800	MaxStartHogeTemp	30 143,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
737D17	Algemeen	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737D17	MaxStijgvlucht	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737D17	MaxStart	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N17	Algemeen	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737N17	MaxStijgvlucht	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737N17	MaxStart	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N9	Algemeen	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737N9	MaxStijgvlucht	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737N9	MaxStart	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737QN	Algemeen	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737QN	MaxStijgvlucht	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737QN	MaxStart	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
74710Q	Algemeen	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
74710Q	MaxStijgvlucht	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
74710Q	MaxStart	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
747200	Algemeen	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747200	MaxStijgvlucht	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747200	MaxStart	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
74720A	Algemeen	– 32 370	– 7,83	– 0,02105	0	0	47 590	0		
74720A	MaxStijgvlucht	34 860	– 35	0,4962	0	0				
74720A	MaxStart	40 870	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Algemeen	– 28 110	– 10,05	– 0,03543	0	0	46 375	0		
74720B	MaxStijgvlucht	39 594	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	MaxStart	48 866	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Algemeen	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
747400	MaxStijgvlucht	44 157,4	– 42,6142	0,635772	0	0				
747400	MaxStijgingHogeTemp	56 826,2	– 45,4912	– 0,20856	0	– 392,3				
747400	MaxStart	53 290,5	– 53,434	0,606283	0	0				
747400	MaxStartHogeTemp	66 921,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	StationairNadering	5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	MaxStijgvlucht	50 523	– 39,8663	0,842437	– 0,000015	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
7478	MaxStijgingHogeTemp	56 739,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,000015	– 343,137				
7478	MaxStart	64 247,2	– 66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	MaxStartHogeTemp	80 923,7	– 71,3162	– 0,30655	– 0,00001	– 520,464				
747SP	Algemeen	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747SP	MaxStijgvlucht	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747SP	MaxStart	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
757300	MaxStijgvlucht	29 549,2	– 30,6086	0,398179	0	0				
757300	MaxStijgingHogeTemp	36 157	– 30,9643	– 0,16465	0	– 250,7				
757300	MaxStart	40 175,5	– 35,323	– 0,11328	0	0				
757300	MaxStartHogeTemp	46 892,4	– 35,6127	– 0,53031	0	– 241,7				
757PW	Algemeen	– 44 951	– 0,83	0,0198	0	0	52 972	0		
757PW	MaxStijgvlucht	27 775,1	– 27,6876	0,381725	0	0				
757PW	MaxStijgingHogeTemp	34 748,3	– 29,9467	– 0,16641	0	– 250,7				
757PW	MaxStart	36 214,8	– 48,2704	0,908044	0	0				
757PW	MaxStartHogeTemp	45 592,5	– 49,7383	0,213208	0	– 290,6				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
757RR	Algemeen	– 44 907	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 999	0		
757RR	MaxStijgvlucht	30 065,2	– 32,4779	0,397321	0	0				
757RR	MaxStijgingHogeTemp	36 735,1	– 32,445	– 0,16871	0	– 258,4				
757RR	MaxStart	37 802,1	– 38,2839	0,527181	0	0				
757RR	MaxStartHogeTemp	45 336,5	– 39,1302	– 0,00514	0	– 257,4				
767300	Algemeen	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
767300	MaxStijgvlucht	45 480	– 41,9	0,559	0	0				
767300	MaxStart	56 370	– 53	0,251	0	0				
767400	MaxStijgvlucht	45 902,7	– 39,5895	0,633446	0	0				
767400	MaxStijgingHogeTemp	63 647,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	MaxStart	60 475,4	– 56,8041	0,478788	0	0				
767400	MaxStartHogeTemp	72 425,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Algemeen	62 790	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610,37	14
767CF6	MaxStijgvlucht	38 057	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	MaxStart	44 769	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Algemeen	– 39 777	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 550	0		

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
767JT9	MaxStijgvlucht	38 700	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	MaxStart	43 190	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Algemeen	32 710	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	MaxStijgvlucht	67 093,7	– 85,7553	1,8498	– 0,000076	0				
777200	MaxStijgingHogeTemp	82 096,7	– 72,2859	– 0,32818	– 0,0000179	– 637				
777200	MaxStart	93 672,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000806	0				
777200	MaxStartHogeTemp	114 758,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000261	– 702,4				
777300	MaxStijgvlucht	64 636,2	– 70,833	0,880073	0	0				
777300	MaxStijgingHogeTemp	90 015,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	MaxStart	87 833,8	– 97,7894	0,27543	0	0				
777300	MaxStartHogeTemp	103 835,2	– 97,831	– 0,632	0	– 549,1				
7773ER	StationairNadering	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	MaxStijgvlucht	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	MaxStijgingHogeTemp	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	MaxStart	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
7878R	StationairNadering	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	MaxStijgvlucht	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	MaxStijgingHogeTemp	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	MaxStart	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	MaxStartHogeTemp	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Algemeen	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	StationairNadering	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	StationairNaderingHoge-Temp	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	MaxStijgvlucht	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	MaxStijgingHogeTemp	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	MaxStart	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				
A300-622R	MaxStartHogeTemp	61 250,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Algemeen	– 132 687	– 30,4092	– 0,10796	4,02686E-07	0			2 535,75	– 8,23842
A300B4-203	MaxStijgvlucht	43 416,5	– 35	– 0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	MaxStart	49 336,9	– 39,8243	– 0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Algemeen	41 317	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000016	0	– 1 131,6	11,8		

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A310-304	StationairNadering	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	StationairNaderingHoge-Temp	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	MaxStijgvlucht	42 008	– 49,5706	1,64076	– 0,000043059	0				
A310-304	MaxStijgingHogeTemp	55 143,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	MaxStart	50 530,5	– 51,1538	1,26398	– 0,000012839	0				
A310-304	MaxStartHogeTemp	71 457,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Algemeen	– 105 513	– 6,58	0,006828	– 8,055E-07	0	149 900	– 42 300		
A319-131	StationairNadering	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	StationairNaderingHoge-Temp	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	MaxStijgvlucht	14 957,2	1,71654	0,442593	– 0,000013824	0				
A319-131	MaxStijgingHogeTemp	12 977,6	18,59062	0	0	– 78,7				
A319-131	MaxStart	21 435,4	– 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	MaxStartHogeTemp	23 853,8	– 18,7311	0	0	– 76,8				
A320-211	Algemeen	24 380	– 18,534	– 0,07842	– 2,509E-07	0			– 669,457	6,9451
A320-211	StationairNadering	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A320-211	StationairNaderingHoge-Temp	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				
A320-211	MaxStijgvlucht	16 859,1	– 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	MaxStijgingHogeTemp	19 148,5	– 6,50173	0	0	– 95				
A320-211	MaxStart	23 652,9	– 22,9338	0,295879	– 5,4631E-06	0				
A320-211	MaxStartHogeTemp	27 385	– 23,3	0	0	– 132				
A320-232	Algemeen	– 65 083,3	– 7,25	– 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	– 18 693,1		
A320-232	StationairNadering	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	StationairNaderingHoge-Temp	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	MaxStijgvlucht	15 539,2	– 4,08932	0,438331	– 0,00001439	0				
A320-232	MaxStijgingHogeTemp	14 111,4	10,67953	0	0	– 82,2				
A320-232	MaxStart	24 746,2	– 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	MaxStartHogeTemp	29 506,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Algemeen	– 26 190,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E-07	0	33 032,2	0		
A321-232	StationairNadering	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				
A321-232	StationairNaderingHoge-Temp	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A321-232	MaxStijgvlucht	21 870,8	– 21,4867	0,380647	– 5,5566E-06	0				
A321-232	MaxStijgingHogeTemp	24 158,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	MaxStart	28 636,4	– 26,7318	0,249782	– 3,9163E-06	0				
A321-232	MaxStartHogeTemp	31 608,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Algemeen	– 36 339,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	StationairNadering	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	StationairNaderingHoge-Temp	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	MaxStijgvlucht	34 249,9	25,9859	0,764157	– 8,1437E-07	0				
A330-301	MaxStijgingHogeTemp	46 667,8	10,51272	0	0	– 346				
A330-301	MaxStart	61 384,5	– 48,4678	0,582821	– 6,2628E-06	0				
A330-301	MaxStartHogeTemp	69 058	– 46,465	0	0	– 288				
A330-343	Algemeen	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,000000569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	StationairNadering	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	StationairNaderingHoge-Temp	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	MaxStijgvlucht	44 462	– 12,031	0,711026	5,12762E-06	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A330-343	MaxStijgingHogeTemp	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	MaxStart	69 831	– 77,9676	0,882955	– 0,000026894	0				
A330-343	MaxStartHogeTemp	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Algemeen	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0			– 590,77	7,341
A340-211	StationairNadering	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	StationairNaderingHoge-Temp	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	MaxStijgvlucht	26 802,9	– 28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	MaxStijgingHogeTemp	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	MaxStart	29 929,8	– 30,7732	0,29922	– 4,1757E-06	0				
A340-211	MaxStartHogeTemp	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	StationairNadering	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	StationairNaderingHoge-Temp	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	MaxStijgvlucht	42 621,6	– 44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	MaxStijgingHogeTemp	50 112	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	MaxStart	55 248,1	– 61,4744	0,506968	– 9,6324E-06	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
A340-642	MaxStartHogeTemp	63 276,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	StationairNadering	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	StationairNaderingHoge-Temp	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	MaxStijgvlucht	63 586,2	– 53,9292	1,23082	– 0,00003343	0				
A380-841	MaxStijgingHogeTemp	72 974,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	MaxStart	71 176,1	– 84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	MaxStartHogeTemp	90 820,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	StationairNadering	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	StationairNaderingHoge-Temp	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	MaxStijgvlucht	66 053,2	– 61,754	0,977183	– 0,000025178	0				
A380-861	MaxStijgingHogeTemp	73 729,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	MaxStart	70 053,6	– 76,0931	0,838794	– 0,000010766	0				
A380-861	MaxStartHogeTemp	83 320,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	MaxStijgvlucht	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
BAC111	MaxStart	11 168,1	– 6,70084	– 0,02234	0	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
BAE146	Algemeen	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE146	MaxStijgvlucht	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE146	MaxStart	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Algemeen	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE300	MaxStijgvlucht	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	MaxStart	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
CIT3	MaxStijgvlucht	2 987,4	– 3,4992	0,06123	– 1,1664E-06	0				
CIT3	MaxStart	3 319,3	– 3,888	0,068032	– 0,000001296	0				
CL600	MaxStijgvlucht	5 543,3	– 5,6542	0,08442	0	0				
CL600	MaxStart	6 159,2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	MaxStijgvlucht	6 517,3	– 6,6476	0,09776	0	0				
CL601	MaxStart	7 241,4	– 7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	MaxStijgvlucht	2 953,9	– 8,581	– 0,00453	– 7,2035E-07	– 1,44				
CNA208	MaxStart	3 245,2	– 11,69	– 0,01053	– 6,777E-07	– 1,62				
CNA500	Algemeen	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	MaxStijgvlucht	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	MaxStart	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CNA510	Algemeen	4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,811333
CNA510	MaxStijgvlucht	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	MaxStart	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525C	Algemeen	1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525C	MaxStijgvlucht	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525C	MaxStart	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Algemeen	1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	MaxStijgvlucht	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	MaxStart	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Algemeen	1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560E	MaxStijgvlucht	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	MaxStart	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560U	MaxStijgvlucht	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	MaxStart	2 920	– 2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560XL	MaxStijgvlucht	3 454,5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560XL	MaxStart	3 838,3	– 4,42368	– 0,07823	0	0				
CNA680	Algemeen	2 904,8	– 4,80092	– 0,00174	5,62892E-07	0			– 101,327	1,3401

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CNA680	MaxStijgvlucht	5 520,2	– 5,32711	– 0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	MaxStart	5 683	– 6,55907	– 0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Algemeen	4 778,6	– 6,56521	0,000671	– 4,11321E-07	0			– 146,712	1,9748
CNA750	MaxStijgvlucht	6 097,8	– 7,0102	– 0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	MaxStart	6 127,8	– 7,07624	– 0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	MaxStijgvlucht	33 252,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	MaxStart	39 653	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Algemeen	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-ER	StationairNadering	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	MaxStijgvlucht	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	MaxStijgingHogeTemp	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	MaxStart	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	MaxStartHogeTemp	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
CRJ9-LR	Algemeen	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	StationairNadering	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	MaxStijgvlucht	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
CRJ9-LR	MaxStijgingHogeTemp	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	MaxStart	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	MaxStartHogeTemp	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Algemeen	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	MaxStijgvlucht	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	MaxStart	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	MaxStijgvlucht	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	MaxStart	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Algemeen	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	MaxStijgvlucht	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	MaxStart	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Algemeen	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	MaxStijgvlucht	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	MaxStart	15 670,3	– 5,8955	– 0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Algemeen	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC860	MaxStijgvlucht	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	MaxStart	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DC870	Algemeen	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	MaxStijgvlucht	18 859	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	MaxStart	20 758	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Algemeen	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC8QN	MaxStijgvlucht	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	MaxStart	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Algemeen	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC910	MaxStijgvlucht	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	MaxStart	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Algemeen	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC930	MaxStijgvlucht	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC930	MaxStart	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Algemeen	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC93LW	MaxStijgvlucht	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	MaxStart	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Algemeen	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC950	MaxStijgvlucht	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	MaxStart	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DC95HW	Algemeen	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC95HW	MaxStijgvlucht	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	MaxStart	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Algemeen	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC9Q7	MaxStijgvlucht	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	MaxStart	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Algemeen	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC9Q9	MaxStijgvlucht	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	MaxStart	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Algemeen	2 010,7	– 19,409	0,07743	0	0			54,6666	– 0,0828
DHC8	MaxStijgvlucht	6 323,6	– 21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	MaxStart	7 026,2	– 23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Algemeen	1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	MaxStijgvlucht	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	MaxStart	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	MaxStijgvlucht	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	MaxStart	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	MaxStijgvlucht	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
DO328	MaxStart	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPSE500	MaxStijgvlucht	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPSE500	MaxStijgingHogeTemp	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPSE500	MaxStart	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPSE500	MaxStartHogeTemp	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPSE500	VerminderenStijgvlucht	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	VermStijgvlHogeTemp	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	MaxStijgvlucht	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	MaxStart	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	MaxStijgvlucht	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	MaxStart	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	MaxStijgvlucht	6 432,5	– 7,56929	0,069004	0	– 5,419				
EMB14L	MaxStart	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689				
EMB170	StationairNadering	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB170	MaxStijgvlucht	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
EMB170	MaxStart	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB175	StationairNadering	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB175	MaxStijgvlucht	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				
EMB175	MaxStart	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB190	StationairNadering	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB190	MaxStijgvlucht	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB190	MaxStart	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
EMB195	StationairNadering	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB195	MaxStijgvlucht	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB195	MaxStart	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
F10062	MaxStijgvlucht	10 472	– 9,57	0,137	0	0				
F10062	MaxStart	13 551	– 16,56	0,2804	0	0				
F10065	MaxStijgvlucht	10 970	– 10,52	0,1238	0	0				
F10065	MaxStart	14 814	– 16,72	0,065	0	0				
F28MK2	MaxStijgvlucht	8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	MaxStart	9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	MaxStijgvlucht	8 459	– 4,874	0,0997	0	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
F28MK4	MaxStart	9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	MaxStijgvlucht	4 102	– 2,3831	– 0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	MaxStart	4 017,4	– 3,4567	0,058024	– 2,49247E-06	0				
GII	MaxStijgvlucht	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GII	MaxStart	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GII	MaxStartHogeTemp	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GII	VerminderenStijgvlucht	6 030	0	– 0,0081	0,0000002	0				
GII	VerminderenStart	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GII	VermStartHogeTemp	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIIB	MaxStijgvlucht	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GIIB	MaxStart	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GIIB	MaxStartHogeTemp	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GIIB	VerminderenStijgvlucht	5 369	0	– 0,0081	0	0				
GIIB	VerminderenStart	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GIIB	VermStartHogeTemp	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIV	MaxStijgvlucht	10 770	– 10,96	0,1784	– 0,000001	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
GIV	MaxStijgingHogeTemp	11 805	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	MaxStart	13 725	– 18,2	0,3189	– 0,00002	0				
GIV	MaxStartHogeTemp	17 129	– 17,6	– 0,0472	0,0000003	– 114				
GV	MaxStijgvlucht	12 400	– 11,6	0,12	0	0				
GV	MaxStijgingHogeTemp	14 900	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	MaxStart	14 600	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	MaxStartHogeTemp	18 970	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	MaxStijgvlucht	3 114,4	– 3,4992	0,04125	– 2,81988E-06	0				
IA1125	MaxStart	3 460,5	– 3,888	0,045834	– 3,1332E-06	0				
L1011	Algemeen	– 80 222,2	– 25,0263	0	0	0	92 893,5	– 10 186,1		
L1011	MaxStijgvlucht	34 204,8	– 43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	MaxStart	40 720	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	MaxStijgvlucht	39 532,9	– 44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	MaxStart	46 840	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	MaxStijgvlucht	2 560,9	– 1,8352	– 0,01509	1,95912E-06	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
LEAR25	MaxStart	2 845,4	– 2,03911	– 0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	MaxStijgvlucht	3 071	– 3,4992	– 0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	MaxStart	3 412,2	– 3,888	– 0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	MaxStijgvlucht	47 037	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11GE	MaxStart	57 156	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11PW	MaxStijgvlucht	51 197	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11PW	MaxStart	57 661	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Algemeen	– 15 384	– 10	0,019	0	0	17 917	0		
MD81	MaxStijgvlucht	18 040,9	– 8,83022	– 0,02993	0	– 114,3				
MD81	MaxStijgingHogeTemp	21 047,1	– 12,8373	– 0,07163	0	– 151,8				
MD81	MaxStart	18 810,5	– 11,1271	0,092622	0	– 2,101				
MD81	MaxStartHogeTemp	22 678,5	– 14,546	– 0,05823	0	– 138,4				
MD82	Algemeen	– 13 488	– 10	0,025	0	0	16 750	0		
MD82	MaxStijgvlucht	16 810,1	– 5,36467	0,048334	0	– 60,8				
MD82	MaxStijgingHogeTemp	22 606,4	– 13,9975	– 0,09177	0	– 168,1				
MD82	MaxStart	19 344,5	– 15,5531	0,333164	0	– 1,031				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
MD82	MaxStartHogeTemp	24 452	– 16,6869	0,005711	0	– 162,5				
MD83	Algemeen	– 13 845	– 13,33	0,019	0	0	17 500	0		
MD83	MaxStijgvlucht	18 075,2	– 7,63873	0,058915	0	– 64,7				
MD83	MaxStijgingHogeTemp	23 181,6	– 13,4908	– 0,09344	0	– 164				
MD83	MaxStart	20 080,8	– 11,9047	0,191099	0	– 4,078				
MD83	MaxStartHogeTemp	25 460,4	– 15,5681	– 0,05468	0	– 176,1				
MD9025	Algemeen	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9025	MaxStijgvlucht	23 881	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	MaxStijgingHogeTemp	27 078,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	MaxStart	23 066	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	MaxStartHogeTemp	28 697,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Algemeen	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9028	MaxStijgvlucht	23 421	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	MaxStijgingHogeTemp	26 678,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	MaxStart	25 656	– 25,3418	0,2419	0	0				

▼M2

ACFTID	Stuwkrachtklasse	E (lb)	F (lb/kt)	Ga (lb/ft)	Gb (lb/vt^2)	H (lb/ °C)	K1 (lb/EPR)	K2 (lb/EPR^2)	K3 (lb/(N1/√θ))	K4 (lb/(N1/√θ)^2)
MD9028	MaxStartHogeTemp	30 520	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Algemeen	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
MU3001	MaxStijgvlucht	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
MU3001	MaxStart	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	MaxStijgvlucht	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	MaxStart	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

▼**M2**

Tabel I-8

Propellermotorcoëfficiënten

ACFT_ID	Stuwkrachtklasse	Propellerefficiëntie	Geïnstalleerde nettovoortstuwings-kracht(hp)
BEC58P	MaxStijgvlucht	0,90	261,3
BEC58P	MaxStart	0,90	310,0
CNA172	MaxStijgvlucht	0,69	140,0
CNA172	MaxStart	0,67	155,0
CNA182	MaxStijgvlucht	0,78	189,8
CNA182	MaxStart	0,75	222,4
CNA206	MaxStijgvlucht	0,77	234,0
CNA206	MaxStart	0,70	300,0
CNA20T	MaxStijgvlucht	0,77	238,0
CNA20T	MaxStart	0,69	310,0
CNA441	MaxStijgvlucht	0,90	620,0
CNA441	MaxStart	0,90	635,5
CVR580	MaxStijgvlucht	0,85	3 344,0
CVR580	MaxStart	0,85	3 800,0
DC3	MaxStijgvlucht	0,85	1 130,0
DC3	MaxStart	0,85	1 302,0
DC6	MaxStijgvlucht	0,90	1 750,0
DC6	MaxStart	0,90	1 900,0
DHC6	MaxStijgvlucht	0,90	557,5

▼**M2**

ACFT_ID	Stuwkrachtklasse	Propellerefficiëntie	Geïnstalleerde nettovoortstuwings-kracht(hp)
DHC6	MaxStart	0,90	587,0
DHC6QP	MaxStijgvlucht	0,90	557,5
DHC6QP	MaxStart	0,90	587,0
DHC7	MaxStijgvlucht	0,90	846,0
DHC7	MaxStart	0,90	940,0
HS748A	MaxStijgvlucht	0,90	1 805,0
HS748A	MaxStart	0,90	2 006,0
L188	MaxStijgvlucht	0,90	3 180,0
L188	MaxStart	0,90	3 460,0
PA30	MaxStijgvlucht	0,80	130,5
PA30	MaxStart	0,80	139,5
SD330	MaxStijgvlucht	0,90	972,0
SD330	MaxStart	0,90	1 080,0
SF340	MaxStijgvlucht	0,90	1 587,0
SF340	MaxStart	0,90	1 763,0

▼M2

Tabel I-9

Geluid-vermogen-afstand-gegevens (NPD-gegevens)

NPD_ID	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter" in de tabel „Vliegtuigen" worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 930

▼M2

NPD_ID	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen (in het veld „Vermogensparameter” in de tabel „Vliegtuigen” worden het soort vermogen en de eenheid gespecificeerd)	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

Tabel I-10

Spectraalklassen

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Vertrek	2/3-Motor.LageOmloopverh.Tfan	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Vertrek	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Vertrek	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Vertrek	2-Motor.Laag/MiddelOmloopverh.Tfan	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Vertrek	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Vertrek	4-Motor.Tfan+Supersoon	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Vertrek	4-Motor.Tfan	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Vertrek	4-Motor.Tfan	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Vertrek	2-Motor.Tprop+1/2-Motor.Zuiger	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Vertrek	2-Motor.Tprop+4-Motor.Zuiger	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Vertrek	2-Motor.Tprop	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Vertrek	2/4-Motor.Tprop	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 990

▼M2

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
113	Vertrek	2-Motor.Tstraal+Tfan. Business	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8
136	Vertrek	2-Motor.Tfan.Business	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Vertrek	2-Motor.Tfan.Business	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Vertrek	2-Motor.Tfan.Business	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
201	Nadering	2/3-Motor.LageOmloopverh.Tfan	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Nadering	2-Motor.Laag/HogeOmloopverh.Tfan	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Nadering	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan+Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Nadering	2-Motor.Laag/MiddelOmloopverh.Tfan	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Nadering	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Nadering	4-Motor.Tstraal+Tfan	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Nadering	4-Motor.Tfan	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Nadering	4-Motor.Tstraal+Tfan	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Nadering	4-Motor.Tfan	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Nadering	2-Motor.Tprop	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0

▼**M2**

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
211	Nadering	2-Motor.Tprop	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Nadering	2-Motor.Tprop	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Nadering	4-Motor.Tprop+Zuiger	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Nadering	2/4-Motor.Tprop	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Nadering	1/2-Motor.Zuiger	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Nadering	2-Motor.Tstraal+Tfan	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Nadering	2-Motor.Tfan.Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Nadering	2-Motor.Tfan.Business	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Nadering	2-Motor.Tfan.Business	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Nadering	2-Motor.Tfan.Business	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	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	Vertrek	2/3-Motor.LageOmloopverh.Tfan	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**

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	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	Vertrek	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	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	Vertrek	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	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	Vertrek	2-Motor.Laag/MiddelOmloopverh.Tfan	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	Vertrek	2-Motor.HogeOmloopverh.Tfan	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	Vertrek	4-Motor.Tfan+Supersoon	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	Vertrek	4-Motor.Tfan	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**

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	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	Vertrek	4-Motor.Tfan	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	Vertrek	2-Motor.Tprop+1/ 2-Motor.Zuiger	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	Vertrek	2-Motor.Tprop+4-Motor.Zuiger	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	Vertrek	2-Motor.Tprop	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	Vertrek	2/4-Motor.Tprop	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	Vertrek	2-Motor. Tstraal+Tfan. Business	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	Vertrek	2-Motor.Tfan. Business	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	Vertrek	2-Motor.Tfan. Business	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**

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	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	Vertrek	2-Motor.Tfan. Business	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	Nadering	2/3-Motor. LageOmloopverh. Tfan	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	Nadering	2-Motor.Laag/ HogeOmloopverh. Tfan	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	Nadering	2-Motor. HogeOmloopverh. Tfan+Business	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	Nadering	2-Motor.Laag/ Middel-Omloopverh. Tfan	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**

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	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	Nadering	2-Motor. HogeOmloopverh. Tfan	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	Nadering	4-Motor. Tstraal+Tfan	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	Nadering	4-Motor.Tfan	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	Nadering	4-Motor. Tstraal+Tfan	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	Nadering	4-Motor.Tfan	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	Nadering	2-Motor.Tprop	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	Nadering	2-Motor.Tprop	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	Nadering	2-Motor.Tprop	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**

ID spectrale klasse	Handeling	Beschrijving	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	Nadering	4-Motor. Tprop+Zuiger	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	Nadering	2/4-Motor.Tprop	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	Nadering	1/2-Motor.Zuiger	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	Nadering	2-Motor. Tstraal+Tfan	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	Nadering	2-Motor. Tfan.Business	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	Nadering	2-Motor. Tfan.Business	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	Nadering	2-Motor. Tfan.Business	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	Nadering	2-Motor. Tfan.Business	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

Deze afdeling voorziet in aanvullende gegevens voor vliegtuigen voor de algemene luchtvaart.

GASEPF- en GASEPV-gegevens

Tabel I-11

GASEPF- en GASEPV-vliegtuigen

ACFTID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale landingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
GASEPF	Eenmotorige vliegtuigen met propellers met vaste spoed	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	2 200	2 200	1 160	560	0	GASEPF	Percentage	215	109	Prop
GASEPV	Eenmotorig vliegtuig met propellers met verstelbare spoed	Zuiger	1	Klein	Algemene luchtvaart	3 000	3 000	1 111	790	0	GASEPV	Percentage	215	109	Prop

(de bijbehorende spectrale gegevens zijn beschikbaar in de ANP-tabel „Spectraalklassen”)

Tabel I-12

Gegevens voor vertrek- en aankomstprofielen van GASEPF- en GASEPV-vliegtuigen

ACFTID	Handeling	Profiel_ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte AFE (ft)	Ware luchtsnelheid (kt)	Percentage van de maximum statische stuwkracht (%)
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	Handeling	Profiel_ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte AFE (ft)	Ware luchtsnelheid (kt)	Percentage van de maximum statische stuwkracht (%)
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	Handeling	Profiel_ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte AFE (ft)	Ware luchtsnelheid (kt)	Percentage van de maximum statische stuwkracht (%)
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

Tabel I-13

NPD-gegevens voor GASEPF- en GASEPV-vliegtuigen

NPD_ID	Geluidsmaat	Handeling	Vermogen — Percentage van de maximale statische stuwkracht (%)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GASEPF	LAmax	A	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	A	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	LAmax	D	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	D	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	SEL	A	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	A	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPF	SEL	D	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	D	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPV	LAmax	A	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	A	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	LAmax	D	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	D	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	SEL	A	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	A	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9
GASEPV	SEL	D	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	D	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 1001

▼M2

Vliegtuigcategoriegegevens

Groep vliegtuigen	Voorbeelden van vliegtuigtypen (maximale startmassa)
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)

De geluids- en prestatiegegevens voor de vier vliegtuigcategorieën worden weergegeven in de onderstaande tabellen:

Tabel I-14

Geluidsgegevens voor de vliegtuigcategorieën 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	NOI-SE_CAT,C,1	NOI-SE_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_ STA-TIC,N,6,0
P1.0	Ultralicht	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Motorzweefvliegtuigen	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Prop MTOM <= 2 t zweefvliegtuigtrekkers	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Prop MTOM <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

▼M2

Tabel I-15

Gegevens voor vertrek- en aankomstprofielen voor vliegtuigcategorieën 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

Tabel I-16

Geluidsprofielpuntgegevens voor vliegtuigcategorieën 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

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 1003

▼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

Tabel I-17

NPD-gegevens voor vliegtuigcategorieën P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

NOISE_ID,C,12	NOISE_TYPE,C,1	OP_MODE,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_TYPE,C,1	OP_MODE,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

Eerste gegevensreeks helikoptergeluid en -prestaties

Deze reeks omvat gegevens voor vijf helikoptercategorieën op basis van de MTOM van helikopters:

Tabel I-18

Tabel met beschrijving van de eerste reeks helikoptergegevens

ACFT_ID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale landingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
H1.0	Helikopters met een MTOM <= 1 t	Propeller	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H1.0	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	109	Prop
H1.1	Helikopters met een MTOM van 1-3 t	Propeller	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H1.1	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	109	Prop
H1.2	Helikopters met een MTOM van 3-5 t	Propeller	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H1.2	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	109	Prop
H2.1	Helikopters met een MTOM van 5-10 t	Propeller	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H2.1	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	109	Prop
H2.2	Helikopters met een MTOM > 10 t	Propeller	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	H2.2	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	109	Prop

Tabel I-19

Helikoptergegevens, reeks 1, vertrekprofielen

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	AFSTAND (ft)	HOOGTE (ft)	SNELHEID (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	AFSTAND (ft)	HOOGTE (ft)	SNELHEID (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	AFSTAND (ft)	HOOGTE (ft)	SNELHEID (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

Tabel I-20

Helikoptergegevens, reeks 1, aankomstprofielen

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	AFSTAND	HOOGTE	SNELHEID	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	AFSTAND	HOOGTE	SNELHEID	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

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 1010

▼M2

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	AFSTAND	HOOGTE	SNELHEID	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

Tabel I-21

Geluidskarakteristieken voor de eerste gegevensreeks voor helikopters

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
H1.0	Propeller	I	215	109	0
H1.1	Propeller	I	215	109	0
H1.2	Propeller	I	215	109	0
H2.1	Propeller	I	215	109	0
H2.2	Propeller	I	215	109	0

Tabel I-22

Geluid-vermogen-afstand-gegevens (NPD-gegevens) voor de eerste gegevensreeks voor helikopters

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

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 1012

▼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

Helikoptergegevens, reeks 2, geluid en prestaties

Er is voorzien in gegevens voor drie helikoptercategorieën, op basis van de maximum startmassa:

1. Lichte helikopter (LHEL) MTOM < 3 000 kg

2. Middelzware helikopter (MHEL) 3 000 kg <MTOM < 6 000 kg

3. Zware helikopter (THEL) MTOM > 6 000 kg

De standaardaankomst- en vertrekprofielen zijn weergegeven als profielen met vaste punten. Bij de standaardvertrekprofielen wordt uitgegaan van een klim tot een vliegniveau van een hoogte van 1 000 ft (305 m) voor elke helikoptercategorie. Wanneer het gedeelte van het vertrek of de aankomst waar horizontaal wordt gevlogen lokaal verschilt van deze waarden, wordt aanbevolen dat de standaardprofielen worden aangepast aan de lokale omstandigheden.

▼M2

Tabel I-23

Tabel met beschrijving van de tweede reeks helikoptergegevens

ACFT_ID	Beschrijving	Motortype	Aantal motoren	Gewichtsklasse	Categorie eigenaar	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. landingsafstand (ft)	Max. statische stuwkracht op zeeniveau (lb)	Geluidshoofdstuk	NPD_ID	Vermogensparameter	ID spectrale landingsklasse	ID spectrale vertrekklasse	Kenmerk laterale richteffect
LHEL	Helikopters met een MTOM <= 1 t	Turbofan	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	LHEL	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	112	Prop
MHEL	Helikopters met een MTOM van 1-3 t	Turbofan	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	MHEL	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	112	Prop
THEL	Helikopters met een MTOM van 3-5 t	Turbofan	0	0	Helikopter	0	0	0	100	0	THEL	ASPK (% van de maximum statische stuwkracht)	215	112	Prop

Tabel I-24

Tweede reeks helikoptergegevens, vertrekprofielen

ACFT_ID	Handeling	Profiel ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte (ft)	TAS (kt)	Gecorrigeerde netto stuwkracht (%)	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	Handeling	Profiel ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte (ft)	TAS (kt)	Gecorrigeerde netto stuwkracht (%)	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

Tabel I-25

Tweede reeks helikoptergegevens, aankomstprofielen

ACFT_ID	Handeling	Profiel ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte (ft)	TAS (kt)	Gecorrigeerde netto stuwkracht (%)	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	Handeling	Profiel ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte (ft)	TAS (kt)	Gecorrigeerde netto stuwkracht (%)	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

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 1016

▼M2

ACFT_ID	Handeling	Profiel ID	Etappelengte	Puntnummer	Afstand (ft)	Hoogte (ft)	TAS (kt)	Gecorrigeerde netto stuwkracht (%)	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

Tabel I-26

Geluidskarakteristieken voor de tweede gegevensreeks voor helikopters

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

Tabel I-27

Geluid-vermogen-afstand-gegevens (NPD-gegevens) voor drie helikoptercategorieën

NPD-ID	Omschrijving geluid	Vermogen	Handeling	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

NPD-ID	Omschrijving geluid	Vermogen	Handeling	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	60	D	83,6	78,2	75,1	70,3	66,5	61,7	58,9	53,3	47,7	42,1
LHEL	MAX	50	S	91,7	85,3	81,5	76,5	69,4	61,5	56,5	49,6	42,7	35,8
LHEL	SEL	80	A	90,5	87,1	84,9	82,1	77,6	72,1	67,9	62,4	56,9	51,4
LHEL	SEL	70	X	90,4	87	84,7	81,9	77,5	72	68,1	62,9	57,7	52,5
LHEL	SEL	60	D	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
LHEL	SEL	50	S	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
MHEL	MAX	50	D	91,8	85,2	80,6	75,7	67,5	58,1	51,2	42,6	34	25,4
MHEL	MAX	60	A	90,2	83,9	80	75,3	68,4	60,9	55,8	49,5	43,2	36,9
MHEL	MAX	75	X	92,4	86	82	77,2	70	62,3	57,1	50,8	44,5	38,2
MHEL	SEL	50	D	91,2	87,2	84,8	80,8	75	68,1	63,7	57,6	51,5	45,4
MHEL	SEL	60	A	94,2	90,1	88,1	84,7	80	74,7	71,3	66	60,7	55,4
MHEL	SEL	75	X	89,3	85,3	82,8	78,9	73,1	66,6	62,6	57	51,4	45,8
THEL	MAX	50	D	91,2	85,2	81,7	76,3	68,8	60,4	54,9	46	37,1	28,2
THEL	MAX	60	A	90	84,1	80,7	75,5	68,5	60,6	55,3	48	40,7	33,4
THEL	MAX	75	X	92,4	86,4	82,9	77,5	70,1	61,6	55,7	48,1	40,5	32,9
THEL	MAX	100	S	100,2	93,8	90,3	84,9	77,5	69,3	64,3	56,5	48,7	40,9
THEL	SEL	50	D	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9
THEL	SEL	60	A	91,6	88,2	86,4	83,2	78,8	73,7	70	64,7	59,4	54,1
THEL	SEL	75	X	94	90,5	88,6	85,2	80,5	74,7	70,4	64,8	59,2	53,6
THEL	SEL	100	S	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9

02002L0049 — NL — 25.03.2020 — 005.003 — 1018

▼M5

BIJLAGE III

BEPALINGSMETHODEN VOOR GEZONDHEIDSEFFECTEN

(bedoeld in artikel 6, lid 3)

1. **Reeks schadelijke effecten**

Voor de bepaling van schadelijke effecten worden het volgende in aanmerking genomen:

— ischemische hartziekten vallend onder codes BA40 tot en met BA6Z van de internationale classificatie ICD-11 van de Wereldgezondheidsorganisatie (IHD);

— hoge mate van hinder (HA);

— hoge mate van slaapverstoring (HSD).

2. **Berekening van schadelijke effecten**

De schadelijke effecten worden berekend door middel van een van de volgende formules:

— het relatieve risico (RR) van het schadelijke effect:

$$RR = \left(\frac{\substack{waarschijnlijkheid\ van\ voorkomen\ van\ schadelijk\ effect\ in\ bevolking \\ die\ is\ blootgesteld\ aan\ specifiek\ niveau\ van\ omgevingslawaai}}{\substack{waarschijnlijkheid\ van\ voorkomen\ van\ schadelijk\ effect\ in\ bevolking \\ die\ \textbf{niet}\ is\ blootgesteld\ aan\ dat\ omgevingslawaai}} \right) \text{(Formule 1)}$$

— het absolute risico (AR) van het schadelijke effect:

$$AR = \left(\substack{voorkomen\ van\ schadelijk\ effect\ in\ bevolking \\ die\ is\ blootgesteld\ aan\ specifiek\ niveau\ van\ omgevingslawaai} \right) \text{(Formule 2)}$$

2.1. **IHD**

Voor de berekening van het RR, wat het schadelijke effect IHD betreft en met betrekking tot de incidentie *(i)*, wordt de volgende dosis/effectrelatie gebruikt:

$$RR_{IHD,i,road} = \begin{cases} e^{\left[\left(\ln(1.08)/10\right)*(L_{den}-53)\right]} & voor\ L_{den} > 53\ dB \\ 1 & voor\ L_{den} \leq than\ 53\ dB \end{cases} \text{(Formule 3)}$$

voor wegverkeerslawaai.

2.2. **HA**

Voor de berekening van het AR, wat het schadelijke effect HA betreft, wordt de volgende dosis/effectrelatie gebruikt:

▼M5

$$AR_{HA,road} = \left(78.9270 - 3.1162 * L_{den} + 0.0342 * {L_{den}}^2\right)/100 \text{ (Formule 4)}$$

voor wegverkeerslawaai;

$$AR_{HA,rail} = \left(38.1596 - 2.05538 * L_{den} + 0.0285 * {L_{den}}^2\right)/100 \text{ (Formule 5)}$$

voor spoorweglawaai;

$$AR_{HA,air} = \left(-50.9693 + 1.0168 * L_{den} + 0.0072 * {L_{den}}^2\right)/100 \text{ (Formule 6)}$$

voor vliegtuiglawaai.

2.3. **HSD**

Voor de berekening van het AR, wat het schadelijke effect HSD betreft, wordt de volgende dosis/effectrelatie gebruikt:

$$AR_{HSD,road} = \left(19.4312 - 0.9336 * L_{night} + 0.0126 * {L_{night}}^2\right)/100 \text{ (Formule 7)}$$

voor wegverkeerslawaai;

$$AR_{HSD,rail} = \left(67.5406 - 3.1852 * L_{night} + 0.0391 * {L_{night}}^2\right)/100 \text{ (Formule 8)}$$

voor spoorweglawaai;

$$AR_{HSD,air} = \left(16.7885 - 0.9293 * L_{night} + 0.0198 * {L_{night}}^2\right)/100 \text{ (Formule 9)}$$

voor vliegtuiglawaai.

3. **Bepaling van schadelijke effecten**

3.1. De blootstelling van de bevolking wordt voor elke lawaaibron en elk schadelijk effect afzonderlijk bepaald. Wanneer dezelfde personen tegelijkertijd aan verschillende lawaaibronnen worden blootgesteld, mogen de schadelijke effecten — in het algemeen — niet worden gecumuleerd. Die effecten kunnen evenwel met elkaar worden vergeleken, om het relatieve belang van elke lawaaibron te kunnen bepalen.

3.2. **Bepaling voor IHD**

3.2.1. **Wat IHD in geval van spoorweg- of vliegtuiglawaai betreft**, wordt de bevolking die wordt blootgesteld aan een niveau van L_{den} boven het adequate niveau, naar schatting blootgesteld aan een verhoogd risico op IHD, maar het exacte aantal *N* gevallen IHD kan niet worden berekend.

▼M5

3.2.2. **Wat IHD in geval van lawaai van wegverkeer betreft**, wordt het aandeel van de gevallen van specifieke schadelijke effecten in de bevolking die wordt blootgesteld aan een RR dat volgens de berekening wordt veroorzaakt door omgevingslawaai, afgeleid, voor lawaaibron *x* (weg), schadelijk effect *y* (IHD), en incidentie *i*, door:

▼C2

$$PAF_{x,y} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)] + 1}\right) \text{ (Formule 10)}$$

▼M5

Waarbij

— $PAF_{x,y}$ = de aan de bevolking toe te schrijven fractie,

— de reeks *j* lawaaibereiken bestaat uit enkele bereiken van maximaal 5 dB (bv.: 50-51 dB, 51-52 dB, 52-53 dB etc. of 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB enz.),

— p_j = het aandeel van de totale bevolking *P* in het beoordeelde gebied dat wordt blootgesteld aan het j^e blootstellingsbereik, dat wordt geassocieerd met een bepaald RR van een specifiek schadelijk effect $RR_{j,x,y}$. $RR_{j,x,y}$ wordt berekend met de in punt 2 van deze bijlage beschreven formules, bij de centrale waarde van elk lawaaibereik (bv.: afhankelijk van de beschikbare gegevens, bij 50,5 dB voor het lawaaibereik van 50-51 dB, of bij 52 dB voor het lawaaibereik 50-54 dB).

3.2.3. **Wat IHD in geval van lawaai van wegverkeer betreft, is het totale aantal *N* gevallen IHD** (personen die schadelijk effect *y* ondergaan; aantal toe te schrijven gevallen) vanwege bron *x* dus:

$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} * I_y * P$ (Formule 11)

voor wegverkeer

Waarbij

— $PAF_{x,y,i}$ wordt berekend voor incidentie *i,*

— I_y = de incidentie van IHD in het te beoordelen gebied, die kan worden verkregen uit statistieken over de gezondheid van de desbetreffende regio of het desbetreffende land,

— *P* = totale bevolking van het te beoordelen gebied (de som van de bevolking in de verschillende lawaaibereiken).

3.3. **Wat HA en HSD in geval van lawaai van wegverkeer, treinverkeer en vliegtuigen betreft, is het totale aantal *N* personen die schadelijk effect *y* ondergaan** (aantal toe te schrijven gevallen) vanwege bron *x*, voor elke combinatie van lawaaibron *x* (wegverkeer, treinverkeer of vliegtuigen) en schadelijk effect *y* (HA, HSD), dus:

$N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}]$ (Formule 12)

Waarbij

— $AR_{x,y}$ = het AR van het desbetreffende schadelijke effect (HA, HSD), en wordt berekend met de in punt 2 van deze bijlage beschreven formules, bij de centrale waarde van elk lawaaibereik (bv.: afhankelijk van de beschikbare gegevens, bij 50,5 dB voor het lawaaibereik van 50-51 dB, of bij 52 dB voor het lawaaibereik 50-54 dB),

— n_j = het aantal personen dat wordt blootgesteld aan het j^e blootstellingsbereik.

▼M5

4. **Toekomstige herziening**

De dosis/effectrelaties die in het kader van toekomstige herzieningen van deze bijlage zullen worden opgenomen, hebben vooral betrekking op:

— de relatie tussen hinder en L_{den} voor industrielawaai, en

— de relatie tussen slaapverstoring en L_{night} voor industrielawaai.

Indien nodig kunnen er speciale dosis/effectrelaties worden voorgelegd voor

— woningen met een speciale isolatie tegen lawaai als gedefinieerd in bijlage VI;

— woningen met een rustige gevel als gedefinieerd in bijlage VI;

— verschillende klimaten/verschillende culturen;

— kwetsbare bevolkingsgroepen;

— tonaal industrieel lawaai;

— industrieel lawaai met een impulskarakter en andere speciale gevallen.

▼B

BIJLAGE IV

MINIMUMEISEN VOOR STRATEGISCHE GELUIDSBELASTINGKAARTEN

(bedoeld in artikel 7)

1. Een strategische geluidsbelastingkaart is een presentatie van gegevens over een van de volgende aspecten:

   — een bestaande, in het verleden bestaand hebbende of voorspelde geluidsbelastingssituatie in termen van een geluidsbelastingsindicator;

   — de overschrijding van een grenswaarde;

   — het geschatte aantal woningen, scholen en ziekenhuizen in een bepaald gebied dat blootgesteld is aan specifieke waarden van een geluidsbelastingsindicator;

   — het geschatte aantal personen in een bepaald aan lawaai blootgesteld gebied.

2. Strategische geluidsbelastingkaarten kunnen aan het publiek gepresenteerd worden in de vorm van:

   — grafieken;

   — numerieke gegevens in tabelvorm;

   — numerieke gegevens in elektronische vorm.

3. Bij strategische geluidsbelastingkaarten voor agglomeraties wordt speciaal aandacht besteed aan lawaai van:

   — wegverkeer;

   — spoorwegverkeer;

   — luchthavens;

   — industrieterreinen, waaronder havens.

4. De strategische geluidsbelastingkaarten hebben het volgende doel:

   — zij vormen de basis voor de gegevens die overeenkomstig artikel 10, lid 2, en bijlage VI aan de Commissie moeten worden toegezonden;

   — zij zijn een bron van informatie voor de burger overeenkomstig artikel 9;

   — zij vormen een basis voor de actieplannen overeenkomstig artikel 8.

   Voor elk van deze doeleinden is een ander type strategische geluidsbelastingkaart vereist.

5. Minimumeisen voor de strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de aan de Commissie toe te zenden gegevens worden gegeven in de punten 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 en 2.7 van bijlage VI.

6. Voor de informatie aan de burger overeenkomstig artikel 9 en voor de opstelling van actieplannen overeenkomstig artikel 8 is aanvullende en meer gedetailleerde informatie vereist, zoals:

   — een grafische voorstelling;

   — kaarten waarin overschrijdingen van een grenswaarde worden getoond;

   — verschilkaarten waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties;

   — kaarten waarin de waarde van een geluidsbelastingsindicator, indien nodig, op een andere hoogte dan 4 m wordt getoond.

   De lidstaten kunnen regels vastleggen voor het type en formaat van deze geluidsbelastingkaarten.

▼B

7. Strategische geluidsbelastingkaarten voor lokale of nationale toepassingen moeten worden opgemaakt voor een meethoogte van 4 m en de 5 dB-klassen van L_{den} en L_{night} als genoemd in bijlage VI van deze richtlijn.

8. Voor agglomeraties moeten afzonderlijke strategische geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai en industrielawaai. Er mogen kaarten voor andere geluidsbronnen worden bijgevoegd.

9. De Commissie kan volgens de procedure van artikel 13, lid 2, meer gedetailleerde richtsnoeren voor de opstelling van geluidsbelastingkaarten en software daarvoor opstellen.

▼B

BIJLAGE V

MINIMUMEISEN VOOR ACTIEPLANNEN

(bedoeld in artikel 8)

1. De actieplannen moeten minimaal de volgende elementen omvatten:

   — een beschrijving van de agglomeratie, de belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen of belangrijke luchthavens en andere lawaaibronnen waar rekening mee gehouden moet worden;

   — de bevoegde instantie;

   — de wettelijke context;

   — eventuele grenswaarden overeenkomstig artikel 5;

   — een samenvatting van de in de geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens;

   — een beoordeling van het geschatte aantal mensen dat aan lawaai blootgesteld is, een overzicht van problemen die opgelost en situaties die verbeterd moeten worden;

   — een overzicht van de overeenkomstig artikel 8, lid 7, georganiseerde openbare raadplegingen;

   — reeds bestaande maatregelen voor lawaaivermindering en projecten die in voorbereiding zijn;

   — maatregelen die de bevoegde instanties in de eerstvolgende vijf jaar voornemens zijn te nemen, met inbegrip van acties om stille gebieden te beschermen;

   — langetermijnstrategie;

   — financiële informatie (indien beschikbaar): begrotingen, kosteneffectiviteits- en kosten-batenanalyses;

   — beoogde bepalingen voor de beoordeling van de uitvoering en de resultaten van het actieplan.

2. De maatregelen die de bevoegde instanties in het kader van hun bevoegdheden voornemens zijn te nemen kunnen bijvoorbeeld het volgende omvatten:

   — verkeersplanning;

   — ruimtelijke ordening;

   — technische maatregelen tegen lawaaibronnen;

   — selectie van stillere bronnen;

   — vermindering van de geluidsoverdracht;

   — regelgevende of economische maatregelen of stimulansen.

3. De actieplannen moeten schattingen bevatten van de vermindering van het aantal geluidgehinderde personen (hinder, slaapverstoring of andere gevolgen).

4. De Commissie kan overeenkomstig artikel 13, lid 2, nadere richtsnoeren voor de actieplannen uitwerken.

▼B

BIJLAGE VI

AAN DE COMMISSIE TOE TE ZENDEN GEGEVENS

(bedoeld in artikel 10)

Aan de Commissie moeten de hieronder genoemde gegevens worden toegezonden.

1. **Agglomeraties**

1.1. Een beknopte beschrijving van de agglomeratie: locatie, omvang, aantal inwoners.

1.2. De bevoegde instantie.

1.3. In het verleden uitgevoerde programma's ter beperking van geluidshinder en van kracht zijnde maatregelen.

1.4. De gebruikte berekenings- of meetmethoden.

1.5. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{den}-waarden, op 4 m hoogte aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 dB, afzonderlijk voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie. De cijfers moeten worden afgerond op honderdtallen (bijvoorbeeld: 5 200 = tussen 5 150 en 5 249; 100 = tussen 50 en 149; 0 = minder dan 50).

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen die beschikken over:

— speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, d.w.z. speciale isolatie van een gebouw tegen één of meer soorten omgevingslawaai, in combinatie met zulke ventilatie- en airconditioningsvoorzieningen dat er hoge isolatiewaarden tegen omgevingslawaai gehandhaafd kunnen worden;

— een stille gevel, d.w.z. de gevel van een woning waarop de L_{den}-waarde van lawaai uit een specifieke bron 4 m boven de grond en 2 m voor de gevel meer dan 20 dB lager is dan die van de gevel met de hoogste L_{den}-waarde.

Er moet worden aangegeven hoe belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens, als gedefinieerd in artikel 3, bijdragen tot bovenbedoelde hinder.

1.6. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{night}-waarden, op 4 m hoogte aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70 dB, afzonderlijk voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie. Deze gegevens kunnen vóór de in artikel 11, lid 1, bedoelde datum ook worden geëvalueerd voor de klasse 45-49.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen met:

— speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, als omschreven in punt 1.5;

— een stille gevel, als omschreven in punt 1.5.

Voorts moet worden aangegeven in hoeverre belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens bijdragen tot de geluidshinder.

▼B

1.7. Bij grafische weergave moeten strategische geluidskaarten in elk geval de contouren van 60, 65, 70 en 75 dB weergeven.

1.8. Een samenvatting van het actieplan (niet meer dan tien bladzijden), waarin de in bijlage V genoemde relevante aspecten worden beschreven.

2. **Belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens**

2.1. Een algemene beschrijving van de wegen, spoorwegen of luchthavens: locatie, omvang en verkeersgegevens.

2.2. Een karakterisering van de omgeving: agglomeraties, dorpen, platteland of anderszins, informatie over ruimtelijke ordening, andere bronnen van geluidshinder.

2.3. In het verleden uitgevoerde programma's ter beperking van geluidshinder en van kracht zijnde maatregelen.

2.4. De gebruikte berekenings- of meetmethoden.

2.5. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat buiten agglomeraties in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{den}-waarden, op 4 m boven de grond en aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 dB.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen met:

— speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, als omschreven in punt 1.5;

— een stille gevel, als omschreven in punt 1.5.

2.6. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat buiten agglomeraties in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{night}-waarden aan de meest blootgestelde gevel in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70 dB. Deze gegevens kunnen vóór de in artikel 11, lid 1, bedoelde datum ook worden geëvalueerd voor de klasse 45-49.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen met:

— speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, als omschreven in punt 1.5;

— een stille gevel, als omschreven in punt 1.5.

2.7. De totale oppervlakte (in km^2) die is blootgesteld aan waarden van L_{den} die hoger zijn dan respectievelijk 55, 65 en 75 dB. Voorts het geschatte aantal woningen (in honderdtallen) en het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in elk van deze zones woont. Deze cijfers moeten ook betrekking hebben op de agglomeraties.

Op één of meer kaarten moeten ook de 55 en 65 dB-contourlijnen zijn opgenomen, met informatie over de locatie van de dorpen, gemeenten en agglomeraties die binnen die contourlijnen liggen.

2.8. Een samenvatting van het actieplan (niet meer dan tien bladzijden), met de in bijlage V vermelde relevante gegevens.

▼M3

3. **Mechanisme voor de uitwisseling van informatie**

De Commissie, bijgestaan door het Europees Milieuagentschap, ontwikkelt door middel van uitvoeringshandelingen een verplicht digitaal informatieuitwisselingsmechanisme om de informatie uit de in artikel 10, lid 2, bedoelde strategische geluidsbelastingkaarten en samenvattingen van de actieplannen te delen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.